

VALJEŠTINA

MARITIMNA BAŠTINA

Posebni prilog u okviru promotivno-edukativnog projekta Novog lista i partnera



VEDRAN KARUZA

SERGEJ DRECHSLER

VEDRAN KARUZA

BAŠTINA

KOJU ŽIVIMO

uniri

50 GODINA
OTVOROŠTVA
SVEUČILIŠTA
U RIJECI
"RENOŠT"



INA



TRADICIJSKI ZANATI ROBERT MOHOVIĆ O OČUVANJU I REVITALIZACIJI POMORSKE BAŠTINE

Ploviti nećemo ako ne sačuvamo tradicijske pomorske zanate i vještine

Edita BURBURAN

Ove je godine hrvatska tradicijska pomorska i brodograditeljska baština uvrštena na popis nematerijalnih kulturnih dobara Republike Hrvatske s namjerom da se uvrsti i u registre UNESCO-a. Jedan od najzaslužnijih za valoriziranje maritimne i pomorske baštine je Robert Mohović, redoviti profesor na Pomorskom fakultetu koji se već godinama bavi istraživanjem pomorstva i ribarstva šireg zavičaja. Trenutačno je i na čelu inicijative za očuvanje i revitalizaciju pomorske, ribarske i brodograđevne baštine. Ipak, važnost i mogućnost očuvanja baštine, kako naglašava naš sugovornik pitanje je širih razmjera, ali opet vrlo usko vezano uz sam kraj i ljude koji su glavni pronositelji ovih tradicijskih blaga.

Godinama ste posvećeni raznim aktivnostima za očuvanje i revitalizaciju pomorske, ribarske i brodograđevne baštine. Složeni zadatak, koliko ste zadovoljni postignutim?

Kada se osvrtnemo unatrag, u zadnjih deset godina zaista je učinjeno mnogo u području očuvanja i revitalizacije pomorske baštine. Osim postignutih materijalnih rezultata posebno valja istaknuti i senzibilizaciju društva za teme pomorske, ribarske i brodograđevne baštine koja je važan dio našeg primorskog identiteta. Kao krunu tih nastojanja, osim realizacije interpretacijskih centara, organizacije mnogobrojnih manifestacija koje ističu pomorsku baštinu, provođenja edukativnih radionica, tematskih predavanja i izložbi, posebno valja istaknuti i činjenicu kako smo uspjeli na popis nematerijalnih kulturnih dobara Republike Hrvatske uvrstiti »Umijeće gradnje i plovidbe tradicijskim barkama Kvarnera« i »Umijeće plovidbe latinskim i oglavnim jedrima duž hrvatske obale« što je priznanje, ali i obaveza daljnjeg očuvanja istoga.

Povezanost s morem

Odrasli ste u Mošćeničkoj Dragi, u ribarskoj obitelji, i odmale na ste vezani za more i za običaje. Nedavno ste na manifestaciji »Za Andreju« održali i predavanje, ali i iznijeli rezultate projekata »Štorija od mora«; možete li nam reći

nešto više o tim projektima, kakvi su vam planovi za sljedeću godinu?

Članovi Radne grupe za proučavanje pomorstva i ribarstva Katedre i Ekomuzeja Mošćenička Draga dali su veliki doprinos u realizaciji projekata »Štorija od mora 2« i »Štorija od mora 2«, koji su provedeni u sklopu FLAG natječaja za očuvanje i valorizaciju pomorske i ribarske baštine i očuvanje identiteta područja iz lokalne razvojne strategije u ribarstvu »Vela vrata«, koji je pak sufinanciran sredstvima iz Europskog fonda za pomorstvo i ribarstvo. U sklopu projekata u protekle tri godine organizirane su tri manifestacije, odnosno smotre i regate tradicijskih barki na jedra, edukativne radionice tradicijskih pomorskih i ribarskih vještina za učenike osnovne škole, izrađen je katalog stalnog postava interpretacijskog centra ribarske i pomorske baštine »Kuća od mora«, četverojezična brošura o ribarskoj i pomorskoj baštini općine Mošćenička Draga, suvenir i ilustracije, didaktički set i slikovnica za najmlađe, održana je edukacija interpretatora, izrađena je polivalentna mobilna kućica, uređena je stara vijećnica u maritimnome stilu, izrađena je replika brsečke batane (patane) kojoj je prethodila izrada elaborata i pripreme dokumentacije, podloga za »Storytelling - Štorija od mora« i uprizorenje, plan kulturno-umjetničkih interpretacija u prostoru i izvedba dijela njih, te su organizirana studijska putovanja za novinare, kao i rad na vidljivosti projekata. U sljedećoj godini nastavljamo s realizacijom programa očuvanja i revitalizacije pomorske baštine.

Obnova tradicijskih barki

Prije desetak godina krenuli ste i s projektom »Mala barka«, a nastavili s »Malom barkom 2« i »Arcom Adriaticom«, čiji je cilj bio obnova tradicijskih barki i izgradnja interpretacijskih centara. Što je to sve podrazumijevalo?

To su bili vrlo kompleksni projekti, a posebno je za nas bio zahtjevan »Mala barka«, jer nam je to bio prvi projekt gdje smo se svi učili o provedbi EU projekata. Vodeći partner u tim projektima bila je Županija, a jedan od partnera i TZ Kvarnera, kao i Pomorski i povijesni muzej Hrvatskog primorja Rijeka. Projekti su

Izrada »Nerezinca«

Je li bilo teško nabaviti originalne materijale i pronaći vješte zanatlije za izradu jedara, konopa i drugih dijelova na »Nerezincu«? Hoće li to biti moguće u budućnosti?

Projekt obnove logera »Nerezinac« bio je najzahtjevniji zadatak od svih u navedenim projektima. Vrlo malo brodogradilišta danas u Hrvatskoj može izvesti ovako kompleksan projektni zadatak poglavito zbog nedostatka brodograditelja u drvu. Također, i nabavka opreme je bila zahtjevna, jer u Hrvatskoj nemamo proizvođača takve specifične opreme posebno ako ta oprema mora imati certifikate koje može prihvatiti Hrvatski registar brodova (brodovi podliježu pod Pravila HRB-a). Srećom, iako su malobrojni, u Hrvatskoj još uvijek imamo ljude koji su se mogli uloviti u koštac s projektiranjem obnove broda, projektiranjem tradicijske snasti, izradom jedara, opremanjem jednog takvog jedrenjaka. Naime, valja naglasiti da je prošlo stotinjak godina otkada su se ovi brodovi opremali na ovakav način tradicijskom snasti. Imajući u vidu navedeno ne čudi i utrošak značajnih sredstava da bi se brod obnovio i priveo u funkciju interpretacijskog centra. Pitate me hoće li to biti moguće u budućnosti - da, ali svi zajedno moramo sustavno raditi na očuvanju ovih znanja i vještina, a budu li krenule obnove, stjecat će se i dodatno iskustvo.

nam omogućili realizaciju konkretnih stvari, ali i dali vidljivost, pa je tako primjerice »Mala barka« postala sinonim za očuvanje i revitalizaciju tradicijske pomorske baštine. Kroz projekte je obnovljeno 16 barki na Kvarneru i Istri, što nije bilo nimalo jednostavno, jer je trebalo pronaći malobrojne brodograditelje koji bi izveli radove. Povrh obnove barki, Pomorski i Tehnički fakultet Sveučilišta u Rijeci izradili su tehničke opise, tehničko snimanje te su izrađeni nacrti kako bi se u budućnosti po potrebi mogle izraditi replike ovih tradicijskih barki, a obnova je i dokumentaristički snimljena. Kako bi se doprinijelo očuvanju brodograditeljskog zanata u suradnji s Pomorskim i povijesnim muzejom osnovana je Akademija tradicijskih pomorskih zanata i vještina u sklopu koje su održavane radionice tradicijske brodogradnje u Malinskoj (Franko Kraljić), u Mošćenicama (Loris Rubinić) i u Selcu (Josip Mršić), a u sklopu projekta »Arca Adriatica« izrađena je i nova pasara s učenici smjera brodogradnje u Tehničkoj školi (brodograditelji Loris i Josip Rubinić). Radionice tradicijskih pomorskih zanata i vještina provodene su i za učenike osnovnih škola i na manifestacijama. U projektima su izrađena četiri interpretacijska centra: Interpretacijski centar ribarske i pomorske baštine »Kuća od mora« - Ekomuzej Mošćenička Draga,

Interpretacijski centar pomorske baštine otoka Krka u Krku, Plovnice interpretacijski centar lošinjske pomorske baštine - lošinjski loger »Nerezinac«, Interpretacijski centar maritimne baštine »DUBoak« u Malinskoj te obnovljeni Interpretacijski centar »Batana« u Rovinju. Osim navedenog, kroz projekte su realizirane manifestacije bazirane na pomorskoj baštini i regate tradicijskih barki na jedra u Rijeci, Mošćeničkoj Dragi, Crikvenici, Krku, Malinskoj i Nerezinama. Realizacija projekata je ostvarila i sinergijske učinke s turizmom; postavljene su markacije baštinskih točaka s interpretacijskim tabelama, modelirano je deset zajedničkih turističkih prekograničnih itinerara koji će se dalje razvijati i prilagođavati potrebama i željama korisnika, izrađene su slikovnice, brošure, razglednice, leci te mobilna aplikacija, a uspostavljene su i baze pomorske baštine i virtualni muzeji - malabarka.eu i arcaadriatica.eu.

U Lošinjskoj luci danas je ponosno privezan »Nerezinac« za čiju je obnovu uloženo 400 tisuća eura, podrazumijeva li to da Ministarstvo i druge nadležne službe imaju sluha za takve projekte?

Pri realizaciji ovih projekata imali smo potporu PGŽ-a i TZ-a Kvarnera, ali i jedinica lokalne samouprave i lokalnih turističkih zajednica. U realizaciju projekata vezanih uz

obnovu logera »Nerezinac« uključilo se i Ministarstvo turizma. Općenito gledajući, smatram da bi potpora državnih institucija trebala biti veća i da se na tom planu treba izboriti za dodatna sredstva.

Pitanje školskog sustava

Danas je sve manje drvenih brodice, preskupe su i prezahtjevne za održavanje. Postoji li interes među novim generacijama koje dolaze, ima li mladih koji žele raditi drvene barke i brodove?

Ne bih rekao da su preskupe, naime, tradicijske brodice (barke) mogu se nabaviti za vrlo prihvatljive vrijednosti. Drugo je pitanje njihova održavanja za koje treba volja i vrijeme. Veći problem su obnove koje već zahtijevaju veća sredstva. Međutim, ako se barke redovito održavaju i obnove će biti rjeđe te će zahtijevati manje sredstava. Međutim, drvena barka ima dušu i to je neprocjenjivo. Što se tiče brodograditelja, nažalost je malo onih mladih, pa da ne izgubimo brodograditeljski zanat, na tome moramo svi zajedno poraditi. Naime, poznata je uzrečica »dok ima drveća u šumi bit će i drvenih barki/brodova«, a ja bih dodao da će ih biti ako sačuvamo brodograditeljski zanat, odnosno ljude koji će znati obnavljati i graditi drvene barke/brodove.

Mnoga djeca rođena na moru ne razlikuju ni tipove tradicijskih brodice, smatrate li da bi to trebalo biti obavezno gradivo pučkih škola?

Sada ste dotaknuli jedno veliko pitanje za školski sustav, a to je pitanje provođenja zavičajne nastave. Nažalost ni mnogi odrasli ne znaju previše o pomorskoj baštini, pa tako ni o tipovima brodice i sličnome. Dakako da to moramo mijenjati edukacijom, počevši od najmlađih. Stoga bi zavičajna nastava morala biti obavezna i sadržavati mnoge elemente zavičajnosti vezane uz jezik, povijest i drugo, a u primorskim krajevima i elemente pomorske baštine. Na tragu ovoga provodimo razne radionice na kojima učenicima predstavljamo jedan dio ove priče.

Osim izgradnje brodova i plovidba je nešto što se ranije obiteljski prenosilo s koljena na koljeno, primjerice plovidba latinskim/oglavnim jedrom koje je još od 11. stoljeća zastupljeno u hrvatskim plovidbenim zapisima?

S obzirom na to da ni mnogi odrasli ne znaju previše o pomorskoj baštini, pa bi zavičajna nastava morala biti obavezna i sadržavati mnoge elemente zavičajnosti vezane uz jezik, povijest i drugo, a u primorskim krajevima i elemente pomorske baštine



Brodograđevna baština važan je dio našeg primorskog identiteta - Robert Mohović

MARKO GRACIN

Turistička atrakcija

Interpretacijski centar Lošinjski loger Nerezinac prava je atrakcija za domaće i strane goste, naime na njegovoj palubi se mogu isprobati razne mornarske vještine od vezanja mornarskih čvorova, ribanja palube, krpanje jedara, puhanja u rog ili podizanje jedra. Postoji li mogućnost za izgradnjom, obnovom još nekog starog tradicijskog plovila?

Puno bi još starih tradicijskih brodova trebali spasiti. Međutim, to dakako zahtijeva i velika novčana sredstva, ali i kapacitete (poglavito brodograditeljske) da bi se ti veći brodovi mogli obnavljati. Po uzoru na zemlje zapadne i sjeverne Europe trebali bismo obnoviti i veća plovila kao što su bracere, štilci, trabakuli i logeri kojih još uvijek imamo. Nažalost, veliki broj drvenih ribarskih brodova je uništen, turistički drveni brodovi »jedrenjaci« će također polako nestajati, a imaju prekrasne trupove, iako im nadgrađa nisu tradicijska. Njih bi u nekom sustavno pripremljenom programu trebalo obnavljati na tradicijski način te naći nišu za stvaranje turističkog proizvoda jedrenja na takvim brodovima.

Međutim, moram naglasiti da je pomorska baština daleko širi pojam od tradicijske pomorske baštine o kojoj ovdje govorimo. Ne smijemo zaboraviti i na sve ostale segmente te baštine, pa u ovom kontekstu moramo voditi računa i o očuvanju nekih željenih, odnosno čeličnih brodova, značajnih zgrada, svjetionika. Ono što predstavlja vrlo velik i složen zahvat bila bi izgradnja replike barka, dakle jedrenjaka koji je bio najzastupljeniji na vrhuncu riječkog i kvarnerskog brodarstva na jedra u drugoj polovici 19. stoljeća. Jedrenjak tipa bark je i u grbu županije. Jedan takav projekt zasigurno je vrlo zahtjevan i skup, ali bio bi posebno vidljiv, s čime i naša predanost i osjećaj za valorizaciju pomorske baštine.

Kod nas na sjevernom Jadranu više su zastupljena oglavna jedra, međutim, bez obzira na to o kojim se tradicijskim jedrima radi, oglavno, latinsko, strmo ili sošno, jedrenje tradicijskim barkama vještina je koju ne smijemo izgubiti. Stoga, na obnovljene barke ne smijemo gledati kao na muzejski eksponat, već s njima treba jedriti, veslati, loviti ribu i na taj način sačuvati ove vještine. Upravo ovo potonje provodimo na našim edukacijskim radionicama.

Tradicija kao turistički proizvod

Koliko je značaj tradicijske brodogradnje i umijeća plovidbe valoriziran u stvaranju novog kulturno-turističkog proizvoda?

Pa rekao bih da smo i tu učinili puno. Naime, u posljednjih desetak godina dobili smo mnoge manifestacije bazirane na pomorskoj baštini, tematske staze i interpretacijske tabele, razrađeni su itinerari, virtualni muzeji, turističke aplikacije, ali i realizirani interpretacijski centri što zasigurno ima značajnu ulogu u stvaranju novog, inovativnog i atraktivnog kulturno-turističkog

proizvoda. U narednim godinama bilo bi potrebno sve to »dignuti« na još višu razinu te omogućiti i korištenje tradicijskih barki u turističkoj ponudi za što postoje i neki formalno pravni problemi. Da smo uspjeli i na ovom polju svjedoče mnogobrojne nagrade od koji možemo istaknuti najvažnije, recimo 3. mjesto u kategoriji »Community and Government« za održivi turizam, za projekt »Mala barka«, projekt »Mala barka 2« proglašen je najboljim EU projektom hrvatskih županija u kategoriji prekogranične suradnje u 2020. godini, za brend TZ-a Kvarnera »Kvarner Maritime Heritage« osvojeno je 1. mjesto kao najbolji tematski proizvod održivog kulturnog turizma u Europi u 2022. godini, a ove godine dobiveno je još jedno prestižno međunarodno priznanje - BIG SEE Award u kategoriji »Kreativne priče i identitet destinacije kao jedinstven doživljaj«. Dodatni doprinos svemu učinjenome bila bi realizacija »Muzeja mora« u Rijeci kao centru Kvarnera u kojem bi trebala sudjelovati cijela zajednica, kulturna, znanstvena, civilna, a naš je prijedlog bio da se to realizira u zgradi Exportdrva s plovnom

izložbom u Mrtvom kanalu.

Ne otvara li to prostor i većim projektima kao što su obnove starih zanata i eventualno većih pogona, specijaliziranih brodogradilišta bez kojih će biti nemoguće održati maritimnu baštinu?

Za veće pogone ne, ali da bismo trebali svi zajedno kao društvo raditi na tome da zaštitimo brodograditeljski zanat i omogućimo povoljnije uvjete za brodograditeljske radionice i manje škverove, zasigurno da. Problem je i formalna edukacija novih naraštaja brodograditelja u drvu jer takvoga smjera u našim školama danas nema.

I poruka za kraj?

Jer ploviti se mora... da bi se sačuvala vještina plovidbe tradicijskim barkama kao nematerijalne baštine. Ploviti nećemo ako ne sačuvamo tradicijske pomorske zanate i vještine, kao ni umijeće tradicijske brodogradnje. Zahvala svima koji su na bilo koji način pridonijeli realizaciji projekata očuvanja i revitalizacije pomorske baštine Kvarnera, kao i brodograditeljima i svim baštinicima tradicijskih barki koji njima plove. Dobar vjetar u tradicijska jedra!

POMORSKA POVIJEST NAŠI LJUDI NA PREKOOCEANSKIM PUTOVANJIMA

Sjaj riječke i kvarnerske pomorske prošlosti

Nikša MENDEŠ

Habsburška Monarhija već je nakon uspostave vlasti na području istočne obale Jadrana uvidala potrebu ulaganja u brodarstvo, odnosno trgovačku mornaricu. Tome je od tridesetih godina 19. stoljeća nadalje pridonijelo i otvaranje brojnih brodogradilišta za drvene jedrenjake, poglavito na području Rijeke i kvarnerskih otoka. Rijeka je imala sredinom stoljeća brojne brodograditelje, od kojih valja istaknuti Andriju Zanona, graditelja 80 jedrenjaka, među kojima posebno mjesto pripada jedrenjaku »Splendido«, a maketa toga broda, u mjerilu 1:32, autora Luciana Kebera, ne prevelikog jedrenjaka brika od 311 tona, koja čini dio fundusa PPMHP-a i smještena je u stalnom postavu »Jedra Kvarnera«, povezuje nas s osobom kapetana Ivana Visina. Rodom Bokelj, Visin 1850. godine naručuje gradnju jedrenjaka »Splendido« kod brodograditelja Zanona, a dvije godine kasnije, 1852., kreće »Splendidom« na put prema jugoistočnoj Aziji i Dalekome istoku. Iako se nije nadao predugome putovanju, ono se na kraju pretvorilo u sedmogodišnje putovanje, dok se na kraju, 30. kolovoza 1859. godine, nije vratio u Trst.

Oluje na putu

Put je jedrenjak »Splendido« vodio iz Antwerpena, prema južnome Atlantiku, preko Ognjene Zemlje obilazeći Cape Horn. Na tome je području jaka oluja gotovo uništila brod. Nakon boravka u Montevideu i izvršenih popravaka na brodu, Visin se ipak uputio prema Cape Hornu, koji je tada i uspješno zaobišao, da bi nakon 276 dana plovidbe, 14. studenoga 1852. doplovio u Valparaíso. Brod je potom iz Valparaísa krenuo za San Francisco, u koji je doplovio 17. ožujka 1853. godine, a ondje je kapetan imao velikih problema jer je gotovo sva posada napustila brod. Nakon što je sakupio novu posadu, brod se uputio prema Kini. Obilazeći prostor jugoistočne Azije, prije dolaska u Kinu, između Tajvana i otoka Luzona, jedrenjak je zahvatila strahovita oluja u kojoj je izgubio četiri glavna jedra. Prvi je tajfun zahvatio »Splendido« 27. srpnja 1854. na filipinskom području, a drugi 9. kolovoza istočno od središta otoka Luzona. No prije toga u plovidbi iz Havaja prema Kini, sukobio se s četiri gusarska broda koje je ipak uspio pobijediti i spasiti brod. Uspjelo mu je pobijediti gusare, a o tome govori i



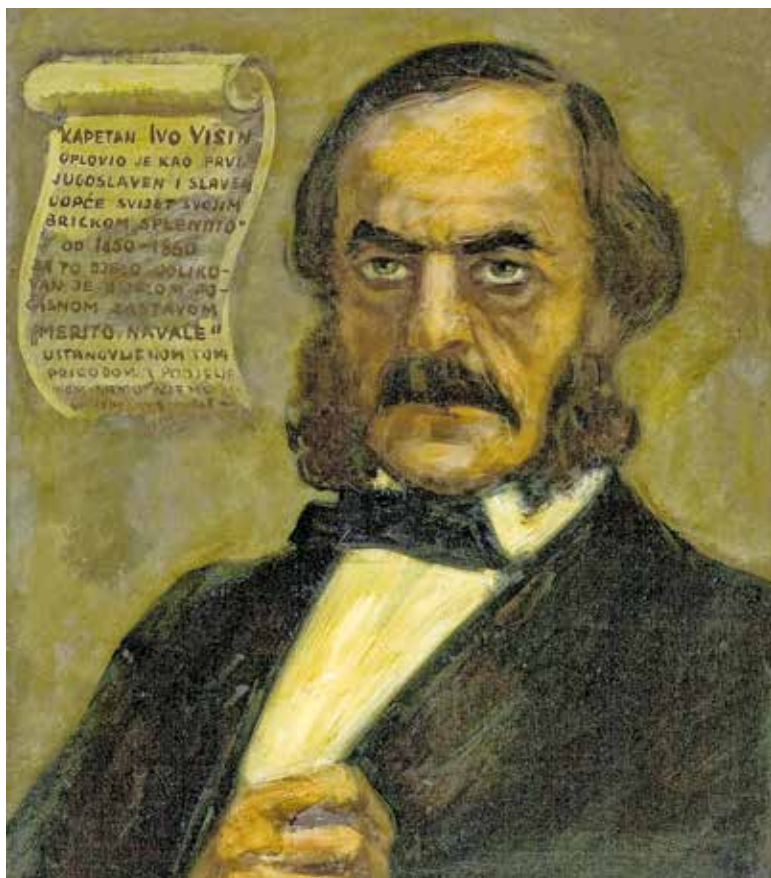
MARKO GRACIN

dokument Ministarstva financija u Beču od 16. lipnja 1860. godine, iz kojega se razabire da je kapetan tražio da mu se dodijeli počasna crvena zastava, budući da je 1853. u blizini Kine uspješno odbio napade četiri gusarske lade.

Tijekom 1854. »Splendido« je obilazio luke Sydney, pa u ožujku 1855. Manilu, a iz Manile opet u Australiju, u Melbourne, gdje dolazi 16. siječnja 1856. Tijekom 1856. »Splendido« je plovio na pravcu Australija - Singapur - Java - Jakarta, a sljedeće 1857. plovio je prema Maccau, portugalskoj koloniji, te iz Maccaa opet u Manilu u koju su stigli 10. srpnja 1857.

Povijesni susret

Nakon Filipina brod je obišao prostor Indonezije zaustavivši se na otoku Timor, a zatim su više puta plovili u smjeru Melbourne - Surabaya - Sumarange (Java) - Singapur, kamo su stigli 25. svibnja 1858.



Portret Ive Visina, šestoga pomorca nakon Magellana i jedinoga u Habsburškoj Monarhiji koji je oplovio svijet

Važnost PPMHP-a

Tamara Mataija: »Pomorski identitet važan je za naš grad i za sve njegove građane. Mi, kao i stanovnici koji su živjeli na ovome području prije nas, vezani smo uz more, luku, brodove, brodogradilišta, pomorsku trgovinu, turizam, stoga i pomorska baština zauzima posebno mjesto u našoj cjelokupnoj baštini. Pomorska baština velikim je dijelom pohranjena u Pomorskom i povijesnom muzeju Hrvatskog primorja Rijeka u Odjelu povijesti pomorstva. Ne treba zaboraviti ni nematerijalnu baštinu koja je, krajem prošle i početkom ove godine, registrirana pri Ministarstvu kulture i medija kao nematerijalno dobro - Umijeće gradnje tradicijskih barki i plovidbe latinskim i oglavnim jedrom duž hrvatske obale za čije je očuvanje kao jedan od nositelja zadužen Pomorski i povijesni muzej Hrvatskog primorja Rijeka, i u okviru kojega su organizirane i radionice praktične nastave tradicij-

godine. Budući da ondje nije mogao naći povoljnu robu, Visin je krenuo za Kraljevinu Siam do grada Bangkoka, pa dalje za Hong Kong i Šangaj. U potonjem se zbilo povijesni susret kapetana Visina i kapetana fregate Novara Wüllerstorfa Urbaira, koji ga je primio na svome brodu, ali je u svojoj knjizi »Viaggio intorno al globo della fregata austriaca Novara I-III« prešutio da je kapetan Visin prije njega pod austrijskom zastavom oplovio Cape Horn. Nakon toga, od 8. veljače 1859. godine, napokon

slijedi početak povratka u domovinu. Visin je usmjerio »Splendido« u pravcu Rta dobre nade, a tu je udaljenost od 5.850 milja, zahvaljujući dobrim vjetrovima, brod prešao za 66 dana. Pred sam rt brod je stigao 15. travnja 1859. godine. Ulaskom u Atlantski ocean »Splendido« je koristio južni vjetar, da bi nakon prelaska ekvatora u područje Azora napokon zaokrenuo prema Gibraltar.

Kako je vrijeme povratka broda bilo doba sukoba između Austrije i Francuske, Visin se ne odlučuje za plovidbu Sredozemljem, već ide prema Engleskoj. Put je od Gibraltara do Engleske, uključujući i put od Rta dobre nade, »Splendido« prevalio za 85 dana. Smirivanjem ratnih sukoba, potpisivanjem mira između Austrije i Francuske, brodu je omogućeno da otplovi za Trst, u koji je stigao 30. srpnja 1859. godine, čak prije fregate Novara.

Kapetanu Visinu je nakon tog podviga, te plovidbe oko svijeta kao šestome pomorcuna nakon Magellana, Habsburška Monarhija ipak dodijelila počasnu bijelu zastavu Merito navali, kao jedinom pomorcuna s našega Jadrana te uopće jedinom u povijesti monarhije. A također i zbog širenja utjecaja Monarhije i na područje Dalekog istoka i južne Azije.

Kvarnerska pomorska povijest

Tijekom pedesetih i šezdesetih godina 19. stoljeća mnogo je hrvatskih pomoraca ostalo zabilježeno u memoriji riječke i kvarnerske pomorske prošlosti. Pored Ivana Visina, rodom Bokelja koji se proslavio jedrenjakom »Splendido« 1859., jedan lošinjski pomorac, Anton Celestin Ivančić, ostavio je veliki trag u povijesti otoka Lošinja kao naš drugi pomorac kojeg je Habsburška Monarhija odlikovala.

Krajem pedesetih godina 19. stoljeća Austrija i Francuska našle su se

u kopnenome i pomorskom sukobu, koji se preslikao i na Jadransko more. Jednu manju epizodu u sukobu dviju najvećih europskih sila toga vremena odigrao je i kapetan Ivančić, zapovjednik riječkog jedrenjaka »Eolo«. On je 1859. krenuo iz Cardiffa za Rijeku. Kada je stigao do Dugog otoka, ne znajući za rat između Francuske i Austrije, pao je u zarobljeništvo francuske mornarice te je odveden u Veneciju. Nakon toga je odlučeno da se odvede na sud u Toulon. No Ivančić je iskoristio nevrijeme prilikom prolaska svoga broda »Eolo« pored Lastova i uspio je razoružati francuske vojнике na svome brodu, zatim je stigao u Gruž. Bečki je dvor taj postupak kapetana Ivančića ocijenio pohvalno, a u znak priznanja dodijeljena mu je počasna crvena zastava Fortitudini navali. O tome svjedoči povelja koju je u znak zahvalnosti dobio od nadvojvode Ferdinanda Maksimilijana. U Pomorskom i povijesnom muzeju Hrvatskog primorja Rijeka čuva se svečani poziv nadvojvode Maksimilijana Antonu Celestinu Ivančiću na svečanost u povodu dodjele nagrade. Nagrada mu je uručena u Trstu 1859. Nagrada Fortitudini navali dodjeljivala se za služuge u ratnim okolnostima, dok je zastava Merito navali koju je dobio Visin, bilo odlikovanje za pomorski poduhvat u mirnodopsko vrijeme.

Tri pomorac kojeg ovdje spominjemo je Kostrenjanin Pavao Randić. Upravo nedavno otvorenje Kuće kostrenskih pomoraca, prilika je da se podsjetimo i njegova značaja. Randić je u drugoj polovici šezdesetih godina 19. stoljeća, na pokusnoj plovidbi Sueskim kanalom plovio jedrenjakom »Primo«, na relaciji Port Said - Suez - Port Said. Ta je plovidba zabilježena i prije službenog otvorenja kanala 1869. godine.



ANGELA MAKSIMOVIC

Tamara Mataija

Mnogo je hrvatskih pomoraca ostalo zabilježeno u riječkoj i kvarnerskoj pomorskoj prošlosti. Pored Ivana Visina, Anton Celestin Ivančić ostavio je također veliki trag, kao naš drugi odlikovani pomorac

POMORSKO NASLJEĐE GUCI I TUNERE KAO DIO BAŠTINE CRIKVENIČKOGA KRAJA

Interpretacija slavnog crikveničkog ribarstva

Filip BRNELIĆ

Nakon niza izložbi i projekata kojima su u proteklih deset godina obrađivali crikveničku ribarsku baštinu, Muzej grada Crikvenice realizirao je još jedan poduhvat koji će o bogatoj povijesti ribarstva i pomorstva ovog područja progovoriti na živ i upečatljiv način. Nakon obnove »Smilje«, tradicijskog guca nastalog 1954. godine u radionici lokalnog barkarijola Nikole Ivančića, u crikveničkoj je luci održano njezino svečano porinučje na radost mnogobrojnih stanovnika i štovatelja ribarskog naslijeđa. Kao izdvojeni muzejski primjerak barka registarske oznake CK 238 na vezu na ovoj lokaciji pronaći će i svoj novi dom te svjedočiti o prošlosti u kojoj je Crikvenica bila jedno od središta sjevernojadranskog lova na tunu i sitnu plavu ribu.

Krunski izložak

- Dugačak je put bio od ideje do realizacije obnove, na tom nam je putu pomogao veliki broj ljudi koji su svojim znanjem, iskustvom i vremenom omogućili da se ovaj projekt materijalizira. Ovom smo obnovom učinili veliki skok naprijed jer smo



Tunera u Selcu 1909. godine, fundus Muzeja grada Crikvenice

ušli u društvo onih koji se mogu pohvaliti time da imaju svoju tradicijsku drvenu barku, pa se nadamo da ćemo svojim primjerom potaknuti druge ljude da očuvaju svoje drvene barke jer su one dio našeg identiteta, kazale su Silvija Huljina i Tea Rosić, ravnateljica i kustosica Muzeja grada Crikvenice, istaknuvši kako su u obnovu »Smilje« mošćenički brodograditelji Loris i Josip Rubinić uložili mjesec rada, a sada ga svi posjetitelji Crikvenice konačno mogu pogledati.

Kako život u svojoj nepredvidljivosti imitira more, tako je do

materijalnih sredstava za obnovu ove barke došlo sasvim neočekivanim putem kada je crikvenički muzej dobio oporučnu donaciju bračnog para iz Kanade koji su gradom vezani svojim korijenima. Također, kontaktima s potomcima Crikveničana koji žive u Njemačkoj i Zagrebu izrađeni su i nabavljeni jarbol, argola, jedro i metalni okovi, odnosno brodski motor, čime se ideja o muzejskoj barci mogla ostvariti. Kako navodi Tea Rosić, muzejskim artefaktima poput ribarskih alata, maketa barki, dokumentarne građe, pomorskih karata, fotografija i literature na temu

razvoja pomorstva Crikvenice i šireg područja »Smilja« je nadodana kao krunski izložak koji aktualizira sjećanja na nekadašnju svakodnevicu crikveničke luke.

Narativ prošlih vremena

Od izložbe naziva »Rogi ribaru: O ribarstvu Crikvenice i okolice« 2011. godine, prve kojom se Muzej uhvatio ove tematike toliko značajne za cijelu regiju, prikupljanje, obrada i prezentiranje predmeta, fotografija i svjedočanstava o egzistenciji uz more i na moru jedan su od fokusa djelovanja Muzeja, kao i zapisivanje povijesnih činjenica te pripovijedanje o nekim prošlim vremenima.

- Izložba »Rogi ribaru« predstavila je kronološki razvoj crikveničkog ribarstva, od prvih zapisa o ribarenju do razdoblja nakon Drugoga svjetskog rata kada ono postupno počinje stagnirati i propadati. Velik je prostor izložbe posvećen djelovanju braće Ivana i Josipa Skomeržića koji su obilježili zlatno doba crikveničkog ribarstva i upravo ovdje promovirali začetak modernoga ribarstva na Jadranu. U Ribarskoj kućici u Jadranovu, našem izdvojenom izložbenom prostoru koji je uređen 2015. godine, izlažemo predmete koji su bili dijelom te izložbe, a tijekom ljetnih mjeseci u kućici gostuju i druge izložbe povezane ribarstvom i općenito pomorskom tradicijom. Tako je prošle godine u Kućici bila postavljena izložba s maketama barki i jedrenjaka iz našeg fundusa naziva »Miće barki – brodomaketarstvo Slobodana Cara«, a ovog je ljeta bila postavljena izložba »Pjeskari – melari« vrsnog brodomaketara i istraživača pomorske baštine Luciana Kebera koji je prikazao razvoj vadenja pijeska iz mora specijaliziranim brodovima melarima, govori kustosica Muzeja Tea Rosić, dodajući kako se spomenuta »Kućica od ribari« nalazi na mjestu koje je i samo značajno za ribarstvo Vinodolskog kanala i priobalja. U uvali Perčin stanovnici nekadašnjeg Svetog Jakova stoljećima su lovili tune i istezali mreže potegače, a i sama je kućica izgrađena za potrebe tunolova i to 1878. godine na inicijativu i pod financiranjem Stanka Mažića, ondašnjeg zakupnika tunere. Nestankom tune iz uvale s radom je 1955. godine prestala i tunera, no važnost ove lokacije za jedinstven način ribolova u Hrvatskome primorju danas nije ostala zanemarena.

Tunera kao dio baštine

S ciljem valorizacije ribarske baštine Grad Crikvenica ove je godine



Silvija Huljina



Tea Rosić

u uvalama Perčin u Jadranovu te Brščanovici na Kačjaku postavio dvije novoizgrađene tunere, točnije visoke drvene ljestve s kakvih se nekad stražarilo, odnosno radilo izvid upliva jata tune. Prema riječima Tee Rosić, pojam tunera nekad je označavao i obuhvaćao sva sredstva i prostor koji su na nekoj lokaciji potrebni za lov na tunu, a osim onih u Jadranovu i Kačjaku, to jest Dramlju, povijesni izvori spominju kako je među četrdesetak lokacija stajaćih ili obalnih tunera diljem Primorja i Kvarnera postojala i ona u Selcu i to još u 17. stoljeću.

- Tunere su bile svojevrsne zamke za ribu, s tri su strane bile stalno zatvorene i omeđene, a četvrta se strana zatvarala pokretnom mrežom. Veličina tunere ovisila je o konfiguraciji terena, a smještale su se u zaljevima i dubokim uvalama iz kojih tuna, jednom kad uđe, teško pronalazi izlaz. Ribolov na stajaćim tunerama bio je sezonski posao koji je započinjao u travnju i trajao je do listopada. Međutim, razvojem ribarstva i pojavom motornih brodova tunolovaca 30-ih godina prošloga stoljeća tuna se počinje loviti na otvorenom moru, a tradicionalan način tunolova na Kvarneru se mijenja i napušta nakon Drugoga svjetskog rata. Nažalost, od bogatog pomorskog naslijeđa danas je malo toga preostalo, ističe Rosić, kazavši kako su općom orijentacijom crikveničkog stanovništva na turizam kao glavnu gospodarsku granu ribarstvo i ostali segmenti pomorskog naslijeđa postali ugroženi. U takvom kontekstu, očuvanje materijalne i nematerijalne baštine, guceva i tunera, običaja i znanja, dobiva svoju pravu interpretaciju koja neće služiti samo da se njome upakirani proizvod prodaje gostima, već onu koja će pružiti svijest o životu kakvog su živjele brojne generacije koje su na ovim obalama živjele prije nas.



Dio postava izložbe »Rogi ribaru«

Crikvenički gradski muzej uspješno je okončao svoj veliki projekt obnove tradicijskog guca, no briga za bogatom ribarskom ostavštinom Kirije i Vinodolskog priobalja ovdje ne staje

PRILOG POVIJESTI PRVO RIBARI, PA MOREPLOVCI - CRTICE O ŽIVOTIMA BRSEČANA

Brsečki pomorci preživjeli su strahote na morima

Bernard FRANKOVIĆ

Povijest brsečkog pomorstva nije sustavno istražena. Napisano je nekoliko knjiga od kojih je hvalevrijedna »I moj nono je navigal« (2012.), a nedavno smo imali priliku nazočiti predstavljanju knjige Josipa Jurinovića o brsečkim pomorcima. Ove crtice iz brsečkog pomorskog života mali su podsjetnik, nadajmo se, za neku buduću sveobuhvatnu studiju.

Ribari pa pomorci

Sigurno je da su prvi Brsečani, a i njihovi potomci, neprekidno od dolaska na taj lokalitet bili vezani uz Brsečko polje, ali i uz more koje je oduvijek bilo izvor hrane, pa su od davnine bili izvršni ribari. U



VEDRAN KARUZA

početku samo ribari, a kasnije su uvidjeli mogućnost boljeg života za svoje obitelji pa su se odlučivali za plovidbu – naviganje. Dio omladine bio je regrutiran u ratnu mornaricu vlasti koje su u tom trenutku bile na ovome području. Plovidba muškog naraštaja osiguravala je obitelji bolji i sigurniji život, ali mornari, pomorci su bili ti koji su uz plovidbu svijetom i upoznavanjem novih krajeva bili svakodnevno izloženi »čudima«

mora. Do sredine devetnaestoga stoljeća plovidba morima svijeta bila je samo na jedra, isključivo vezana uz vremenske prilike, pa su bonaca i orkanska nevremena stalne prepreke tih putovanja svjetskim morima. Točan datum polaska i datum dolaska na određite nikada se nije znao. Sueski kanal nije bio prokopan, a panamske ustave nisu bile izgrađene. Brsečani nisu jedrenjacima plovili samo po Sredozemlju, oni su plovili po Sjevernom moru, preko Atlantika, oko Rta dobre nade, Ognjenom Zemljom, u Novi svijet, po Tihom oceanu, često su trajala i nekoliko godina. Neki su zaneseni pričama o blagostanju u novim svjetovima i skratili svoja putovanja. Iskrali bi se i ostali u Trstu, Genovi, Americi ili nekoj drugoj obećanoj zemlji.

Smješten na hridi visokoj 160 m, Brseč ima rivu i cestu do mora izgrađenu 1900. godine. Tu su i dvije

prekrasne brsečke plaže. Obala je nepristupačna, gotovo i nema plitkih uvala. Dubine mora uz obalu su između 15 i 30 metara, a završavaju na dubini dna Velih vrata uz istarsku obalu 60 metara, a cresku 58. Dubina mora i konfiguracija obale presudan je čimbenik za to da se na ovoj srednjoeuropskoj strateškoj točki nije nikada razvila prava luka. Ali su zato Brsečani bili stoljećima ljudi od mora, izvršni ribari i mornari. Tijekom povijesti Brseč je bio pod upravom pazinskih grofova, brsečka župa pripada Pulske biskupiji, ali sva komunikacija Brsečana sa svijetom odvijala se preko Rijeke (Fiume), manje preko luke susjednog Plomina, kao i trgovina. Tu Brsečani stječu osnovna obrazovanja o plovidbi, polažu stručne ispite, podižu pomorske knjižice, ukrcavaju se i iskrcavaju s brodova. Neki Brsečani, najčešće zbog školovanja djece, tu nalaze i mjesto stalnog boravka.

Prvi brsečki pomorci

O brsečkim pomorcima do početka devetnaestog stoljeća zna se malo, a brsečkih brodovlasnika nije bilo. To su bili uglavnom vlasnici bracara ili trabakula. Neki od njih, pomorski kapetani, bili su dioničari u vlasništvu ili pak vlasnici većih brodova. Saznanja o svim brsečkim mornarima devetnaestoga stoljeća su oskudna pa ovdje spominjemo neka imena za koja se po oskudnim dokumentima i usmenoj predaji nešto zna, a da su njihove sudbine bile svakojake dileme nema. Sredinom devetnaestoga stoljeća, Bartol Ratcovich (Bartol Ratković), zvan Bare, plovio je na jedrenjacima Atlantikom za Ameriku. U Brseču kola priča po kojoj je tri puta prejedrio Atlantik da bi od zarade kupio česticu veličine pola hektara. To nije bila njiva za oranje, već pašnjak na strmom nepristupačnom terenu uz more.

Često se brsečke pomorce veže uz obitelj Šabarić Kumičić, obitelj iz koje potječe književnik Eugen Kumičić, što nije točno. Šabarići su bili ribari i pomorci, ali prvenstveno trgovci (Kumičićev pradjed, djed, otac i brat). Svi redom istog imena, Toma, ili kako bi ih brsečani znali zvati od milja - Tomažo. Početkom devetnaestoga stoljeća cestovni prilazi Brseču bili su slabi, pa je za trgovinu obitelji Šabarić trebao prijevoz robe morskim putem, a koristili su braccere i trabakule koji su bili u vlasništvu drugih. Zapisano je da su za prijevoz osam godina koristili usluge Josipa Frankovića, pok. Andreje Štrambića, koji je bio vlasnik braccere Zelante. Tek pred kraj stoljeća Josip prodaje svoj brod, Šabarići kupuju novi imena Rodolfo, a o brodu, posadi i transportu, i dalje se šest godina brine Josip Franković. Dokument

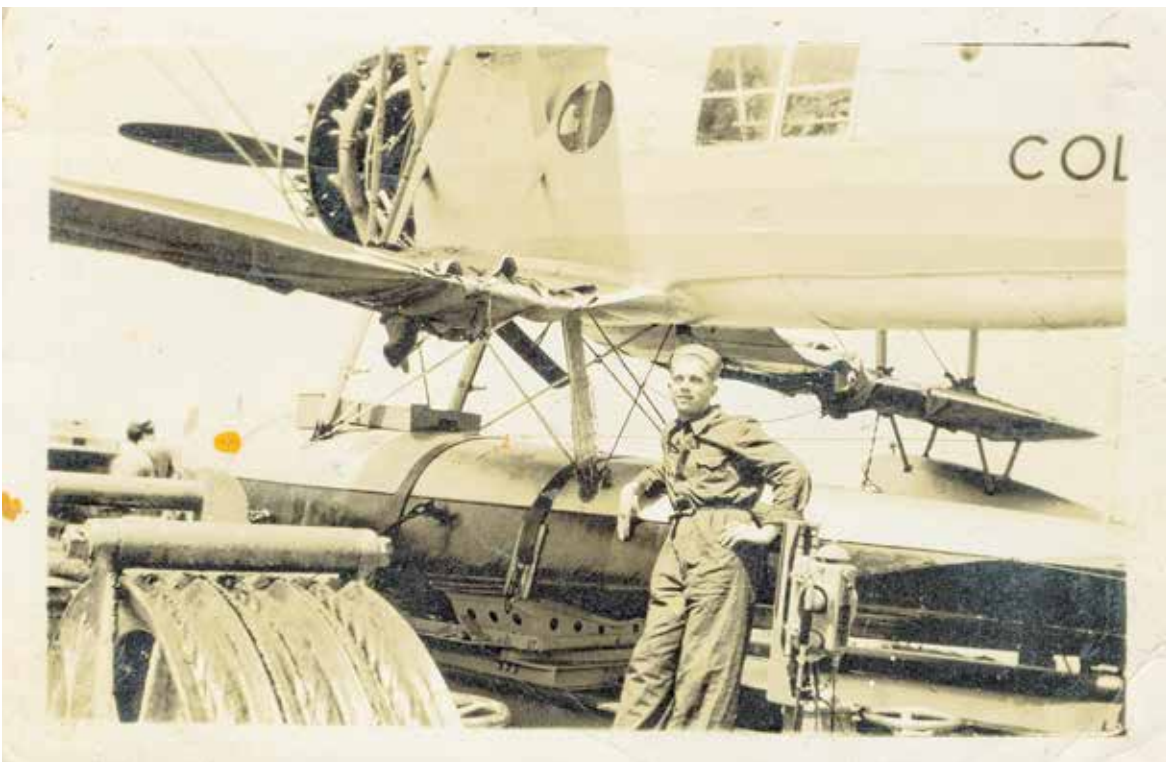
potpisuje 1904. Juraj Franković, nećak Tomaža Kumičića i jedan od dva njegova nasljednika.

Obitelj Štrambić, koja do 1800. godine ima nadimak Spichetta i iz koje potječe Josip Franković, bila je ta kojoj se može pripisati sve ono što se događalo u brsečkome pomorstvu. S obitelji Spichetta Štrambić bilo je usko povezano pet brsečkih obitelji za koje se može reći da su bile obitelji pomoraca. Uz spomenute obitelji, Spichetta Štrambić i Šabarić Kumičić, usko su rodbinski pa i interesno povezane obitelji Ivana Farožića Carića, Aleksandra de Carina Liše, kasnije Boduli, obitelji Mihin i Bartulić te Franeli iz Zagorja. Naravno, pomoraca je bilo i iz drugih brsečkih obitelji.

Plod mašte

Eugen Kumičić je do svoje desete godine živio u Brseču, a potom po preporuci njegova vjeroučitelja i brsečkog župnika Urbana Golmayera odlazi na školovanje u Rijeku, potom u Kopar, Prag, Beč, pa do svoje rane smrti 1904. godine u Brseču boravi rijetko. Iako je njegovo mjesto stalnog boravka bio Zagreb, usmeno se često prenose priče o njemu i njegovim boravcima u Brseču, koje su najčešće plod nečije mašte. Primjer, isklesana stijena-sjedalo u stjeni na vrhu litice iza crkvice sv. Marije Magdalene, iznad brsečke lučice Peč, mjestu na kojem je pisao roman »Začudeni svatovi« ili pak njegove šetnje po Brseču s francuskim piscem Emilom Zolom. Klesanje stijene starije je od Eugena Kumičića i nije bilo ništa drugo nego uređeno sjedište na litici 160 metara iznad mora za dugotrajno sjedenje i čekanje broda u večernjim, noćnim ili ranim jutarnjim satima te paljenja smreke kao signala smjera plovidbe pri slaboj vidljivosti za orijentaciju lađama koje su uplovljavale na jedra u brsečku lučicu. Da je književnik Eugen Kumičić bio pod utjecajem naturalizma Emila Zole stoji, međutim, njihova šetnja Brsečom plod je nečije bujne mašte. Činjenica je da je Eugen rijetko navraćao u Brseč, ali ga u svojim djelima vezanim uz ovaj istarsko-liburnijski kraj nije nikada zaboravio. Jedna od njegovih najljepših pripovijetki »Preko mora« ne odnosi se na odlazak u Ameriku, već na susjedni otok Cres, pet milja istočno od Brseča.

Tomažo, brat književnika, dva puta se ženio, nema nasljednika, pa oporučno za svoje baštinike postavlja nećaka Jurja i nećakinju Mariju, djecu najstarije sestre Julijane, koja je udana za pomorskog kapetana Ivana Frankovića iz obitelji Spichetta Štrambić. Zanimljivo je da je taj kapetan s ondašnjom državnom poštom organizirao vezu na dionici Opatija - Plomin - Vozilići. Pošta



Mirko Škalamera ispod hidroaviona na palubi krstarice

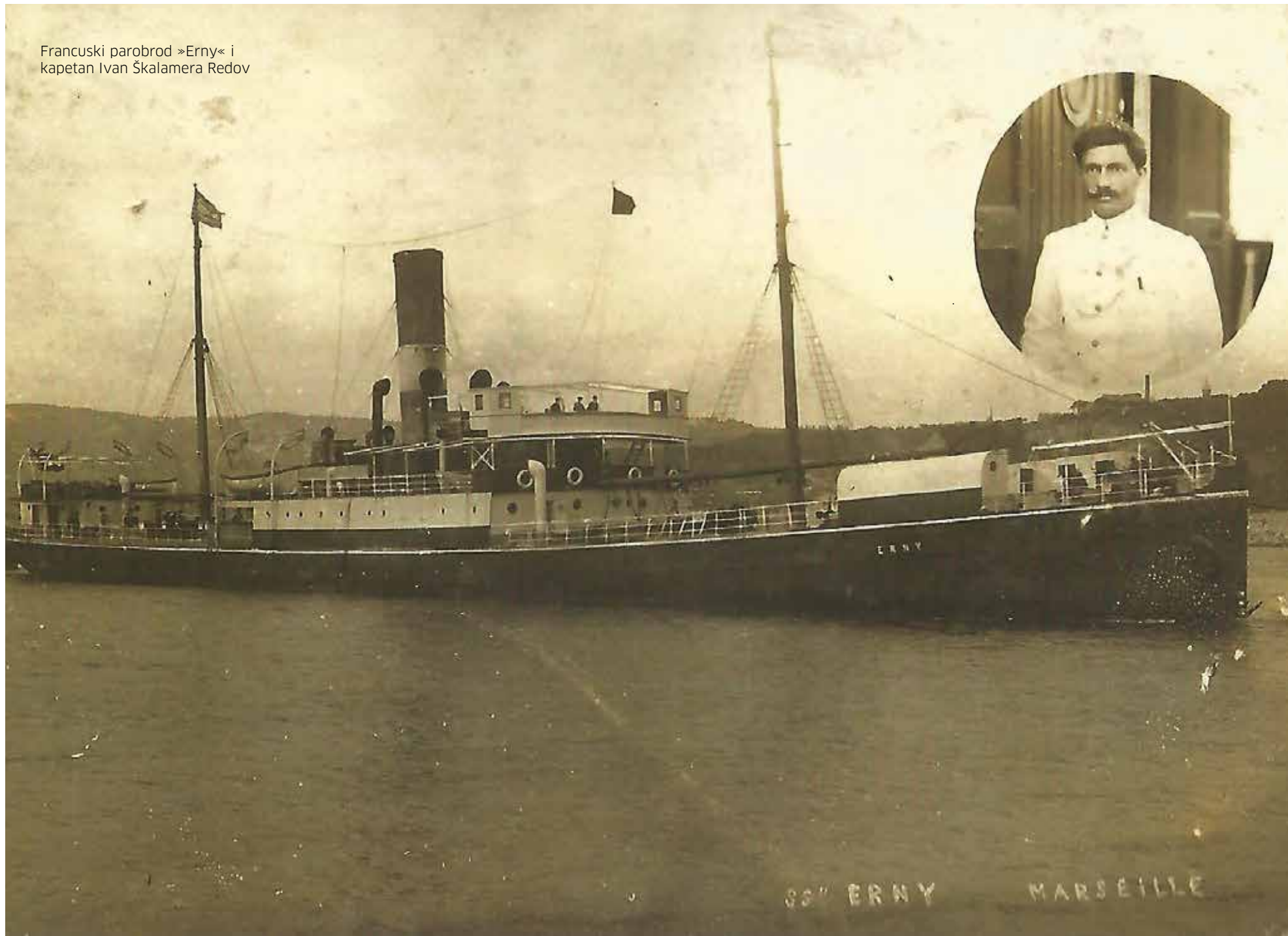
Biljeg brsečkih pomoraca

Nakon završetka rata većina imena pomoraca nalazi se u danas dostupnim talijanskim matičnim knjigama: Andrea Barcovich (Andre Barković), Giuseppe Barcovich (Josip Barković) Lovrina, Andrea Cumičić (Andre Kumičić) Aštalić, Giuseppe Cumičić (Josip Kumičić) Aštalić, Antonio Descovich (Anton Dešković), Giorgio Descovich (Juraj Dešković), Giuseppe Descovich (Josip Dešković) Vodopije, Martino Faraguna (Martin Faraguna), Giovanni Farosich (Ivan Farožić) Carov, Giuseppe Filipas (Josip Filipaš), Alessandro Francovich (Aleksandar Franković) Liša, Francesco Francovich (Frane Franković) Mihina, Gio-

vanni Francovich (Ivan Franković), Giuseppe Francovich (Josip Franković) Kršnjak, Matteo Francovich (Mate Franković, 1784. – 1874.), njegov sin Giuseppe Francovich (Josip Franković, 1819. – 1866.), zvan Matić, koji je bio pomorski kapetan, Matteo Francovich (Mate Franković), Matteo Galovich (Mate Galović), Giuseppe Hrelia (Josip Hrelja) Aštalić, Matteo Hreglia (Mate Hrelja) Carić, Antonio Jedretich (Anton Jedretić), Giorgio Jedretich (Juraj Jedretić), Alessandro de Karina (Aleksandar de Karina), zvan Kršnjak, Antonio Kucich (Anton Kučić), Francesco Kucich (Franjo Kučić), zvan Kršnjak, Simone Rossovich (Simon Rosović) Matini, Giuseppe Valcich (Josip Valčić), Matteo Valcich (Mate Valčić), i Giovanni Vitas (Ivan Vitas), zvan Belac.

Obitelj Štrambić, koja do 1800. godine ima nadimak Spichetta i iz koje potječe Josip Franković, bila je ta kojoj se može pripisati sve ono što se događalo u brsečkome pomorstvu tijekom povijesti

Francuski parobrod »Erny« i kapetan Ivan Škalamera Redov



je otvorena 6. lipnja 1872., a nakon 175 godina, 2017. godine se ugasila.

Pomorac Josip Farožić Carić ženi Antoniju Franković iz obitelji Štrambić, a njegov sin istoga imena ponovno ženi djevojku iz obitelji Štrambić. Imali su četvero djece, nažalost, najstariji sin je hendikepiran, a troje njegove mlade braće umrlo je u dječjoj dobi. Obitelj ostaje bez nasljednika pa uzimaju pranećaka Ivana Frankovića, sina Ivana i Matilde Franković iz brsečke obitelji Bartulići za nasljednika.

Obitelj bez nasljednika

Tijekom ratnih operacija Prvoga svjetskog rata Ivan je od pada topovske granate nastradao u bolnici talijanskog grada San Daniele del Friuli. Potvrda o smrti stigla je udovici Mariji kada je najmlađi sin Rafael imao 18 godina, podigavši dvije godine ranije pomorsku knjižicu i plovio na lošinjskim trabakulima. Njegova braća, Josip i Ivan, također su bili pomorci. Josip je na brodu Leopardi doživio nasukavanje u zaljevu Sidra 1940., a imao je tri sina; najstariji Emil ribar Ribarske zadruge Brseč pred 52 godine doživio je zbog požara brodolm na ribarici Pastrica nedaleko otoka Sveti Grgur, a njegov mladi brat Vinko godinama je plovio na trajektima Sjevernog mora, između Danske i Škotske.

Obitelj de Karina vuče korijene iz Bakra. Anton de Karina Tunča, plovio na jedrenjacima po svim svjetskim morima. Osjetio je »čudi« Cape Horna, Indijskog i Tihog oceana. Oženio se Marijom Turčić, nećakinjom pomorskog kapetana Ivana Frankovića. Njegova obitelj danas čuva

suvenir koji je za uspomenu donio iz zapadnog Timora u Tihom oceanu.

Bartulići su stara brsečka obitelj pomoraca, obitelj Bartola Frankovića. Marijina sestra Matilda s Ivanom Frankovićem Bartulićem imala je četvero djece od kojih nitko ne plovi. Zanimljivo je da se njihova kći Amalija (Ljubica) udaje za pomorca Grka, Ioannesa Kiparisa. Amalijin praujak, kapetan Ivan Franković Štrambić ostao je u grčkoj luci Pirej bez mornara, pa mu je lučki agent uz preporuku predložio da ukrca petnaestogodišnjeg mladića koji je žudio za plovidbom. Mladi Grk pokazao se izvrsnim mornarem, a Ivan ga je preporučio Amaliji za muža. Nažalost, na jednom od sljedećih putovanja dio posade u hladnim morima sjeverne Europe nije osigurao zračenje potpalubne prostorije, pa je šestero mornara, među kojima je bio i Ioannes, zauvijek zaspalo. Tako se za njegova sina Aristidea, koji je postao siročić i koji nije nikada bio u Grčkoj, nije bio pripadnik njihove pravoslavne crkve, može reći da je bio pravi Brsečanin, a s obzirom na to da nije imao nasljednika u Brseču grčka se loza gasi.

Najbrži brod na svijetu

Tu je i obitelj Mihovila Frankovića - Mihini. Njegov sin Frane Franković - Mihina, brsečki pomorac znan je kao Tomažo Frane Štrambi, koji je u 37. godini života bio ukrcan na engleski parni putnički preookeanski brod »Mauretania« (poznat i kao »Maury«). Bio je to brod građen po svim ondašnjim standardima brodogradnje putničkih brodova i posebno omiljen

među putnicima zbog komfora, pa je prestiž bio njime putovati preko Atlantika. Prvo putovanje bilo je 9. prosinca 1907., a »Mauretania« je Plavu vrpcu za najbrži prelazak Atlantika osvojila u toj svojoj prvoj sezoni plovidbe te zadržala primat zadivljujuće 22 godine. U to vrijeme, uz blizanca »Lusitaniju«, bio je to najveći i najbrži brod na svijetu, posebno zbog tada revolucionarnog parnog turbinskog pogona za četverovijčanu propulziju, a u pet klasa je prevezio 4.835 putnika. Do svoje smrti, Frane je imao kuhinju oblijepljenu fotografijama tog lijepoga putničkog broda.

Franeli i Redovi iz Zagorja također su rodbinski povezani s obitelji Štrambić. Franeli u svakoj generaciji imaju najmanje jednog pomorca, a Redovi su krajem 19. stoljeća imali tri brata, pomorska kapetana, od kojih dvoje emigrira u SAD. Zbog netrpeljivosti i neslaganja s talijanskim vlastima između dvaju svjetskih ratova treći plovio na brodovima pod francuskom zastavom.

Druga, brsečka loza obitelji Spichetta Štrambić je u Rijeci povezana s pomorskim kapetanom Martinom Frankovićem koji u ranoj mladosti napušta Brseč. Martino Franković d. Antonio, (Spichetta-Štrambić), rođen 1766. u Brseču, kao mladić seli u Rijeku gdje osniva obitelj. Plovidbom stječe imetak i ulaže u riječku industriju, a njegova obitelj uspostavlja prijateljske veze s uglednim riječkim obiteljima Cosulic de Pecine, Sartorio i Leard. Njegov sin Giovanni Maria de Francovich ženi se Nicolinom Cosulic iz obitelji Cosulic de Pecine (porijeklom iz Lošinja).

Giovanni koristi imetak oca i bio je jedan od utemeljitelja i dioničara riječke tvornice kotlova i strojeva pod nazivom Funderija, koja je 1863. pretvorena u novo poduzeće, »Stabilimento tecnico fiumano«, a među upraviteljima poduzeća nalazi se i Giovanni Francovich. Uz njega, upravu tvornice čine još Ignio Scarpa i Francesco Jellouschig koji su za tehničkoga direktora postavili inženjera, porijeklom engleza, Roberta Whiteheada. Stabilimento tecnico fiumano 1875. postaje Fabbrica Torpedini di Robert Whitehead, a potom Robert Whitehead, najveći industrijalac koji je svojim izumom torpeda Rijeku svrstao u red prestižnih svjetskih industrijskih centara kraja 19. i početka 20. stoljeća, preuzima vlasništvo i mijenja naziv u Whitehead & Co.

Kompanija Cozulich

Otkad i zbog čega Francovich Spichetta Štrambić i za koje zasluge potomci, Martina Franković, d. Antonio, nose pridjevak/pridjevke de, cam, del, von ili ritt nije poznato, to bi trebalo istražiti. U dnevnoj politici tog doba, zna se da je Luigi naginjao više Mađarima nego Austrijancima. Vrijedno je spomenuti sina Luigia Giovannija cam. de Francovicha koji je bio mornarički časnik u činu kapetana fregate. Studij je završio na K & K Marine Akademie u Rijeci, a služio u Puli, Zadru te pri lokalnoj komandi u Rijeci. Bio je komandant ratnog broda, a njegova sestra Helena, koja je pripadala krugu obrazovanih riječkih gospođa, udala se za sina poznatog riječkog graditelja i slikara Giuseppea Learda.

U monografiji tršćanske pomorske kompanije Cozulich u godišnjem izvješću, financijskom pregledu obiteljskih udjela u vlasništvu, za 1925. godinu nalazimo udovicu Mariju Francovich kao dioničarku. Iza Drugoga svjetskog rata, pomorska kompanija Cosulic bila je poznata po putničkoj preookeanskoj floti, posebno brodovima klase Satturina i Vulcania. Pojavom avionskog prijevoza, putnički preookeanski prijevoz opada, pa se kompanija Cosulich usmjerila na kontejnerski prijevoz tereta i robe.

Brsečke mornare rođene krajem 19. stoljeća i oni koji su od ranije plovili zatiču neprilike oko Prvoga svjetskog rata, kao i po svim svjetskim morima. U Prvome svjetskom ratu poginula su tako 24 Brsečana, uglavnom vojnika na bojištima svih frontova, a poginulih mornara srećom nije bilo. Njih 63 koji su plovili prije Prvoga svjetskog rata, neki i nakon proživljenih strahota u konvojima i pomorskim bitkama rata, su za vrijeme talijanske uprave ponovno podigli pomorsku knjižicu i nastavili ploviti pod talijanskim pomorskim kompanijama.

Između dvaju svjetskih ratova brsečki su pomorci doživjeli više brodoloma i nasukavanja pa se neki od njih nisu nikada više vratili kući. Ramondo Hreglia (Rajmund Hrelja) je 1936. na jugu Crvenog mora nedaleko od obale Dikutija umro od crijevne zarazne bolesti. Zbog smrti na brodu mornar biva pokopan po brodske obred; uloženi su u sak sašiven od žutice koji je potom,

nastavak na str. 8.

nastavak sa str. 7.

s dodanim utegom, spušten na morsko dno.

Brsečani u ratnim sukobima

Drugi svjetski rat mogao bi se vrlo široko opisati, jer je većina brsečkih pomoraca koji su podigli pomorske knjižice između dvaju svjetskih ratova bila uključena u strahote tog bezumnog svjetskog sukoba. Najgore je zateklo one rođene između 1914. i 1919. godine, koji su bili regrutirani u ratnu mornaricu. Tada se ratna mornarica služila četiri godine pa su neki od njih po odsluženju bili ponovno regrutirani u jedinice talijanske ratne mornarice. Oni koji su imali sreće vratili su se kući nakon osam ili deset godina izbjavanja.

U Drugome svjetskom ratu poginulo je 28 Brsečana, od kojih su njih desetorica bili mornari na ratnim brodovima ili na pratećim trgovačkim brodovima, konvojima, koji su bili za opskrbu ili za prijevoz robe, oružja i municije u konvojima. Neki su pomorci na brodovima doživjeli nasukavanje, havariju ili pak potapanje.

Recimo Guerino Scalamera (Ratimir Škalamera) Mirko Kučićev, rođen 1916., regrutiran je u talijansku ratnu mornaricu 1936. i kada je njegovo služenje vojnog roka bilo pri kraju započeo je Drugi svjetski rat. Tijekom Drugoga svjetskog rata kao aktivni mornarički vojnik sudjeluje u više pomorskih bitaka za prevlast na Sredozemlju. Doživio je pakao Sredozemlja na krstarici »Bartolomeo Colleoni« u bitci kod Rta Matapan. Bio je u zarobljeništvu u Bombaju, Indiji. Neprekidno je deset godina služio u talijanskoj ratnoj mornarici, odnosno bio je njezin mornar i sudjelovao u ratnim pomorskim bitkama po Sredozemnom moru. Nakon rata, do umirovljenja je plovio na trgovačkim brodovima Jugoslavenske linijske plovidbe iz Rijeke.

Kobni brodolom

Raffaele Francovich (Rafael Francović) sin Ivana iz brsečke obitelji Bartulčić Carići plovidbu započinje u dobi od 16 godina. Prvi ukrcaj bio je u Lošnju na trabakul na jedra koji je prevozio ogrjev – crniku u susjedne talijanske luke. Kao mladić, zbog operacije hernije, nije služio regularnu vojsku, ali to nije bila prepreka da četiri godine plovi na trgovačkim brodovima koji su potpali pod komandu talijanske, a potom njemačke ratne mornarice. Rat ga je zatekao na trgovačkim brodovima riječke pomorske kompanije Adria. Teretni parni brod iz serije talijanskih pjesnika »Ugo Foscolo« na liniji Italija – Antwerpen – Rotterdam biva bombardiran i potopljen u plićinama obale 15. svibnja 1940., neposredno pred izlaz na otvoreno more u La Mancheu. Rafaelu je to bilo drugo putovanje na ovome brodu. Prvo putovanje bilo je u ožujku te 1940. Zabilježeno je, parobrod »Ugo Foscolo« bio je posljednji talijanski teretni brod koji je 1940. napustio Sredozemlje. Nakon potonuća, posada broda vratila se u Rijeku 10. lipnja 1940. Kući u Brseč je stigao na dan ulaska Italije u Drugi svjetski rat. Prema D. Prestintu, brod su potopili njemački bombarderi, a po priči Rafaela bili su saveznički bombarderi. Italija se nije odmah pridružila Njemačkoj, nego je čekala neutralizaciju Francuske, a tijekom bitke za Francusku 10. lipnja 1940. proglašava rat Francuskoj i Velikoj Britaniji. Trgovački brod »Ugo Foscolo« je potopljen a da Italija nije službeno bila zaraćena. Po povratku, posada u bombardiranom Dunkerqueu našla je prenočište u podrumu gradskoga



Rafael Franković na palubi broda »Ugo Foscoli« u veljači 1940., na pola milje udaljenosti od budućeg mjesta potapanja broda

muzeja, no zauzvrat su morali cijelu noć pakirati i nositi eksponate muzeja u podrumске depoe. Bili su opterećeni brigama o povratku, pa nisu ni razmišljali o djelima velikih majstora slikarstva koja su imali u rukama i nosili u sklonište. Linija fronta se pomicala pa je kustos muzeja održao obećanje i pomogao im da se izvuku iz grada, no sada alternativnim putem. Ulaskom Italije u Drugi svjetski rat Rafael se ponovno ukrcaja na brod »Trau« iste kompanije, koji je plovio pod komandom talijanske ratne mornarice, ili, kako bi to rekli Brsečani, brod je bio militariziran. Plovidba se odvijala u području Egejskoga mora na rutu otoci Rodos i Leros te luka Pirej. Kapitulacija Italije zatekla ga je na brodu »Morua«. Tijekom Drugoga svjetskog rata, kada je brod pogođen torpedom i potopljen u Jonskom moru, doživljava još jedan brodolom na parobrodu »Vesta« pomorske kompanije Lloyd Triestino. Nakon rata do umirovljenja plovi na trgovačkim brodovima novoformiranih pomorskih kompanija, a potom na brodovima Jadranske slobodne plovidbe iz Splita te nakon 42 godine plovidbe svim svjetskim morima 1970. odlazi u zasluženu mirovinu.

Prva pomorska žrtva

S Rafaelom, na brodu »Ugo Foscoli« bio je ukrcaj i Rodolfo de Carina (Rude Garžanić) iz Brseča. Do početka rata doživio je dva nasukavanja, broda »Boito« 1930. godine, i »Boccaccio« 1937. Nakon brodoloma »Ugo Foscoli« nastavlja plovidbu i 1942. godine pri četvrtom brodolomu nestao je u moru, a iza sebe je ostavio udovicu Mariju i novorođenog sina kojeg nije nikada vidio.

Ovdje navodimo nekoliko životnih sudbina, a neke su bile zaista potresne: Ernesto Farosich (Ernest Farožić) sin samohrane majke Sabine, podigao je pomorsku knjižicu u dobi od 16 godina, plovio je do Drugoga svjetskog rata na trgovačkim brodovima, a nastradao je u pomorskoj bitci kao mornar talijanske ratne mornarice na palubi

krstarice »Giulio Cesare«. Bilo je to 9. srpnja 1940. godine, 25 dana od ulaska Kraljevina Italije u Drugi svjetski rat. Sukob ratnih brodova zaraćenih strana zbio se u središnjem djelu Sredozemlja nedaleko od obale talijanske luke Messina. Nastradao je na palubi broda od artiljerijske paljbe, a ušao je u povijest kao prvi talijanski vojnik mornar koji je poginuo u pomorskim bitkama u Drugome svjetskom ratu. Posthumno su talijanske državne vlasti i ondašnje lokalne vlasti ovog našeg istarsko-liburnijskog kraja, uz prisutvo njegove samohrane majke Sabine, upriličile komemoraciju na brsečkoj placi, tada Piazza San Giorgio, i počastile ga spomen-pločom, koja je bila postavljena na pročelje zgrade u glavnoj brsečkoj ulici koja vodi do trga ispred župne crkve sv. Jurja, a ulici su dodijelili ime po njemu. Razumljivo je, tadašnja poznata propaganda na svim državnim razinama i predstavnici talijanskih vlasti iskoristili su ovaj trenutak, pa je komemoracija bila više od toga – politički skup. Završetkom rata i dolaskom partizana ploča je skinuta.

Vješt s oružjem

Tommaso Barcovich (Toma Barcović) Batišta, bio je brodski kuhar s dugogodišnjim iskustvom. Zla sudbina zadesila je njega i njegovog sumještana Gabrielea Hrelju, koji mu je bio pomoćnik, mali od kuhinje, na talijanskom trgovačkom parobrodu iz serije pjesnika – Gabrielle D'Annunzio. Brod je ploveći u konvoju 16. 3. 1943. na 60 milja od talijanskog otoka Lampeduze, pogođen torpedom i potopljen. Kuhar Toma i njegov pomoćnik Gabriel ostavili su iza sebe u Brseču svaki po troje muške djece, od kojih je nakon odsluženja vojnog roka samo Bruno Braković zaplovio na putničkome brodu. Na prvome putovanju, kada je brod pristao u Trstu, napušta brod i emigrira u SAD. Zbog obiteljskih peripetija i prijatnje američkih vlasti da će mu oduzeti netom dobiveno američko

državljanstvo i vratiti ga u Jugoslaviju po nagovoru prijatelja prijavljuje se u američku vojsku i kao marinac služi NATO-ovim trupama u Zapadnoj Njemačkoj. Relativno svježe dresiran u JNA vojsci, dolaskom u Njemačku kao regrut uočava raskalašeno nonšalantno ponašanje vojnika, a zbog bojazni od slanja kući držao se po strani tijekom obuke. Kod prvog zadatka rastavljanja i čišćenja te ponovnog sastavljanja puške pretpostavljeni časnik primijetio je njegovu vještinu rukovanja oružjem pa ga je u šali upitao: »Ti si već negdje bio u vojsci?« Bruno je nakon razmišljanja i smješka kimnuo glavom, pa dobiva poseban tretman, a ovo drugo vojno američko-njemačko iskustvo palo je lakše. Brunova sestra Ana bila je udata za pomorca, koji je svoj čitav radni vijek plovio na putničkim brodovima, a nakon duge mirovine umro je u 95. godini života u Mošćenicama. Dva sina Gabrijele Hrelje, Mario i Anton, po odsluženju vojnog roka bježe u Italiju, a danas žive u Australiji.

Prema dostupnim podacima najmlađi predratni talijanski brsečki mornar bio je Spiridone Galovich (Dušan Galović), brodski konobar. Pomorsku knjižicu – matrikulu – podigao je 1943., prvi se put ukrcao neposredno pred kapitulaciju Italije. Na parobrodu »Galeb« (ex »Locci«) splitske pomorske kompanije Ferić plovi do 1945. godine, a na taj se brod ukrcao s još jednim Brsečaninom, Giuseppeom Jurinovichem (Josipom Jurinovićem) Pepićem Drapčevićem. Plovili su na liniji Vis – Bari kao sastavni dio mornarice Narodno oslobodilačke vojske, u to vrijeme važne veze sa saveznicima na jugu Italije i u sjevernoj Africi. Nakon plovidbe na »Galebu« ukrcaja se na brod »Aleksandar I.« (kasnije parobrod »Biokovo«). Nakon kapitulacije Njemačke prvo pravo putovanje Dušana Galovića bilo je za Australiju. To je bilo prije 15. kolovoza 1945., kada Japan još nije bio kapitulirao, a južnim su Pacifikom krstarili njihovi brodovi. Nakon rata plovi na trgovačkim

brodovima Jugoslavenske linijske plovidbe iz Rijeke i 1975., nakon 30 godina plovidbe po svim svjetskim morima, odlazi u mirovinu, te uz brsečkog mornara Ratimira Škalamera dobiva priznanje od Uprave Jugolinije, koje im je uručio istaknuti riječki pomorski djelatnik i društveni radnik Frane Valentić. Dušan je umro u Brseču kao 25-godišnjak.

Težak mornarski život

Po završetku Drugoga svjetskog rata nisu svi za plovidbu sposobni brsečki mornari nastavili plovidbu na brodovima novoformiranih pomorskih kompanija. Dapače, većina njih koji su uz težak mornarski život tijekom rata preživjeli strahote na morima diljem svijeta nisu imali više volje i hrabrosti nastaviti težak mornarski život. Većina njih nije dopustila sinovima podići pomorsku knjižicu – matrikulu. Do odlaska u mirovinu, neki od tih bivših pomoraca zaposlili su se u riječkoj industriji Tvornici Torpedo, Roms-Rafineriji nafte ili Brodogradilištu »3. maj«.

Nakon tridesetogodišnje pauze prvi brsečki poslijeratni srednjoškolac u bakarskoj školi bio je nautičar Stjepan de Karina, a strojar Guerino Galović. Danas niti jedan brsečki mladić ne pohađa tu školu. Od brojnih pomoraca koji su živjeli u Brseču i na Brsečini, danas u starogradskoj jezgri živi samo jedan aktivni pomorac, Ermanno Jedretić, upravitelj stroja. Na čitavoj Brsečini samo nekoliko mladića i muževa danas posjeduju pomorsku knjižicu. Vrijedno je spomenuti dvojicu brsečkih pomoraca (koji ne žive više u Brseču), Kristijana Uhača, kapetana posade na norveškim kruzerima broderske kompanije Norvegian Cruise Line i Vladimira Veljesovskog, časnika stroja koji također plovi na kruzeru.

Zanimljivo je, no i tada nazamislivo brsečkim nonićima i očevima, Brseč je poslije Drugoga svjetskog rata imao i jednu ženu pomorca iz obitelji Franeli, Božu Škalamera koja je plovila na putničkim brodovima Jadrolinije Liburnija, Istra i Dalmacija te vodila frizerski salon.

KLENOVARSKA TRADICIJA DUGA POVIJEST RIBARSTVA U VINODOLSKOM MJESTU

Ribarstvo će opstati jer potrebe za ribom uvijek će biti

Robert ŠIMONVIĆ

Zivot stanovnika Klenovice oduvijek je vezan uz more. Za Klenovare more život znači, a tome svjedoče ribarska kućica smještena uz samu obalu u centru mjesta, spomenik podignut legendarnom ribaru Nikici Cvitkoviću, ali još više – svi bivši i sadašnji stanovnici Klenovice koji s morem, ribarstvom i pomorstvom čine neraskidivu vezu. Ribarsku kućicu, koju su koristili članovi prve ribarske zadruge Udarnik, Grad Novi Vinodolski adaptirao je i opremio tijekom 2023. godine, te ju je na taj način pretvorio u mali interpretacijski centar. Stalni postav centra čine

predmeti prikupljeni iz klenovarskih ribarskih obitelji i izrađene makete, a multimedijalnim prikazom predstavljena je povijest ribarstva u Klenovici. Ukupna vrijednost projekta iznosi 146.450 eura, a sufinanciran je sredstvima Europske unije iz Europskog fonda za pomorstvo i ribarstvo s ukupno 100.165 eura. Prihvatljive aktivnosti, odnosno troškovi projekta, odnose se na izvođenje radova na adaptaciji, projekte postava i multimedije, knjigu grafičkih standarda vizualnog identiteta, grafičko oblikovanje, snimanje i montažu video-filmova, nabavu namještaja i multimedijalnu opremu. Interpretacijski centar koji prikazuje koliko je ribarstvena i pomorska baština utisnuta

u identitet Klenovara te zašto predstavlja važan segment njihova kulturnog naslijeđa bit će otvoren na proljeće, a ulaz za posjetitelje neće se naplaćivati.

– Osnovni cilj projekta je stvoriti interpretacijski prostor koji će objediniti i na zanimljiv način prezentirati pomorsku baštinu i ribarstvo, ali čime će se ujedno stvoriti i jedan novi turistički sadržaj. Iako je ribarstvo kao gospodarska djelatnost danas mnogo manje zastupljeno nego što je to bilo kroz povijest, Klenovica je i dalje prepoznatljiva kao ribarsko mjesto. Možemo reći da smo na turističkoj karti rivijere prepoznati kao iznimna gastrodestinacija, za što je upravo zaslužan spoj ribarstva i ugostiteljstva – rekao je gradonačelnik Tomislav Cvitković, koji i sam živi u Klenovici te je veliki ljubitelj mora i ribe.

U središtu stare Klenovice uočljiv je i spomenik legendarnome ribaru Nikici Cvitkoviću, koji je podignut u povodu obilježavanja tisućugodišnje tradicije ribarstva na istočnoj obali Jadrana. Autor spomenika je kipar Angel Angelkov (rođen 1936. u Makedoniji), koji živi u Zagrebu. Pokojni Nikica uvijek je rado govorio i prisjećao se vremena kada su u mjestu živjeli ribari, njihovi očevi i djedovi, koji su za svakodnevi kruh zaradivali ribarstvom i bili organizirani u dobro posložene ribarske zadruge. U novije vrijeme Klenovari su fokus preusmjerili prvenstveno na turizam, ali i danas u Klenovici od ribarstva živi dvadesetak obitelji, i to na način da se svježe ulovljena riba nudi u privatnim restoranima, a na tu ribu znaju doći i ugledni političari, poznati umjetnici i popularne estradne zvijezde.

Koliko god ribarstvo ustupa mjesto turizmu, mnogi Cvitkovići, Kalanji, Komadine... i danas s radošću uskaču u svoju barku ili brodič, odlaze u ribolov, što iz gušta, što iz potrebe. Krv nije voda, a pogotovo ako u krvotoku ima toliko naslijeđa povezanog s morem! A kako je to izgledalo nekad, otkrio nam je umirovljeni ribar Gabrijel Gajo Cvitković, čije bismo životne priče, ribarske avanture i dogodovštine mogli slušati satima. Gajo Cvitković rođen je davne 1944. godine, a ribarstvom se bavio praktički čitav svoj život. I danas Gajo odlazi »na ribe« s posebnim guštom, ali, kako kaže, »vrijeme radi svoje«.

– Prije sam mogao skočiti na svoju barku s povezanim očima, a sad sam u situaciji da tri-četiri puta važem kad ću skočiti. Tako je to, s godinama se nesigurnost uvlači pod kožu. Isto tako, prije sam bio najsretniji



More je ovdje prevrtljivo i opasno, ako ga ne poznaješ dovoljno - Nikica Cvitković

Interpretacijski centar koji će se otvoriti prikazivat će koliko je ribarstvena i pomorska baština utisnuta u identitet Klenovara te zašto predstavlja važan segment njihova kulturnog naslijeđa

Spomenik ribaru
Nikici Cvitkoviću



SERGEJ DRECHSLER

kad sam lovio sam, a danas kad ne vidim da je netko oko mene, ja odlazim, govori Gajo, a mi ga na početku našeg razgovora pitamo je li

život ribara doista težak kao što to tvrde mnogi.

- Danas nije kao nekada, ali je svakako težak. Nažalost, i danas se

dogadaju razne nesreće. Početkom dvanaestoga mjeseca u Velebitskom kanalu, oko otoka Paga, more je odnijelo jedan mladi život. Navodno se grupi ribara prevrnula barka za neverina, trojica su isplivala, a četvrti nije. U Velebitskom kanalu ima puno čudnih događanja, jakih nevremena. More je ovdje prevrtljivo i opasno, ako ga ne poznaješ dovoljno. Mnogi misle: »Eno ga Krk, idem do tamo preplivati.« Posebno je to slučaj sa strancima, koji more doživljavaju poput jezera. Kod nas je ili bonaca ili nevrijeme i zato more treba dobro poznavati i poštovati, govori ovaj iskusni, gotovo 80-godišnji ribar.

Kako kaže, nesreća je oduvijek bilo, a razlika je tek u tome što se danas glas o njima brže širi nego nekada.

- Pedesetih godina prošloga stoljeća, sjećam se, bio sam dijete, jedno jutro u Klenovici se potopio ratni brod. U konvoju su bila tri broda imena »301«, »302« i »303«. Nalazili su se u senjskoj luci kad je kapetan izdao naredenje da moraju isploviti. Uхватило ih je nevrijeme i utopilo se 26 mornara, prisjeća se Cvitković.

Dodaje da danas na moru vlada »gužva«, pogotovo ljeti.

- Nema koga nećete naći, a svi se zovu ribari ili pomorci. Puno je avanturista, mnogi ih miješaju s ribarima, i zato treba biti oprezan koga se kako oslovljava. Pravi ribari poznaju ovaj kraj, struje, vrijeme, govori stari »morski vuk«.

A kako se Gajo odlučio baviti ribarstvom?

- Prilike su jednostavno bile takve. Ovdje su ljudi živjeli ili od ribarstva ili od zidarskog zanata. Zidari su češće odlazili trbuhom za kruhom,



SERGEJ DRECHSLER

Klenovica je i dalje prepoznatljiva kao ribarsko mjesto - Tomislav Cvitković

a mi ribari smo uglavnom ostajali ovdje, oko Kvarnera. Nekad su u Klenovici bila četiri ribarska broda, odnosno četiri posade, a čini mi se da je danas ostala samo jedna, govori naš sugovornik, na što ga pitamo da nam opiše što mu se najviše sviđalo u njegovu poslu.

- Ribarenje je posao koji morate voljeti. To je prva i osnovna stvar. Ja i danas sa sjetom razmišljam o tim doživljajima, o svemu što sam proživio. Danas je to više rutina, industrija diktira posao i tempo, love se velike količine ribe, a nekad je to ipak bilo »normalnije«. Osim ljubavi, naravno, potrebna je praksa i staž, a godinama se i doživljaji mijenjaju, čovjek se navikne na more i nauči se u skladu s njime i ponašati. Kad bih ja sada došao u šumu, bio bih izgubljen čovjek. Nekome je tako na moru. Nismo svi za sve, ističe Gajo Cvitković, rođeni Klenovar.

Ima li štogod da nije volio kod

ribolova, bilo je iduće logično pitanje koje smo mu postavili.

- Najgore mi je bilo kad je vidljivost bila slaba, a ja na dijelu gdje je obala daleko, praktički na otvorenom moru. Lovio bih ribu čitavu noć u maloj barci, svičarici. Motor bruj, slabo čujete, morate biti budni, fokusirani i gledati što se događa oko vas. A onda se dogodi da prema tebi dolazi preoceanski brod i ne znaš viditi li te ili ne. Noć je svugdje oko, moraš razmišljati i dobro paziti. Ta grdosija bi izgledala kao da otok ide na vas, slikovito nam opisuje Gajo prizor od kojeg tijelom prolaze trnci.

Kako kaže, najviše se lovila sitna plava riba, srdela, incun, a što se tiče opstanak ribarstva u budućnosti, smatra da ne treba strahovati jer potrebe za ribom uvijek će biti.

- Danas je puno toga promijenjeno, modernizirano, i dalje postoji puno nelogičnosti, ali potražnje za ribom će uvijek biti, zaključuje bivši ribar.



MARTINA RUBIĆ

Ribarska kućica u Klenovici



MARTINA RUBIĆ

Za Klenovare more život znači

KATALIZATORI TRANSFORMACIJE PROJEKTI KOJI ĆE PROMIJENITI NALIČJE GRADA

Digitalizacija i zeleni projekti temelj su održive budućnosti

Nove tehnologije, održivi pristup i obrazovanje temelj su transformacije i napretka - Teuta Duletić



Uzimajući u obzir našu bogatu pomorsku tradiciju, i maritimna industrija također ima dugu prošlost, pa je stoga naša zemlja tijekom povijesti nerijetko u svijetu bila prepoznata kao regija vrhunskih pomoraca i brodograditelja. Pomorska baština bitna je jer ne samo da oblikuje identitet hrvatskog maritimnog sektora, već i pruža osnovu za inovacije i održivost u suvremenim djelatnostima. Baš zbog činjenice da je u povijesti bila jedna od najpriznatijih pomorskih i brodograđevnih zemalja na svijetu, kao i zbog stručnog kadra kojeg i danas posjeduje, Hrvatska je odabrana kao lokacija za uspostavu Lürssen inženjerskog ureda koji će biti sinonim za zeleni tehnološki napredak.

- U maritimnoj industriji danas svjedočimo prekretnici koja donosi spoj prošlosti i suvremenosti. Digitalizacija i zeleni projekti postaju katalizatori transformacije, a njihov utjecaj na očuvanje pomorske baštine iznimno je značajan. Pametne marine, pametni i autonomni sustavi plovidbe ne samo da unaprjeđuju učinkovitost, već i smanjuju ekološki utjecaj kroz optimizaciju i bolje iskorištavanje resursa. Osim toga, tehnološki napredak poput korištenja obnovljivih izvora energije i inovativnih brodskih pogona, podržava implementaciju zelenih

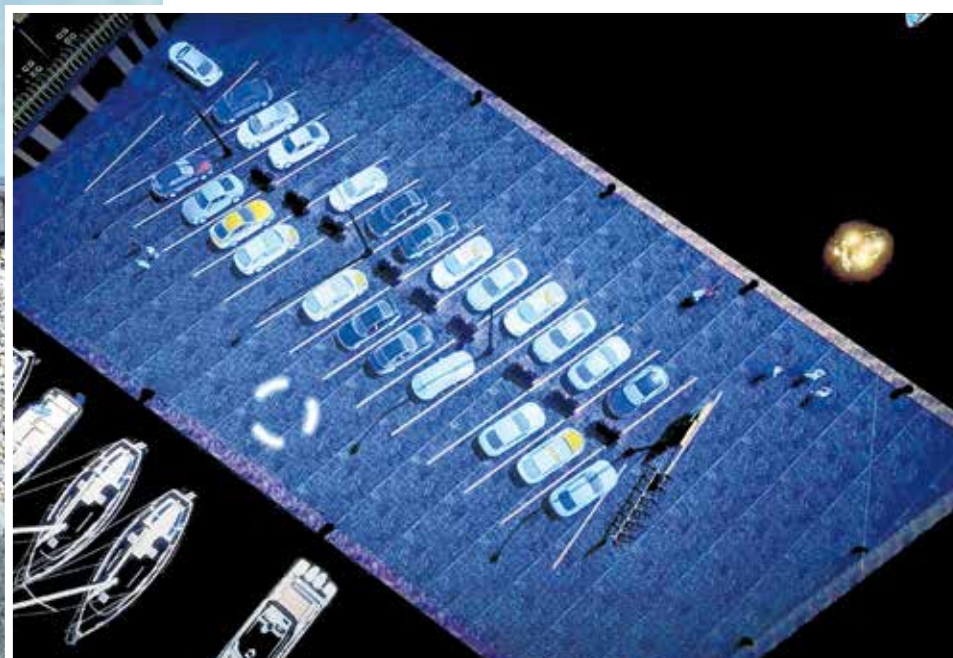
projekata u maritimnoj industriji, a time se postiže i ravnoteža između modernizacije i očuvanja okoliša, ističe Teuta Duletić, direktorica Lürssen Design Center Kvarner i Maritime Center of Excellence.

Pametna i zelena marina

Digitalizacija i zeleni projekti, govori dalje, integriraju se u maritimnu industriju, postavljajući tako temelje za održivu budućnost, bez gubitka veze s pomorskom baštinom. U doba u kojem se svijet suočava s izazovima klimatskih promjena, zelene i digitalne tehnologije izranjaju kao ključna rješenja koja ne samo da oblikuju, već i definiraju put prema održivoj budućnosti.

- U skladu s ovim globalnim trendom, i naše tvrtke naglasak stavljaju na primjenu zelenih i digitalnih tehnologija u transformaciji maritimnog sektora, a tu se posebno ističu projekti na kojima radimo, primjerice razvoj pametne i zelene marine, prvi brod na vodikov pogon, ali i sudjelovanje u Dolini vodika Sjeverni Jadran gdje se naglasak stavlja na cijeli lanac vrijednosti vodika, kaže Duletić.

U suradnji s još deset partnerskih institucija Maritime Center of Excellence iduće će dvije godine razvijati potpuno nove proizvode koji predstavljaju inovaciju na nacionalnom i globalnom tržištu, a usmjereni su na rješenja pametnih, sigurnih i zelenih marina; dizajnerat će, razvijati i testirati digitalna



Proizvode koji predstavljaju inovaciju na nacionalnom i globalnom tržištu razvijat će Maritime Center of Excellence

nastavak na str. 12.

Maritime Center of Excellence u iduće će dvije godine s partnerima razvijati potpuno nove proizvode koji predstavljaju inovaciju na nacionalnom i globalnom tržištu, a usmjereni su na rješenja pametnih, sigurnih i zelenih marina

nastavak sa str. 11.

rješenja za marine u području operativne efikasnosti, automatizacije upravljanjem, samoodrživosti, sigurnosti turista, očuvanja okoliša, razvoja destinacija, sve to stvaranjem preduvjeta za izgradnju prve pametne luke nautičkog turizma, s ciljem povećanja održivosti turizma i digitalne tranzicije nautičkoga turizma. Na kraju, i sam proizvod će biti modularan te će se moći implementirati na bilo koju marinu, luku, brodogradilište ili brod.

Uvođenjem digitalnih inovacija u marinu razvija se održivo rješenje mobilnosti za posjetitelje u turističkim destinacijama, koje će praćenjem podataka i mogućnošću pregleda informacija u stvarnome vremenu omogućiti smanjenje emisija koje proizlaze iz prometa putnika i posjetitelja te usmjeriti daljnji razvoj marina prema dodatnoj digitalizaciji i prilagodbi, s ciljem dostizanja nulte stope emisija. Također, stvorit će se i potreba za otvaranjem novih radnih mjesta koja će pratiti tehnološki razvoj i nove trendove

O grupaciji Lürssen

Lürssen Grupa djeluje putem više društava u Hrvatskoj te osim ključnog poslovanja koji se tiče dizajniranja i projektiranja luksuznih megajhti i brodova vojne namjene, svoju konkurentsku prednost ostvaruje kontinuiranim ulaganjem u pravce razvoja naprednih tehnologija koji su posljedica rastućih zahtjeva klijenata i prepoznavanja budućih trendova tržišta kao što su razvoj digitalnog blizanca u području maritimne industrije, razvoj integrativnih rješenja za autonomnu vožnju te napredna istraživanja u području vodika kao alternativnog pogona.



Zelene i digitalne tehnologije ključna su rješenja za budućnost

na tržištu, a ukupna vrijednost toga projekta je veća od četiri milijuna eura, s time da je Nacionalnim planom oporavka i otpornosti sufinancirano više od 2,6 milijuna eura.

Prvi brod na vodik

S obzirom na postojeća višestruka ograničenja pomorskoga sektora prema zelenoj tranziciji, od nepostojeće infrastrukture za skladištenje goriva i međunarodnih i nacionalnih smjernica za certificiranje brodova na vodikov pogon, do visokih kapitalnih i operativnih troškova povezanih s brodovima na alternativna goriva, rizika povezanih sa sigurnošću distribucije vodika, skladištenje te punjenje goriva i korištenje

na brodovima, Maritime Center of Excellence intenzivno će raditi na projektu prvog putničkog broda na vodikov pogon, a cilj toga projekta jest doprinijeti ubrzanju prijelaza na sigurnu upotrebu održivih klimatski neutralnih goriva u vodenome prometu. Sam brod će biti projektiran za plovidbu u Jadranskom moru, a njegova ukupna vrijednost je preko 18 milijuna eura, od čega je 13,5 milijuna eura osigurano iz EU fondova.

Konzorcij od brojnih partnera iz različitih zemalja, Slovenije, Hrvatske i Furlanija-Julijske krajine u Italiji, potpisao je ugovor s organizacijom Clean Hydrogen Partnership o sufinanciranju projekta »Dolina

vodika Sjeverni Jadran«, a radi se o prvoj transnacionalnoj dolini vodika u EU-u, koja spaja dvije zemlje i jednu regiju.

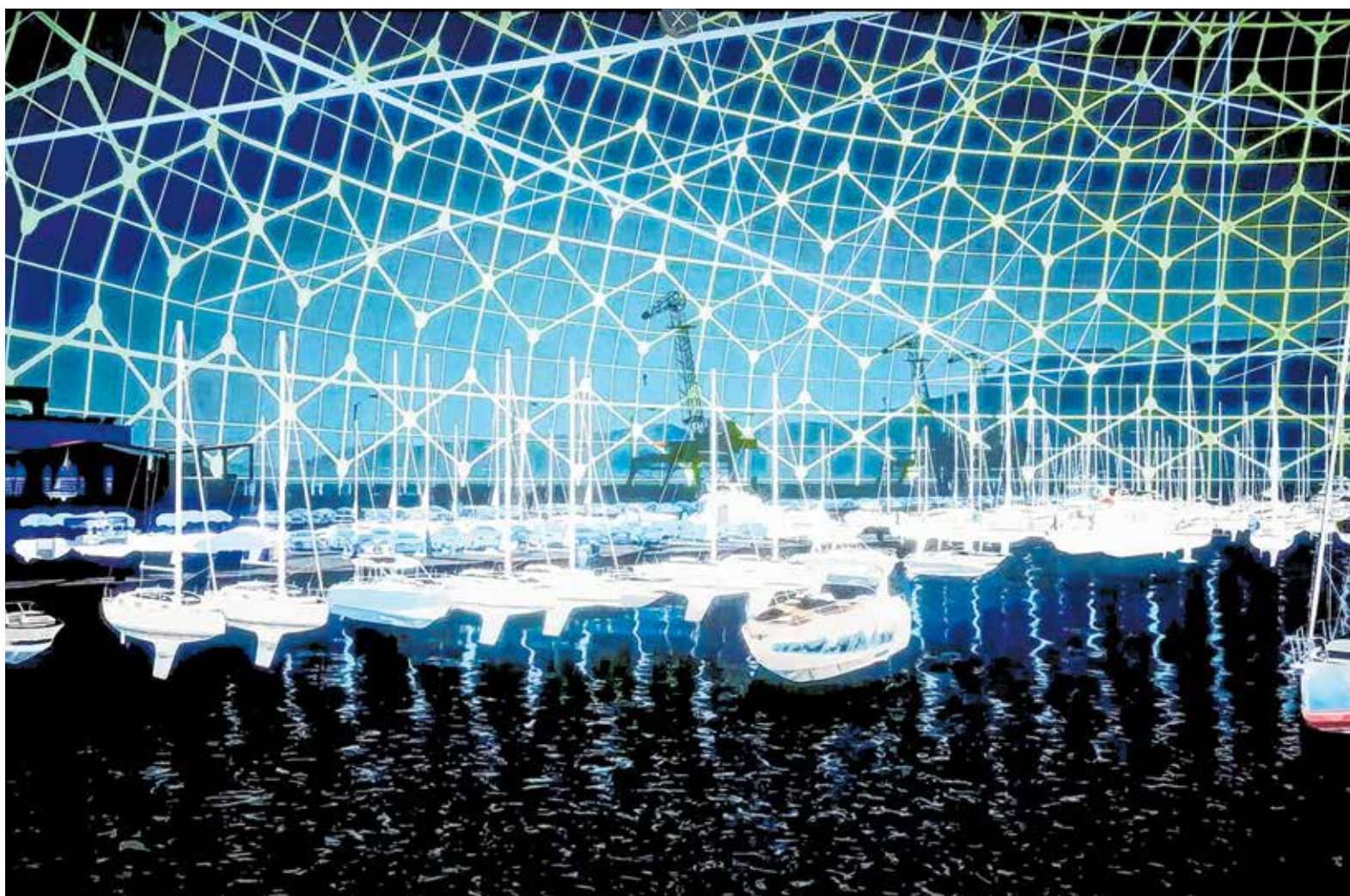
Koncept ovog projekta obuhvaća cijeli lanac vrijednosti obnovljivoga vodika, od njegove proizvodnje, skladištenja i distribucije, do krajnje upotrebe u različitim sektorima, prvenstveno industriji te kopnenom i pomorskom prometu. U partnerstvu sudjeluje ukupno 37 organizacija iz nekoliko zemalja, a s područja Hrvatske je u projekt uključeno šest tvrtki i tri znanstveno-istraživačke organizacije. Projekt »Dolina vodika« sufinanciran je s 25 milijuna eura bespovratnih sredstava, od čega će hrvatski partneri dobiti 7,4

milijuna eura, a ono što je bitno za Hrvatsku je da će ovim projektom dobiti Regionalni centar za vodik kojemu je glavni cilj educirati i stvoriti stručnjake te inženjere budućnosti.

Vodikove tehnologije kao budućnost

U okviru projekta »Dolina vodika Sjeverni Jadran« aktivno će sudjelovati akademska zajednica uključujući i Sveučilište u Rijeci sa svojim sastavnicama – Tehničkim fakultetom, Fakultetom za fiziku, kao i pridruženim partnerom, Fakultetom elektrotehnike, strojarstva i brodogradnje Sveučilišta u Splitu. Sveučilišta će u projektu brinuti o praćenju implementiranih vodikovih tehnologija kako bi se moglo objektivno ocijeniti učinkovitost i optimizirati nove i inovativne procese u povezanim industrijama, a posebnu će pažnju usmjeriti na razvoj mikrokvalifikacija iz vodikovih tehnologija. Uz to, s tvrtkom Gitone Kvarner i drugim partnerima radit će na uspostavi Regionalnog centra za vodik, centra kompetencija koji će se baviti vodenjem istraživačkih aktivnosti posvećenih materijalima za vodikove tehnologije, proučavanjem i razvojem tehnologija posvećenih skladištenju vodika, kao i uspostavom centra za obuku o vodiku u maritimnom sektoru, pa će se pokrenuti i novi magisterij i novi doktorski program usmjereni upravo na vodikove tehnologije.

- Paralelno s tehnološkim inovacijama, ključna važnost pridaje se ljudskim potencijalima, njihovoj edukaciji i razvoju novih vještina kako bi se ostvarile sve te promjene. Ovu godinu završavamo s više od stotinu i pedeset visokokvalificiranih stručnjaka zaposlenih ovdje u Hrvatskoj. Aktivno uključivanje naših članova tima u procese promjene, podizanje svijesti i razvoj novih kompetencija preduvjet su ostvarenja održivog poslovanja unutar maritimnoga sektora. Razvojem novih tehnologija i prihvaćanjem zelenoga, odnosno održivog pristupa, koji se isprepliće s digitalizacijom, zatim obrazovanje i razvoj vještina postaju presudan faktor u postizanju uspješne transformacije i napretka, zaključuje Duletić.



Održiva budućnost bez gubitka veze s pomorskom baštinom

LOŠINJSKO POMORSTVO AKTIVNO PROMICANJE OTOČNE MARITIMNE BAŠTINE

»Nerezinac« čuva sjećanje na slavne pomorske dane



Dalibor Cvitković

Jakov KRŠOVNIK

U zlatnom dobu pomorstva za Mali Lošinj, od 1853. do 1884. godine, na otoku je izgrađeno čak 247 brodova s 97.955 bruto registarskih tona. Po tome je Mali Lošinj bio treće brodograđevno središte u Austro-Ugarskoj, odmah iza Rijeke i Trsta, tadašnjeg pomorskog središta svijeta i najprometnije europske luke, podsjetit će na početku na dobro poznate činjenice Dalibor Cvitković, direktor Turističke zajednice Malog Lošinja. On je na čelu lošinjskog TZ-a proteklih šest godina, a u njegovu mandatu,

2018. godine, dovršena je obnova drvenog teretnog broda »Dražica«, po uzoru na lošinjske logere s kraja 19. stoljeća. Brod je preimenovan u »Nerezinac« te pretvoren u ploveći muzej.

Slavni pomorski dani

»Nerezinac« je redoviti gost pomorskih festivala na Kvarneru, tu su festivali Fiumara i Fiumanka, Rapska fjera, Creski kačić, Krčka jedra, Homo na jidra – Malinska, Ribarski tjedan – Crikvenica, Crofish Poreč, ali i u Dalmaciji, Splitu, Hvaru, slovenskom Piranu, a u idućoj je godini u planu sudjelovanje na regatama u Trstu, Veneziji i Chioggi. Na

koji način »Nerezinac« čuva sjećanje na slavne pomorske dane Malog Lošinja, ali i o drugim akcijama kojima čuvaju maritimnu baštinu, festivalu Lošinjskim jedrima oko svijeta, regati pasara na vesla, Aleji lošinjskih kapetana, govori nam Dalibor Cvitković.

Počeli smo pričom o »Nerezincu«, odnosno kako je brod »Dražica« bolje dane čekao u škveru u Nerezinama na Lošinju, kada ga je 2004. godine kupio Kresencio Lekić, tadašnji vlasnik nerezinskog brodograđilišta, te ga s još dvoje entuzijasta, Karlom-Heinzom Putzom i Ferdinandom Zorovićem, odlučio i koristiti u turizmu. No, Lekić i Putz ubrzo su preminuli pa ideja u tom obliku nije zaživjela, a 2007. godine prelazi u gradske tvrtke Lošinja

Obnova je ključna

U Malom Lošinju dosad je obnovljeno šest tradicijskih barki na jedra. Prva je obnovljena lošinjska regatna pasara »Ani« Kresencia Lekića, da bi odmah zatim Lošinjski muzej u suradnji s Jedriličarskim klubom Jugom obnovilo još jednu lošinjsku regatnu pasaru »Primavera«. - Kasnije je kroz »Malu barku 2« obnovljen guc »Papalina«, a u sklopu projekta »Drvo je prvo« obnovljene su još dvije pasare i jedna gajeta. Projekt nastavljamo i dalje, a cilj je svake godine obnoviti jednu barku. Barke obnavlja lokalni kalafat s registriranim obrtom, u obnovi sudjeluje i sam vlasnik, a koji se ugovorno obavezuje u narednih pet godina od obnove sudjelovati na tradicijskim regatama na području grada Malog Lošinja kao i na prezentaciji barke na pomorskim večerima. Uz obnovu samih barki, kroz projekt radimo na očuvanju tradicijskih zanata i vještini jedrenja, jer svaka barka mora jedriti, kaže Cvitković.

Loger d.o.o. nakon čega je temeljito obnovljen i rekonstruiran. »Dražica« je 2010. upisana na listu zaštićenih

kulturnih dobara, a nekoliko godina kasnije Ferdinando Zorović, kao član Turističkog vijeća – Turističke

Fragmentarna povijest broda shvaćena je kao prilika za propitivanje autentičnosti povijesti i tradicije, koju najčešće olako uzimamo kao nepobitnu činjenicu

nastavak na str. 14.

nastavak sa str. 13.

zajednice grada Malog Lošinja, prisustvovao je sastanku jednog od projekata kojim se obnavlja i čuva maritimna baština na Jadranu »Mala barka 2« te iznio ideju da se upravo brod »Dražica« obnovi sredstvima iz toga projekta. Tu smo već u 2016. godini, a nakon što su sredstva odobrena krenulo se u obnovu koja je dovršena nakon tri godine, 2019., te je obnovljen po uzoru na lošinjske logere s kraja 19. i početka 20. stoljeća. Velik je to bio događaj koji je u Novom listu zabilježio Edi Prodan u tekstu naslovljenom »Kako smo spasili loger 'Nerezinac' i učinili ga ponosom otoka Lošinja«.

- Brod je obnovljen u škveru u Nerezinama i Malom Lošnju, registriran kao jahta za najviše 12 osoba te ima dozvolu plovidbe na Mediteranu do 12 nautičkih milja od obale. Njegov sadašnji puni naziv je Interepretacijski plovidbeni centar pomorske baštine otoka Lošinja Loger »Nerezinac« te je jedini plovidbeni intepretacijski centar na ovom dijelu Jadrana koji uz motorni pogon može i jedriti, opisuje naš sugovornik.

Propitivanje autentičnosti povijesti

Kapetan logera je Gilberto Fazlić, mornar Steno Vidulić, dok je za jedrenje potrebno angažirati minimalno šest osoba u čemu lošinjskom TZ-u pomažu članovi Jedriličarskog kluba »Jugo«. Loger »Nerezinac« u vlasništvu je gradske tvrtke Loger, dok njime uz dozvolu Grada Malog Lošinja upravlja Turistička zajednica

Prisutni smo na svim regatama u lošinjskom arhipelagu, pomorskim večerima, nautičkom koncertu, na logeru se redovito održavaju koncerti, nastupi klapa, kazališne predstave, izbor za miss Hrvatske te je 'Nerezinac' mnogo puta bio kulisa za snimanje i slikanje promotivnih spotova i materijala

Dalibor Cvitković

grada Malog Lošinja. Osim što je »oku ugodan« i vanjstinom, sjeća na neke bolje dane lošinjske brodogradnje, i njegova unutrašnjost svjedoči o načinu života koji je danas pomalo zaboravljen, izgubljen u gradskoj vrevi asfalta i betona koji gotovo pa proždiru svaki djelić urbanog bića, a prijete nastaviti svoju ekspanziju, ako već i nisu, uz more i na Jadran.

- U potpalublju broda postavljen je multimedijalni centar koji prikazuje život na brodu kroz pet karakterističnih tematskih cjelina: posada, hrana, tereti, pomorske rute te gradnja i održavanje broda. Kako ne poznamo cijelu povijest broda, uz navođenje činjenica, prezentaciju fotografija i autentičnih predmeta, ilustracija i tekstualnih zapisa, pozivamo posjetitelje i da zamišljaju nadopune rupe u znanju. Jer, fragmentarna povijest broda shvaćena je kao prilika za propitivanje autentičnosti povijesti i tradicije, koju najčešće olako uzimamo kao nepobitnu činjenicu, opisuje Cvitković. Uz unutrašnjost, dio postava broda koji je usidren na lošinjskoj rivi su i sanduci i bačve s prikazom tereta koji se nekad prevozio na logeru.

- Obnova logera »Nerezinac« bila je izuzetno zahtjevana i ne bi bila moguća bez angažmana djelatnika dvaju lošinjskih škverova i stručne pomoći Pomorskog fakulteta u Rijeci i Hrvatskog registra brodova. Uz inicijalna sredstva iz EU projekta »Mala barka 2«, brod je obnovljen uz financijsku potporu Ministarstva turizma, Grada Malog Lošinja, Primorsko-goranske županije i Turističke zajednice grada Malog Lošinja, za ukupni iznos od oko 400 tisuća eura. Želja nam je da nakon uspješne obnove logera »Nerezinac« znanje koje smo dobili podijelimo s drugima na Jadranu koji imaju želju za obnovom tradicijskih brodova, kaže nam direktor TZ-a.

Proširena stvarnost

Najavljuje i nove planove za 2024. godinu, uvest će virtualnu i proširenu stvarnost za razgledavanje broda, tematska isplivljavanja sa zalaskom sunca i stručnim vođenjem te igranice za djecu. A budući da će se pet godina od obnove »Nerezinac« moći koristiti i u komercijalne svrhe, planiraju »team-building« programe za grupe, jedrenje »po starinski«, a »Nerezinac« će se moći unajmiti i za vjenčanja i druge svečane prigode. U



Aplikacija koja predstavlja pomorske kapetane

Lošinjska povijest

U »zlatno doba« brodogradnje, od 1853. do 1884. godine bilježe se vrlo visoke brojke. Tomu je tako zato što je, izdvojimo, 1868. godine u Malom Lošnju bilo čak osam brodogradilišta sa 651 zaposlenim radnikom. A sve bez drvene građe za gradnju jedrenjaka, koje nije bilo na otoku, pa se uvozila iz mnogih dijelova svijeta, počevši od Slavonije, pa sve do Škotske i Kanade. No, nije uvijek bilo tako, Cvitković ističe kako je Lošinj jedinstveni primjer pomorstva koje se samorazvilo u ruralnoj sredini, a čiji je razvoj trajao od 16. do 19. stoljeća.

- Sve do kraja 16. stoljeća Lošinjan su se bavili isključivo ratarstvom i stočarstvom, no sredinom 19. stoljeća stvorili su centar pomorske plovidbe i brodogradnje koji je konkurirao puno većim i starijim pomorskim središtima, Trstu i Rijeci. U Malom Lošnju 13. svibnja 1875. godine porinuta je u more nava pod nazivom »Imperatrice Elisabetta«, brod je to s najvećom tonažom u povijesti lošinjskog pomorstva (2.500 tona), a porinuću je prisustvovao i sam car Franjo Josip I. Brod je izgrađen u lošinjskom brodogradilištu Nikole Martinolića, po narudžbi lošinjskog brodovlasnika Ivana Antona Tarabochija, opisan će jednu značajnu crticu iz povijesti lošinjske brodogradnje naš sugovornik.

planu su i scenski prikazi života na brodu uz sudjelovanje na turističkim manifestacijama i tradicijskim regatama. Zaključujući priču o »Nerezincu«, Cvitković ističe kako su 2020. godine bili pozvani na najveći festival maritimne baštine na Mediteranu »Escale à Sète« u Francuskoj, da predstave hrvatsku maritimnu baštinu na festivalu s više od 400 tisuća posjetitelja.

- Pripremali smo se šest mjeseci, okupili smo četveročlanu međunarodnu posadu koju su činili Gilberto Fazlić, Steno Vidulić, Mladen Šcerbe i Mitja Zupancič iz Slovenije, dodatno smo opremili brod, dobili sve potrebne dozvole za navigaciju dugu više od tri tisuće nautičkih milja. No, onda se u veljači 2020. godine dogodila epidemija COVID-19 i

nažalost ekspediciju smo morali otkazati. Nadam se da ćemo ovo putovanje realizirati u skoroj budućnosti, kaže naš sugovornik.

Da ne bi sve ostalo na »Nerezincu«, dotičemo se i drugih bitnih programa kojima se na Lošnju čuva aktivni spomen na maritimnu baštinu. Jedan od njih je i Festival »Lošinjskim jedrima oko svijeta« koji se prvi puta održao 2017. godine, a od 2021. godine nosi naziv »Losinava« što je spoj naziva Lošinj i Nave – jedrenjaka duge plovidbe koji se nalazi na grbu Grada Malog Lošinja. Okosnica festivala su tri regate: Veslačka regata pasara, Lošinjska regata – regata lošinjskih olimpijaca te Nerezinska regata tradicijskih barki na jedra. Festival započinje prvom

subotom u mjesecu rujnu i završava regatom u Nerezinama koja se održava treću subotu u mjesecu.

- Tijekom ta dva tjedna održavaju se brojna događanja, od regata, pomorskih večeri, koncerata, predavanja, izložbi, jela lošinjskih kapetana pa do prezentacija tradicijskih zanata. Cilj festivala je očuvanje, revitalizacija i turistička valorizacija pomorske baštine kroz oživljavanje i prezentaciju povijesnog i kulturnog nasljeđa lošinjskog pomorstva, kaže Cvitković. Održava se na više lokacija na otoku Lošnju, a povezuje mjesta Veli Lošinj, Mali Lošinj i Nerezine.

- Nastojimo da svake godine unutar festivala napravimo neku trajnu uspomenu ili obilježje, tako su kroz malu školu brodogradnje napravljena četiri kaića koji se nalaze u osnovnoj školi u Malom Lošnju, Velom Lošnju i Nerezinama, napravljena je maketa originalne lošinjske regatne pasare u omjeru 1:4, pokrenut je projekt »Drvo je prvo« gdje svake godine obnavljamo tradicijske barke, gajeta, pasare, guc, a najviše smo ponosni na skulpturu ADDIO na Čikatu kao spomen ženama lošinjskih pomoraca, opisuje naš sugovornik.

Prijenos znanja

Za iduću godinu najavljuje partnerstvo festivala s Venecijom, a u budućnosti se namjeravaju još više posvetiti odgojno-obrazovnim institucijama i prijenosu znanja na mlade, očuvanju tradicijskih vještina te zanata i načina života.

- Velika želja nam je ugostiti i najveći jedrenjak na Mediteranu »Amerigo Vespucci« na festivalu, tim više što je jedan od zapovjednika na »Amerigo Vespucciju« bio i lošinjan Agostino Straulino, osvajač zlatne olimpijske medalje u Helsinkiju u jedrenju klase Star. U planu je i obnova jedrilice »Primorka« klase Star koja je s posadom Fafangel i Bašić isto bila sudionik regate u Helsinkiju. Dakle, na Olimpijadi u Helsinkiju bila su četvorica Lošinjanja; Straulino i Rode jedrili su za Italiju, a Fafangel i Bašić za ondašnju Jugoslaviju, stvarno svjetski raritet, govori nam.

Na Lošnju se održava i regata pasara na vesla koja se održava po uzoru na nekadašnje regate, što je zabilježeno na fotografiji još iz 1894. godine, koja svjedoči da su se u malološinjskoj luci održavale regate pasare na vesla u organizaciji ondašnjeg ravnatelja Nautičke škole Eugena Jeličića u Malom Lošnju.

- Danas regatu organizira Klub pomoraca Lošinj i s njom prvu subotu u mjesecu rujnu započinje Festival Losinava. Regata se održava kao i nekada u malološinjskoj luci u dvije dužinske kategorije pasare do 4,3 metra i preko 4,3 metra, govori Cvitković.

Od drugih akcija, upravo je završena prva faza projekta »Aleje lošinjskih kapetana«, gdje su duž Rive lošinjskih kapetana postavili prvih pet odljeva jedrenjaka s imenima njihovih kapetana.

- Uz pomoć proširene stvarnosti posjetitelji se mogu bolje upoznati sa zanimljivostima s njihovih putovanja. Na ulazu u Mali Lošinj, na mjestu prvog škvera, Primo squero, postavljena je skulptura madira koja simbolizira pasaru i navoz prvog lošinjskog škvera Siksta Katarinića iz 1823. godine. U planu je u sklopu stare pomorske škole napraviti Pomorsku zbirku koja bi uz stalni postav bila u mogućnosti organizirati i manja događanja, skupove i radionice. Vjerujemo da će projekata, koje ćemo razvijati u spomen na našu bogatu pomorsku baštinu, biti još, ali i onih kao ulaganja u budućnost otoka, zaključuje direktor malološinjskog TZ-a.



SERGEJ DRECHSLER

U svojoj radionici Željko Skomeršić svakodnevno se brine o svojim maketama te izrađuje i nove



INTERPRETACIJSKA BAŠTINA BOGATA ZBIRKA PRETOČENA U HVALEVRIJEDAN KRČKI CENTAR

Pojedinosti o životu na moru i pomorstvu u svim oblicima

Marko DOBRECVIĆ

Pa nije uzalud ono kad se kaže da si povezan s cijelim svijetom kada staviš prst u more, ova znana poslovice samo je mali dio onoga što nam je tijekom druženja rekao Željko Skomeršić. Ovaj strastveni brodomaketar i zaljubljenik u more entuzijastični je kolekcionar i vlasnik pomorske zbirke koja je posljednjih šest godina izložena u interpretacijskom centru u središtu grada Krka. Koračanje povijesnom jezgrom Krka i krivudanje uskim ulicama dovelo nas je do Interpretacijskog centra



nastavak na str. 16.

Dijelovi Pomorske zbirke Željka Skomeršića pozamašni su te ih ima toliko da nadrastaju prostor samog interpretacijskog centra, no ono što daje posebnost ovom centru je brodomaketarska radionica



Muzej daje uvid u stoljeća pomorstva, ribarstva, parobrodarstva i jedrenjaštva



Interpretacijski centar povijesti pomorske baštine otoka Krka

nastavak sa str. 15.

povijesti pomorske baštine otoka Krka, koji je otvoren 2018. godine kao dio projekta »Mala barka 2«, a kapetan toga »broda« upravo je Željko Skomeršić te su svi izložci u centru dio njegove privatne zbirke. U sklopu centra nalazi se i Skomeršićeva radionica u kojoj se on svakodnevno brine o svojim maketama ili izradu je nove. Razgled Centra uz njegovo vodstvo otkrit će mnoge pojedinosti o životu na moru i pomorstvu u svim njegovim oblicima. More kao glavna prometnica povijesti sudarala je mnoge brodove, kulture i pomorce. I Željko zbirka svjedoči o tome da je pomorstvo univerzalna vještina, a u njegovoj zbirci ima stavki koje potječu iz mnogih država i mnogih mornarica koje su plovile proteklih petstotinjak godina.

Bogata zbirka

Nautički instrumenti, karte i literatura, potom oni svakodnevnih predmeti kao što su keramička posuda raznih domaćih i stranih broderskih kompanija, ribarski alati i igle, varalice za lov sipa, trapule za

loviti crva za ješku, posude ili vrše za ulov sipa i ribarska vaga. Pa onda, dijelovi brodske opreme, pomorski šestari, signalni topovi, Morseova tastatura, kompas i dijelovi brodske opreme, načini vezivanja užeta, samo pretpostavite aktivnost koja se može obavljati na moru i Željko Skomeršić u svojoj će zbirci već naći mali milijun djelića povijesti uz koje se nekad doista obavljala vaša zaželjena aktivnost. Danas bogata zbirka nastala je kao hobi, prepričava Željko.

- Brodomaketarstvom se bavim trideset godina i to vrlo uspješno, a kroz tih trideset godina nastajala je ova zbirka koja je bila logična posljedica interesa za pomorstvom. Ovaj je centar otvoren prije pet-šest godina, upravo teče šesta godina kako sam ja ovdje. Kad sam se 1992. godine našao na dužem bolovanju uslijed zdravstvenog problema, sasvim slučajno sam se, kako bih ubio vrijeme, okušao u izradi maketarskog modela jednog broda. Međutim, to se kasnije pretvorilo u puno više, a i ovaj rezultat svjedoči tome, započinje Skomeršić s pripovijedanjem. Prolazima između polica s

izlošcima koračate stoljećima povijesti mora; i pomorstva i ribarstva, i parobrodarstva i jedrenjaštva. Najstariji eksponati dvije su nautičke karte iz 1693. godine i knjige od 1700-ih godina naovamo, jer dio centra zauzima i biblioteka koja okuplja mnoge knjige na temu pomorstva. Dijelovi Pomorske zbirke Željka Skomeršića pozamašni su te ih ima toliko da nadrastaju prostor samog interpretacijskog centra, no ono što daje posebnost ovom centru je brodomaketarska radionica. Posjetitelji tako mogu pogledati, listati nacрте te sve ostalo, kako bi osjetili brodomaketarstvo. Zbog svega toga, Centar je kroz posljednju polovinu desetljeća postao epicentar Skomeršićevog djelovanja koji je u njemu sam svoj majstor.

Osjetiti brodomaketarstvo

- Zbog skučenosti prostora, nisam mogao sve izložiti u ovom Interpretacijskom centru. Kod kuće imam i razne brodske uniforme. One su iz razdoblja 1880-ih godina naovamo. Nema uvjeta da bi se one u svojoj cijelosti ovdje izložile pa ipak sam našao mjesto izložiti jedan kaban i radno odijelo brodograditelja. Kod muzealaca je bilo dosta otpora kada smo radili ovaj interpretacijski centar. Nisu bili sretni da u sklopu centra postoji radionica. To se u njihove poglede nije uklapalo. Međutim, ja sam cijelo vrijeme tvrdio da kroz radionicu ovaj prostor živi dvanaest mjeseci. Ja u njoj radim tijekom cijele godine i kad god netko nazove moj broj mobitela koji je istaknut na ulaznim vratima centra, ja otvaram vrata i ljudima pokazujem zbirku. Na području Primorsko-goranske županije ovo je jedini centar koji se može razgledati u svako doba dana – kad god netko pozvoni. Ja uživam u ovome, ja sam u mirovini sam svoj majstor. Dizajn cijelog prostora radio je Sanjin Kunić. On je izvanredan i vrlo kooperativan čovjek koji prihvaća sugestiju, što inače, moj dojam je, nije slučaj s arhitektima i dizajnerima. S polumodelima brodova i nacrtom na zidu, zamišljeno je da se ljudima prikaže kako se konstruira barka iz polumodela; kako se radi polumodel, rastavlja ga se, a onda prema njemu iscrta trup uzdužne linije, a onda i rebra, nastavlja Skomeršić.

Impresivno je vidjeti što sve može nastati iz hobija entuzijastičnog pojedinca - bogata zbirka pretočena u hvalevrijedan krčki centar. Maketarstvo je ipak zaslužno za sve. Godine filigranskog rada na modelima doveli su Željka do toga da bude i



Ivana Kovačić

ovisno koliko učenika dolazi. Meni je žao što naše okolne škole ne dolaze u većoj mjeri, dodaje Skomeršić. Isto nam je drugo preostalo nego propustiti se razgledu zbirke uz pažljivo Skomeršićevo vodstvo. Njegovo bogato znanje o predmetima iz njegove zbirke, poznavanje povijesti i povijesnih prilika za koje se vežu svi izložci, a i stav i ponos s kojim nas vodi kroz centar dali su jedan pravi doživljaj.

- Vidiš ovaj Longines?! To je palubni kronometar od Instituta kraljevske mornarice Italije. On radi perfektno. Slao sam ga u Italiju na popravak pa sada radi savršeno, a napravljen je 1925. godine... Ovo je rukopis o navigaciji u kojemu se nalaze pitanja i odgovori iz pomorskog prava od Martina Kovacsa. To je neki koji je pohađao akademiju ili u Rijeci, ili privatnu pomorsku školu... u Bakru mislim da je bila... Onda ova zastava, gledaj je. To je zastava markgrofovije Istra, kojoj su do 1916. godine pripadali otoci Krk, Cres i Lošinj. Ta zastava je jedina koja postoji; bar se ne zna da postoji druga. »Primopredaja broda »Malinska« u hotelu Palace u Haludovu. Ovo nije jako staro, ali danas više ti nemaš to; ne postoje Jugolinija, niti brod »Malinska«, niti hotel Palace... Ovo je popis posade motornog broda »Ljubica« iz Punta, koji je svakodnevno plovio na liniji Krk - Rijeka - Krk i sa živim namirnicama i građevnim materijalom opskrbljivao Krk, s opširnim komentarom u svakoj pojedinosti, Željko nas vodi kroz zakutke svoje zbirke.

Emocionalna povezanost

Velika je povijesna vrijednost izložaka unutar zbirke, za Željka i ogromna emocionalna vrijednost jer je u istu uložio vrijeme, trud i novac. -Ja neću o vrijednosti niti govoriti. Ima predmeta koji su jedinstveni, koji su unikatni, koji se tiču stanovništva Krka. Takvi predmeti nemaju svoju cijenu. Zapravo, cijela zbirka, kad se mene pita, nema cijenu; jer ja ne razmišljam trgovački, ja razmišljam kao kolekcionar i entuzijast koji je ulagao svoj novac, svoje vrijeme i svoj trud. To mi čini veliki gušt. Svi izložci koje vidite došli su s brodova. Dosta toga nabavljeno je na Krku, ali sam ja nabavljao i vani. Ja sam međunarodni brodomaketarski sudac, stoga kad god bih u stranim zemljama naletio na kakav antikvariat, pogledam u želji da nađem što zanimljivo. Zbirka je moja privatna. Ona je tu dok sam i ja tu. Vjerojatno i kasnije jer će ostati obitelji, navodi Skomeršić.



Detalj iz muzeja

Centar kao mjesto edukacije

Direktorica TZ-a Grada Krka Ivana Kovačić: »Izuzetno nas raduje što imamo ovakav centar u gradu Krku. Naše goste educiramo putem rada ovog centra, ali pružamo im još jedan novi sadržaj za vrijeme njihova boravka u gradu i na otoku Krku. Na taj im način podižemo razinu znanja o području na kojem se u tom trenutku nalaze. Drago nam je što imamo jedan izuzetno kvalitetan sadržaj koji značajno podiže razinu naše kulturne prepoznatljivosti, ne samo prepoznatljivosti otoka Krka već i cijele Hrvatske. Manifestacija Krčka jedra njeguje tradicijsku gradnju i očuvanje starih barki. S vremenom održavanja, postala je naša najatraktivnija turistička manifestacija. Ona je sada već trodnevna. Uz regatu na dan Vele gospe, uoči blagdana Vele gospe imamo atraktivan noćni ples barki koji je postao jedan od željenijih i stvarnijih motiva dolaska u grad Krk za vrijeme trajanja manifestacije. I za vrijeme Krčkih jedara uključujemo rad ovoga centra. Na taj način, manifestacija Krčkih jedara ima sportski karakter, bogati zabavni karakter, a uz rad ovog centra i edukativni«. Centar se sastoji od muzeološkog postava brodarstva, brodogradnje i ribarstva na području otoka Krka, te izdvojene radionice krčkog brodomaketara i kolekcionara Željka Skomeršića.

MULTIMEDIJALNA BAŠTINA VIRTUALNI MUZEJ RIBARSTVA I BRODOGRADNJE NA RABU

Iskustveni muzejski trenutak postaje doživljaj vrijedan pamćenja



Baština može postati ikona u amblemu zajednice

MLADEN ŠČERBE

nastavak na str. 18.

Tematika muzeja trebala bi usporiti promatrača i osloboditi ga viška adrenalina, te navesti na promišljanje. Najuzbudljivije je upravo to kako sam promatrač postaje svjedokom njegove metamorfoze

nastavak sa str. 17.

Mladen ŠČERBE

Prva pomisao na pojam muzej nekako po inerciji podrazumijeva savršenu kombinaciju arhitektonskog dizajna s kulturnim sadržajem, ali često to podrazumijeva i dislokaciju kulturnog sadržaja od svog prirodnog staništa i stavljanje istoga u novi prostor podložan dobrim, ali i lošim manipulacijama i koketiranjem, kako s prostorom kao autorskim djelom, tako i društvenom zajednicom unutar koje se projekt realizira. Arhitektonski zadatak često bude svrha samome sebi i sva pažnja i svi doživljaji budu usmjereni uglavnom prema istome. Rijetki su primjeri, kao onaj Arheološki muzej Naronu u Vidu koji arhitektonsku kreaciju potčinjava sadržaju i, ne uplićući se u bit, štiti i čuva arheološko blago na svom autentičnom mjestu. Poštujući na taj način izvorno mjesto kulturno-povijesnog artefakta, promatrač konzument može uvjerljivo doživjeti duh prostora i u međusobnoj interakciji kao rezultat aktivnosti svih silnica koje u konačnici izlučuju kulturni sadržaj rečenog prostora on biva nagrađen novim iskustvom. Interakcija takvog prostora,

u širem smislu, s talentom i potrebama čovjeka-promatrača čini da je rezultat baš takav kakav jest; loš, dobar ili savršen, ali autentičan.

Mentalni parkovi

Iskustveni muzejski trenutak postaje doživljaj vrijedan pamćenja i u promatračevoj svijesti ostavlja mentalni otisak u kojem su sažete sve komponente umetnutih artefakata: oblici, boje, mirisi, vrijeme nastajanja i vrijeme trajanja, ukratko, bogatstvo reminiscencije na prošla vremena. Za promatrača je to mentalna šetnja kroz povijest kulturne ostavštine rečene zajednice i stoga slobodno možemo zaključiti da su muzeji mentalni parkovi gradova. Kako oblikovati taj park i kako mu dati pravi smisao, važno je pitanje koje autor muzeja valja riješiti imajući na umu da pored estetskih zadataka treba istaknuti i afirmativni pristup zajednici koju valja privući projektu i uključiti je u stvaranje sadržaja. Projekt treba dati publici mogućnost komentara i nadopune, a za što je potrebno osnovati interaktivnu platformu na kojoj se muzeološka materija kvalitetno raspravlja. U naše je vrijeme najbolji interakcijski alat javno dostupna podatkovna mreža koja služeći se

Jedinstveni projekt

Direktorica TZ-a grada Raba Ivana Matušan: »Virtualni muzej ribarstva, pomorstva i brodogradnje grada Raba, skraćeno JUXTA MARE, poseban je projekt koji je, prema našem saznanju, prvi ovakve vrste u Hrvatskoj, ali i šire. Svi koji su u njemu sudjelovali, mnogi Rabljani, ali i oni koje smo povezali s Rabom, u njega su utkali svoje znanje, iskustvo, ali i ljubav prema materiji koju obrađuje. Sam je projekt stopostotno financiran iz FLAG natječaja iz Lokalne razvojne strategije u ribarstvu LAGUR-a Tramuntana za razdoblje 2014. – 2020. za Mjeru 2.A.1. »Razvoj turističkih sadržaja povezanih s tradicijom ribarskog kraja«, dakle radi se o financiranju iz EU fondova u iznosu od 148.718,34 eura, dakle kompletne vrijednosti projekta. Kao voditeljica projekta, izuzetno sam ponosna na to da je Rab oplemenjen



ovakvim projektom, koji na moderan način prikazuje tradiciju i baštinu, a priznanje upravo za taj rad dobili smo i kroz Posebno priznanje za očuvanje i prezentaciju pomorske baštine pomoću modernih tehnologija – Suncockret ruralnog turizma Hrvatske – Sunflower award 2023., kategorija »Ruralno turistički projekti« te Priznanje Turističke zajednice Kvarnera za doprinos razvitku ruralnog turizma Primorsko-goranske županije i za osvojenu nagradu Hrvatske udruge za turizam i ruralni razvoj »Klub članova selo«. Čast mi je bila provesti od početka do kraja ovakav projekt, a to ne bi bilo moguće bez autora projekta akademskog kipara Mladena Ščerba, dugogodišnjeg suradnika TZ-a grada Raba Joška Perčinića, voditeljice FLAG-a Tramuntana Petre Aničić te ostalih pojedinaca i tvrtki koje su omogućile da ovaj projekt zaživi, ali i da pripremi preduvjete za daljnje projekte ovakve vrste«.

računalnim protokolima povezuje komunikacijske digitalne mrežne uređaje u globalnu mrežu zvanu internet. Omasovljenjem produkcije takvih uređaja »upali« smo u situaciju da je svaki član zajednice gotovo obavezan posjedovati barem jedan takav uređaj i umrežiti se u modernu digitalnu zajednicu. Pitanje je zašto to ne iskoristiti u našem muzejskom projektu i učiniti ga dijelom te mreže!

Podsjetnik na uspjehe

Baštinu svakako treba čuvati u muzejskim prostorima, ali baštinu treba i aktivno živjeti. Jedan od

načina da se zajednici pruži mogućnost da živi svoju baštinu jest uključiti je u svakodnevnicu makar kao usputni prikaz na zaslonu mobitela, što nesvjesno vodi k promišljanju baštinskih korijena i baštinskih vrijednosti. Dok je baština makar u plitkoj podsvijesti, uvijek postoji mogućnost njezine implikacije u suvremene djelatnosti u kojima se može zrcaliti sa svih mogućih aspekata ekonomske ili kulturne vrijednosti. Baština tako može postati ikona u amblemu zajednice s kojom se ista poistovjećuje.

Kako je čovjek nerazdvojan od

svoje zajednice, tako je i nerazdvojan od svojeg prostora u kojem razmišlja i radi, tako je i konačni uradak nerazdvojan od rečenih preduvjeta. Rapski muzej, punim imenom Virtualni muzej ribarstva i brodogradnje »JUXTA MARE«, nastojao je slijediti prethodno rečene ideje i umjesto da atmosferu zanata izluči u neki novoizgrađeni prostor za tu namjenu, radi prezentacije zajednici, istu dovodi na autentično mjesto pružajući joj sve potrebne dodatne informacije. Promatrač može upijati dojmove svim čulima na originalu.

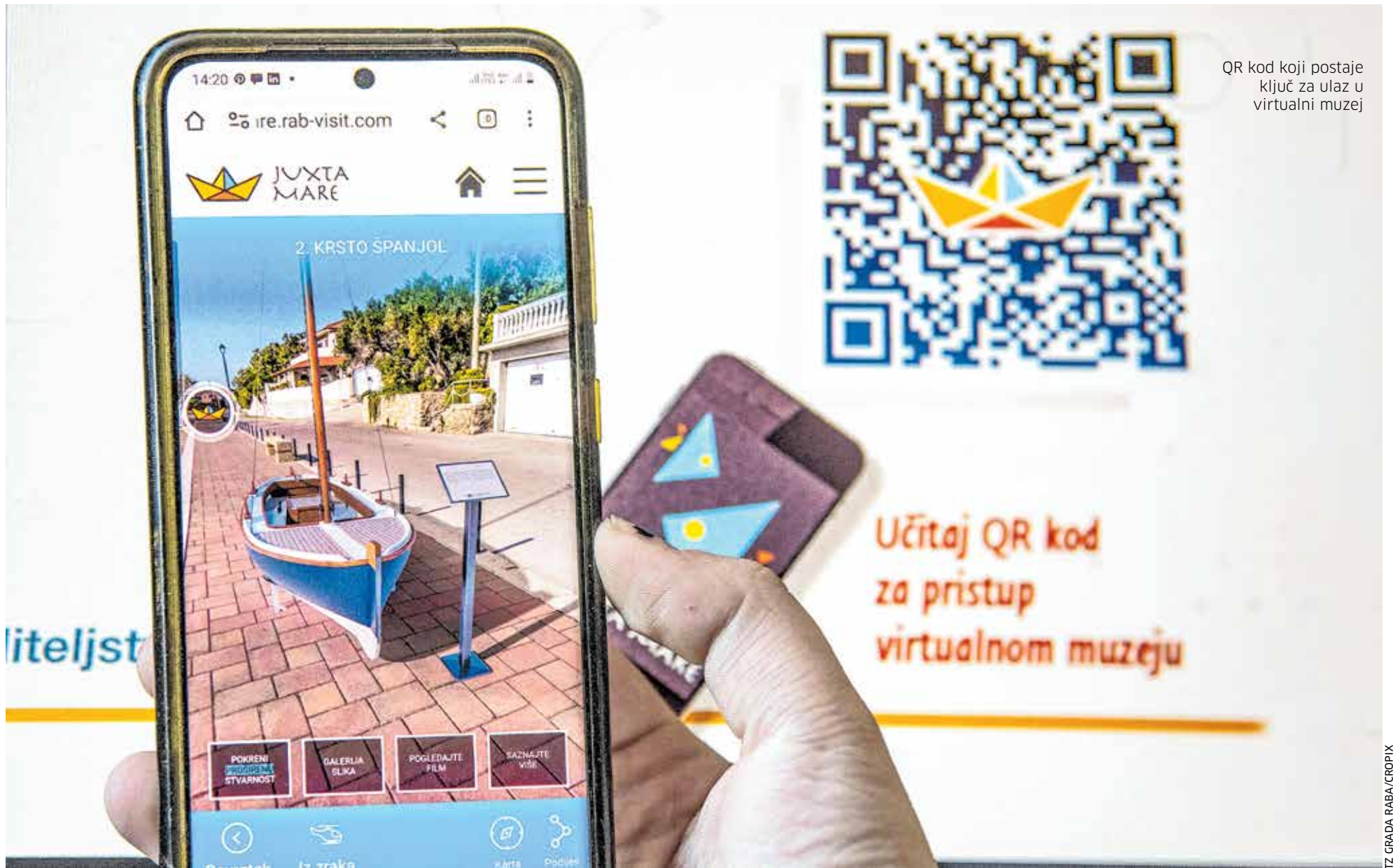
Virtualnim muzejom obrađeno je 13 lokacija koje uključuju brodograditelje, ribare i povijesnu arhitekturu



Origami princip

Brod i riba su ključni simboli pa u svojoj simbolici objedinjuju i onaj pretežno sakralni povijesni dio teme. Origami princip se može zanimljivo animirati. Ovo je prijedlog za daljnju razradu





TZ GRADA RABA/CROPIX

Svaki od brodogradilišnih prostora organiziran je tako da kad novi alat uđe u praksu, stari se odlaze na vidno mjesto i time postaje svojevrsna ikona, jer majstora podsjeća na dosegle uspjehe vrijedne pamćenja ili podsjeća pak na prethodnika kalfu koji ga je koristio i koji je tim činom postavljen na svoj pijedestal. Svaki polumodel, bez obzira na kurentnu upotrebu, dobiva svoje mjesto na zidu gdje ga svatko može vidjeti, a koje majstoru služi na hvalu.

Okrajci i otpaci od neiskorištenog materijala čekaju na svoju reciklažu ili pak još pokoju priliku za uporabu, ali i oni su majstoru ugodan znak da je neki dobar posao obavljen, pa sad svaki pogled ovlaš bačen na njih neizrecivo godi. Mirisi svježeg drva, ljepila i lakova nadražuju nosnice, a drvena prašina zapinje u grlu, ali to je tako u radionici u kojoj se

Temelj za razvoj

Gradonačelnik Grada Raba Nikola Grgurić: »U godini koja je pred vratima Grad Rab će obilježiti 135. obljetnicu organiziranog bavljenja turizmom što ga svrstava među najpoznatije hrvatske turističke destinacije. Ono što nas definira kao zajednicu i turističku destinaciju, izdvaja od ostalih i daje čvrste temelje za razvoj i napredak njezini su korijeni i baština koji sežu znatno dalje u našu prošlost. Kroz projekt Virtualnog muzeja ribarstva, pomorstva i brodograditeljstva grada Raba »JUXTA MARE« na suvremen i inovativan način prenosimo tradiciju kojom se ponosimo i koja nas je oblikovala novim generacijama, a ujedno nudimo i uvid u povijest našeg kraja i načina života ljudi, što objašnjava sadašnjost koju živimo«.

još uvijek radi. Nijeme djevojke s erotskih kalendara vjerne su stanovnice gotovo svake radionice i očito je da se i njihove obline zrcale u idejama brodskih trupova

jer brodogradnji se oblik odmjerava okom, a provjerava dlanom.

Osnovna zamisao bila je da se artefakti ostave na svom autentičnom mjestu i preko njih »postavi«



digitalna informativna kupola što donosi mogućnost interakcije promatrača i teme. Uvodeći zajednicu u sam sadržaj teme omogućena je šira javna rasprava kojom se može ažurirati sadržaj, ispraviti ili proširiti perspektiva onoga što je izlistano, a sam sadržaj time je pristupačniji te pruža priliku za angažman i učenje. Osobni i kreativni način na koji se promatrači mogu odnositi prema muzejskoj građi čini posebnu vrijednost jer na taj način i zajednica može pridonijeti proširenju i obogaćenju građe.

Proširena stvarnost

U muzejskoj ponudi obrađeno je trinaest lokacija koje uključuju brodograditelje, ribare i značajnu povijesnu arhitekturu koja je svjedok tijeka uljudbe rečenog otočnog krajolika. Iz činjenice da se cjelokupan sadržaj muzeja nalazi na šetnici uz more proizlazi i naziv projekta »JUXTA MARE«. Na svakoj pojedinoj lokaciji stoji metalna konstrukcija s panoima dvostrano (dvojezično) opremljenim tekstem i fotografijama vezanima za temu upravo tih točaka na šetnici. Na panoima su uključene i bitne informacije vezane za cjelokupnu stazu, poziciju na karti, udaljenost do susjedne točke izraženu u metrima i broju koraka, naziv i temu ostalih točaka te drugo. Svaka tabla ima na uočljivom mjestu QR kod koji nakon učitavanja u suvremeni pametni telefonski uređaj postaje ključ za ulaz u muzej iz naslova projekta - virtualni muzej. U virtualnome dijelu posjetitelj na ekranu svog uređaja ima mogućnost

gledano iz zraka vidjeti čitavu stazu sa svim točkama i svakoj od njih pristupiti virtualno, te pregledati sadržaj koji se odnosi na nju. Također, na temu pojedine točke, može odabrati sadržaj u kojem se nudi prošireni tekst, dodatne fotografije ili kratki ozvučeni film.

Pored zvuka, filmovi su i titlovanji kako bi ga mogle razumjeti gluhe i nagluhe osobe. I konačno, gumb AR na zaslonu pruža mogućnost povezivanja mobilnog uređaja s trodimenzionalno izvedenim objektima u digitalnom formatu koji se pojavljuju u živoj slici na zaslonu i prividno projiciraju u prostor pred uređajem, stvarajući proširenu stvarnost (Augmented Reality). Putem zaslona na telefonu, projicirani objekt može se obilaziti i promatrati sa svih strana, i u njegovu unutrašnjost, kao da se stvaran objekt nalazi u stvarnome prostoru. Pored toga, scenu s proširenom stvarnošću je kroz aplikaciju moguće i fotografirati zajedno s osobama u kompoziciji što čini vrlo lijepu, zabavnu i poučnu uspomenu. Konstrukcije su u večernjim satima iluminirane prigodnim svjetlom iz akumulatora koji se napajaju sunčevim svjetlom, a nakon četiri sata rada, rasvjeta se gasi, što doprinosi miru ptica u noćnim satima.

U danas nepodnošljivo brzome protoku vremena i podataka, postavljanje muzeja nudi postaje za kratko zadržavanje i promišljanje. Tematika muzeja trebala bi usporiti promatrača i osloboditi ga viška adrenalina, te navesti na promišljanje. Najzabudljivije je upravo to kako sam promatrač, primajući informacije na licu mjesta, postaje svjedokom njegove metamorfoze.

Baštinski tretman

Skup kreativnih, moralnih i duhovnih vrijednosti koje je zajednica akumulirala razabiremo kao kulturnu baštinu koju svodimo na materijalnu i nematerijalnu. Baštinu ili djedovinu, što se terminološki svodi na isto, često ni ne primjećujemo, a ponekad i zbog nje, zahvaljujući brzom širenju pop kulture koja nameće neka nova mjerila koja se ni ne propituju, osjećamo stid.

Nečinjenje, odbijanje i indolencija prema vlastitoj baštini uglavnom izaziva provincijalizam koji je, kada dobije zamah, teško suzbiti. Svaki je pojedinačni značajni kulturnobaštinski resurs, ma kako mali bio, mikrokozmos s vlastitim autentičnim vrijednostima, bez kojega bi nacionalna kulturna baština bila »šepava«. U komercijaliziranom društvu u kome je osnovna briga samoodrživo rentijerstvo, samosvjesnost i poštovanje svoje vlastite baštine prevažan je građevni element u ukupnoj kulturnoj baštini kojom se druš-

tvo u cjelini ima dičiti i likovati. Nedostaje skripta s uputama za bilježenje orijentira za prepoznavanje i zbrinjavanje dijelova baštinske slagalice, a ta bi bila imperativ kulturnog opstanka u modernom konzumentskom društvu. Za aktivnosti u tom društvenom području najčešće nema dovoljno novaca, vječito traje oskudica, ali znamo da u nas sve najbolje proizlazi upravo iz oskudice i inata. Treba raditi na osvještavanju toga da nam je djedovina zlatni habit i da bi očuvanje istoga trebali snositi na vlastiti trošak koji to u svojoj biti zapravo i nije.

Kao dio većeg europskog društva čije članstvo već neko vrijeme uživamo, radimo da u kulturi pokažemo svoj sjaj, ali to iziskuje podmirivanje troškova. Zlatna je to navika koju će, uvijek se nadamo, održavati strani novac iz fondova za njegu kulturnih dobara, a mi ćemo glasno deklamirati hrvatsku kulturu. No ono što zovemo baštinom ispravnije bi bilo nazivati pričijom i nadati se skrušeno da se taj naš miraz koji smo unijeli i s kojim smo ušli u veliku EU zajednicu, zajednici i sviđa.

INTERPRETACIJSKI CENTAR KUĆA KOSTRENSKIH POMORACA

Suvremena i atraktivna inter



Pogled na Kuću kostrenskih pomoraca

Navigare necesse est« ili ploviti se mora, izreka je koja odražava mističnu povezanost čovjeka i mora, staru koliko i samo postojanje. Kada je o Kostreni riječ, ploviti znači živjeti, jer plovidba ovdje i jest način života. A kada je nešto toliko veliko i važno kao što je Kostreni more, onda zaslužuje dobiti počast, u vidu nečeg trajnog i opipljivog kao što je Interpretacijski centar Kuća kostrenskih pomoraca koji je svoja vrata otvorio 1. prosinca ove godine, i to više no prigodno uoči blagdana svojih svetaca zaštitnika i Dana Općine.

Kuća kostrenskih pomoraca dio je zajedničkog projekta Urbane

aglomeracije Rijeka »Povežimo se baštinom«; u okviru projekta, putem ITU mehanizama, dobivena su bespovratna EU sredstva u iznosu od 1,6 milijuna kuna, odnosno 212 tisuća eura, dio sredstava izdvojila je Primorsko-goranska županija, dok je preostala sredstva osigurala Općina Kostrena, a ukupna vrijednost radova i opremanja iznosi približno milijun eura.

Revitalizacija pomorske baštine

Kuća kostrenskih pomoraca novi je kulturno-turistički proizvod baziran na revitalizaciji materijalne i nematerijalne pomorske kulturne baštine Kostrene. Interijer predstavljen u prostoru kroz četiri cjeline - prizemlje kao more, prvi kat kao kopno, potkrovlje kao

nebo te stubište kao putovanje - svojevrsno je putovanje između neba, zemlje i mora.

Prostor prizemlja obuhvaća tematske cjeline o moru kroz koje se želi naglasiti utjecaj čovjeka na more i važnost očuvanja morskoga okoliša kao i priče i predaje o moru. Postav prvoga kata donosi priču o Kostreni, obitelji i ženskoj perspektivi, o kostrenskim pomorcima i kapetanima, životu na pučini i emocijama. Prostor potkrovlja nudi interaktivni sadržaj poput oceana znanja, brodskog dnevnika, nebesku, zemaljsku i satelitsku navigaciju i iskustvo plovidbe kroz VR naočale.

U Općini Kostrena ističu da je ovo dosad najveće ulaganje u kulturu od samostalnosti ove općine. - Ovaj projekt za Kostrenu ima

Prostor potkrovlja nudi interaktivni sadržaj poput oceana znanja, brodskog dnevnika, nebesku, zemaljsku i satelitsku navigaciju i iskustvo plovidbe kroz VR naočale



FOTO ARHIVA

Centar je mjesto u kojem se Kostrenjane može upoznati i spoznati, proniknuti u njihov način života i emociju koja prati pomorca kad odlazi na plovidbu, ali i emociju onih koji ostaju

RACA KAO KULTURNO-TURISTIČKI PROIZVOD

Interpretacija povijesti Kostrene



Svečanost otvaranja Kuće kostrenskih pomoraca

sasvim posebno značenje, jer u svakom od nas Kostrenjana izaziva osjećaj dubokog poštovanja prema prošlosti koja nas je gradila i koju želimo sačuvati. Mislim da Kostreni i svima nama nismo mogli dati bolji poklon za Dan općine. Kuća je obol našoj tradiciji, rekao je kostrenski načelnik Dražen Vranić koji smatra da je upravo ovakav centar najbolji način za upoznavanje sa životom Kostrene i Kostrenjana.

Prema riječima Borke Reljac, ravnateljice Centra kulture Kostrena, iako kostrenski interpretacijski centar nije velik površinom, nit vodilja i osnovni cilj kod njegovog osmišljavanja bio je dočarati pomorački način života i utjecaj

koji je ta profesija imala na čitavu zajednicu.

– Iznimna mi je čast što sam imala priliku biti prvim kapetanom ovoga broda i gledati danas njegovo porinuće. Kuća pomoraca mjesto je emocija sa samo jednom željom – vrati se doma. Otvorenje Kuće bio je vrlo emotivan trenutak za sve nas. Nakon višegodišnjih nastojanja i puno rada velikog tima ljudi, interpretacijski centar otvorio je svoja vrata. Nazvali smo ga Kuća kostrenskih pomoraca. I on doista i jest kuća, kuća emocija i prava riznica uspomena, obiteljskog srebra, koje su s nama podijelili mještani, ističe Reljac dodajući kako se u kući obrađuju globalne teme poput ekologije, ali i posve

lokalne poput izazova života kostrenskih pomorca nekad i danas.

Održavanja tradicije pomorstva

Ovaj novi kulturno-turistički proizvod baziran na revitalizaciji materijalne i nematerijalne pomorske kulturne baštine Kostrene prilikom otvorenja posjetili su ministar mora, prometa i infrastrukture Oleg Butković, državna tajnica u Ministarstvu regionalnog razvoja i fondova Europske unije Zrinka Raguž, zamjenik župana Primorsko-goranske županije Vojko Braut te voditeljica Odsjeka za provedbu integriranih teritorijalnih ulaganja u Gradu Rijeci Ivana Soža Savić.

– Kako bolje proslaviti Svetog Nikolu nego otvarajući ovakav objekt koji izaziva emocije jer mnogi od vas su pomorci ili imaju nekog na brodu. Ovakve stvari nas očvršćuju i jačaju naše korijene te mislim da ste pogodili s ovim projektom i čestitam svima koji su ga osmislili i realizirali. Čestitam i Ministarstvu regionalnog razvoja i Gradu Rijeci koji je okupio općine i manje gradove. Ovo je i dokaz da nismo poznati samo po nogometu, nego smo i prepoznatljivi i u drugim granama, definitivno i pomorstvu, a doprinos Kostrene ovdje je nemjerljiv u održavanju tradicije pomorstva. Ovaj je projekt samo jedna stepenica u nadogradnji svega što znamo, a to je da je općina Kostrena jedna

Informacije o Kući kostrenskih pomoraca

U urednju postava Kuće kostrenskih pomoraca veliku je ulogu imao Savjetodavni odbor u sastavu istaknutih mještana Kostrene, kao i predstavnici pomoraca i pomoračkih udruga u sastavu: Vjekoslav Bakašun, Željka Egredžija, doc. dr. sc. Darko Glažar, pomorski kapetan, Branka Longin, Tatjana Smeraldo, Igor Stipanović, pomorski kapetan, Branimir Šoić, pomorski kapetan, Tomislav Tijan, pomorski kapetan, te Berislav Vranić, pomorski kapetan.

Voditeljica projekta stalnog postava Kuće kostrenskih pomoraca je Borka Reljac, dipl. učiteljica, ravnateljica Centra kulture Kostrena.

RADNO VRIJEME

Četvrtak 10 – 18

Petak 10 – 18

Subota 10 – 17

Blagdani i praznici zatvoreno.

Više informacija o programima Kuće kostrenskih pomoraca te planiranju posjeta možete pronaći na mrežnim stranicama www.ckk.hr i www.kkp.hr.

uspješna i perspektivna općina, poručio je Butković koji je ovom prilikom najavio svoju podršku projektu uređenja uvala Žurkovo.

Zrinka Raguž istaknula je kako je ovaj projekt iznimno značajan za zajednicu i dobar je primjer integriranog ulaganja koje daje suvremenu i atraktivnu interpretaciju povijesti Kostrene.

– Kao kćer pomorca i netko tko dolazi iz Dubrovnika, ovdje gdje je more život, gdje su pomorci srce, a plovidba sve, vjerujem da će Kuća kostrenskih pomoraca pokazati sve ono što je Kostrena bila jučer i što je danas, naglasila je Raguž.

Uzvanicima su se obratili i predsjednici kostrenskih pomorskih udruga, a predsjednik Bratovštine sv. Nikole Tomislav Tijan podsjetio je na njezinu stotinu i pedeset godina dugu tradiciju, kao i na njezinu prvotnu namjenu pomoći obiteljima nestalih pomoraca, dok je predsjednik Udruge pomorskih kapetana Darko Glažar rekao kako Kostrenjani u pomorstvu imaju reprezentativnu brojku, pa u Kostreni u pomorskom sustavu djeluje dvadeset posto stanovnika, što znači da je gotovo svaka kuća u Kostreni dala svojeg člana u ovu profesiju.

– Kostrena je u geografskom smislu na karti svijeta jedna točkica, no u pomorskom smislu ona je jako velika, zaključio je Glažar. U samome programu otvaranja na Trgu sv. Barbare nastupili su kostrenski



U interpretacijskome centru mogu se naći i makete raznih brodova

nastavak na str. 22.



BOJAN HARON MARKIČEVIĆ



FOTO ARHIVA KUĆE KOSTRENSKIH POMORACA

Brojni eksponati svjedoče o kostrenskim pomorcima i kapetanima

nastavak sa str. 21.

glazbenici Lado Bartoniček, Katja Budimčić Sabljar, Lucija Stipanović i ŽVS Luštrina.

Multimedijalni centar

Interpretacijski centar izveden je na tri etaže s površinom od 260 četvornih metara, a brojka od trideset optimalan je broj posjetitelja koji istovremeno mogu razgledavati eksponate i koristiti multimediju. Na dan otvorenja organizirane su vodene ture s trajanjem od dvadeset minuta, a tzv. storytelling ture vodila je Dijana Zorić iz StoryLaba iz Zagreba koji je i osmislio sadržaj priča u samoj Kući. Na taj će se način i ubuduće voditi ture po Kući kostrenskih pomoraca, a u planu je i priprema audiovodiča na engleskome i talijanskome jeziku upravo s temama obrađenim i prepričanim putem »storytellinga«.

Interpretacijski centar »Kuća kostrenskih pomoraca« mjesto je u

” Mislim da Kostreni i svima nama nismo mogli dati bolji poklon za Dane općine. Kuća je obol našoj tradiciji i najveći kulturni projekt u našoj tridesetogodišnjoj povijesti Općine.

Načelnik Općine Kostrena
Dražen Vranić



VEDRAN KARUŽA

kojem se Kostrenjane može upoznati i spoznati, proniknuti u njihov način života i emociju koja prati pomorca kad odlazi na plovidbu, ali i emociju onih koji ostaju, koji ga čekaju na kostrenskoj groti, pogleda uprtog prema pučini i srca ispunjenog samo jednom željom - vrati se doma... a kad se vrati s »vijaja« i njega će dočekati Kuća pomoraca širom otvorenih vrata, ispunjena posebnim »dihom« drage Kostrene, u kojem je pomorcima sačuvan kostrenski kamičić, sunca i neba bokunić - kad dojde, da najde, kako je to u svojim stihovima napisala kostrenska pjesnikinja Branka Kržik Longin.

Uokvirena uvalom Martinšćica i Bakarskim zaljevom, podijeljena na dva dijela, povijesno dvije župe, Svetu Barbaru i Svetu Luciju s oko dvadesetak naselja, mjesto Kostrena prvi se put spominje početkom petnaestoga stoljeća. Za stvaranje priče o Kostreni ishodište su povijesni zapisi njezinih mještana. Jedinstvena po toj svojoj pomoračkoj

Dio povijesti i emocije

Eksponati su uglavnom darovani ili posuđeni od mještana Kostrene, brižljivo očuvani i izvučeni iz obiteljskih riznica te predstavljaju dio povijesti i emocije uhvaćene u komadu namještaja, posuda, odjeće, pomorskih instrumenata i karata, fotografija, brodskih isprava te drugih dokumenata. Neprocjenjiv je i doprinos Bratovštine svetog Nikole u Kostreni Sveta Barbara koja je darovala makete brodova, ali i povijesne dokumente iz svoje arhive.

U Kući su svoje mjesto našle i makete jedrenjaka, i to njih pet koje su također ustupljene na dugotrajnu posudbu. Jedna od najznačajnijih je i maketa »Vile Velebita«, školskog broda pomorske škole Bakar. Maketu je izradio Branimir Šoić koji je s njom osvojio zlatnu medalju publike i srebrnu medalju stručnog žirija s ocjenom od 88, 67 bodova na 11. Hrvatskoj ocjenskoj izložbi maketa brodova godine 2015. u Rijeci. Brod je izgrađen u brodogradilištu Howaldswerke u Kielu 1908. godine po narudžbi Zemaljske vlade u Zagrebu,

na temelju elaborata koji je izradio ondašnji ravnatelj Pomorske škole Vjekoslav Baborsky. Brod je pri primopredaji plaćen tadašnjim 180.000 maraka.

Ferijalna putovanja

Na dva jarbola, visokim skoro trideset metara razvijalo se trinaest jedara s površinom od 700 m², s kojima je brod postizao brzinu i do trinaest čvorova. Na pramčanom jarbolu razvijalo se poprečno jedrilje, odnosno pet križanih jedara, a na krmenom uzdužno jedrilje: sošno i vršno jedro. Na pramcu su se podizala letna jedra između kosnika i jarbola. Raspored jedrilja bio je postavljen tako da učenici mogu vježbama optimalno savladati sve vještine kako u njihovom rukovanju, tako i njihovom položaju pri različitoj jačini i smjeru vjetra.

Trup broda bio je izgrađen od čeličnih limova spajanih zakovicama u preklopnom sistemu. Palubne i krovne obloge, jarbolni nastavci, vršni križevi i oblice sošnog jedra bile su drvene. Bio je to jedan od rijetkih brodova tadašnjeg vremena opremljen i električnom rasvjetom.

Brod je plovio na ferijalnim putovanjima duž cijele istočne obale Jadranskog mora, zatim do Pireje, Istanbula Aleksandrije te luka Italije i mediteranskih luka Francuske i Španjolske. Znanstvena putovanja »Vile Velebita« odvijala su se pretežno u prostoru Jadranskog mora te za vrijeme školske nastave u kvarnerskome akvatoriju. Nakon Velikog rata brod je služio za nastavu pitomaca svih pomorskih akademija u Kraljevini SHS i Kraljevini Jugoslaviji odnosno akademija u Bakru, Dubrovniku i Kotoru. Godine 1941. izbijanjem Drugoga svjetskog rata i talijanskom okupacijom isti plijene »Vilu Velebita« i preimenuju u »Palinuro«. Godinu nakon, 1943., pri talijanskoj kapitulaciji brod se pokušava skloniti u Kotor, no zbog pomanjkanja goriva uplovio je u luku Ortona gdje su Njemci već izvršili okupaciju. Talijanski zapovjednik, kapetan Ugo Guidice, vrši oštećenje broda, a zatim ga napušta u bijegu pred Nijemcima. Tijekom savezničkog nadiranja kroz Italiju, 1944. godine, Nijemci uz mnoge druge brodove, potapaju i »Vilu Velebita« koja je nakon rata podignuta i tegljena u rezalište staroga željeza.

i kapetanskoj tradiciji, Kostrena je danas sinonim pomorskoga znanja i pomoraca svjetskog glasa. Sve je u Kostreni isprepletano elementom mora koje nije oblikovalo samo krajolik nego i mještane, njihov identitet, svakodnevni i društveni život. Odredilo je profesije, utjecalo na kulturu i stvaralaštvo. Pomorci i pomorstvo sukus su kostrenskog kolektivnog identiteta, sabranog u pojam baštine.

Brojne predstavljene teme

Kuća kostrenskih pomoraca smještena je u zgradi stare pučke škole u Sv. Barbari koja čini cjelinu s crkvom sv. Barbare i Narodnom čitaonicom u Kostreni Sv. Barbare koja ove godine obilježava sto i pedeset godina. U kući kostrenskih pomoraca posjetitelj će se susresti s temama koje su istovremeno globalne, poput ekologije mora, pomorstva, navigacije, nepredvidivosti mora i lokalnih tema o izazovima života pomoraca nekad i danas, dihotomiji broda i kuće, specifičnostima Kostrene i zadužbinama njezinih pomoraca kroz originalne predmete i interaktivnu multimedijску interpretaciju.

U prošlosti je more odnosilo više ljudskih života negoli rudnici. S brodova koji su nestajali bez traga nije se vraćao nitko, a na kopnu su se crnjeli ženski »facoli« pa ne čudi što i kostrenska narodna nošnja ima obilježja korote. Ali na more se uvijek vraćalo i pod cijenu neizvjesnog povratka. Težina pomoračkog života u kojem se u isprepliću potreba, žal zbog odlaska iz rodnog kraja i neizvjesnost povratka, sažete su u ovih nekoliko stihova nepoznatog autora:

»Na kaštelu ankoru viraju,
Put Kostrene žalosno gledaju,
Argan škriplje, a škrivan boguje,
Ma j' Kostrena dugo pa ne čuje.
Dok zviraju si nodi kadine
Pol Kostrene – suze materine,
Ma pasajuć Puntu Praščelice
Sa Kostrena bele udovice.«

Iza rta Prestenica u Velim vratima na otoku Cresu, nestajao je s vidika kostrenski kraj, gubio se iz vida brod koji je u nepoznato odnosio najmilije. Udate žene postajale su bijele udovice s crnim »facolom« na glavi do povratka muževa, ako povratka bude, djevojke su ostajale iščekujući,



Borka Reljac



Otvorenje interpretacijskog centra Kuća kostrenskih pomoraca



Stubište kao svojevrsno putovanje između neba i zemlje i mora



a majke s molitvom, nadajući se ponovnome susretu.

Stup obiteljske održivosti

Život na kopnu podrazumijevao je odsustvo muškaraca. U nekim slučajevima nisu izostajali samo muževi nego i muška djeca. Na more su mogli poći čim bi naučili čitati i pisati, ponekad već s tek navršenih devet godina, a bili su sretni ako su se uspjeli vratiti kući i doživjeli starost u svome kraju. Njihov je život s velikom težinom obilježio i životne žena. One su na svojim plećima iznijele brigu o cijeloj obitelji, djeci, domu, poljoprivrednim površinama i tako bile veliki oslonac i stup održivosti obitelji. Dinamičan život unutar kuće, podizanje djece i njihovo školovanje, bolesti, organizacija budžeta i svi kućanski poslovi »padali« su na istrošene ruke tih vrijednih kućanica. One su s velikom neizvjesnosti iščekivale vijesti o svojim

muževima i sinovima koji su plovili plavim bespućima i nažalost nerijetko domove i čitavu Kostrenu zavili u crno. Težak život onih koji odlaze uvijek je bio naporan i za one koje ostaju. Kostrenke su tako zaslužile veliku hvalu i divljenje predstavljajući slogu, dom i mirnu luku svakome mornaru koji se željno vraćao u svoj dom.

U ta davna vremena nestajali su brodovi, među njima i kostrenski, sa svom posadom, koju su većinom sačinjavali mještani. Ipak, ostavili su nam nešto vrijedno – sjećanje na prezimena kojih u Kostreni više nema i na ona koja tu su, oduvijek. Ostavili su osjećaj dubokoga poštovanja prema tom tvrdom mornarskom kruhu sa sedam kora i prema našoj prošlosti koja je čelila i koju se želi sačuvati živom u Kući kostrenskih pomoraca.

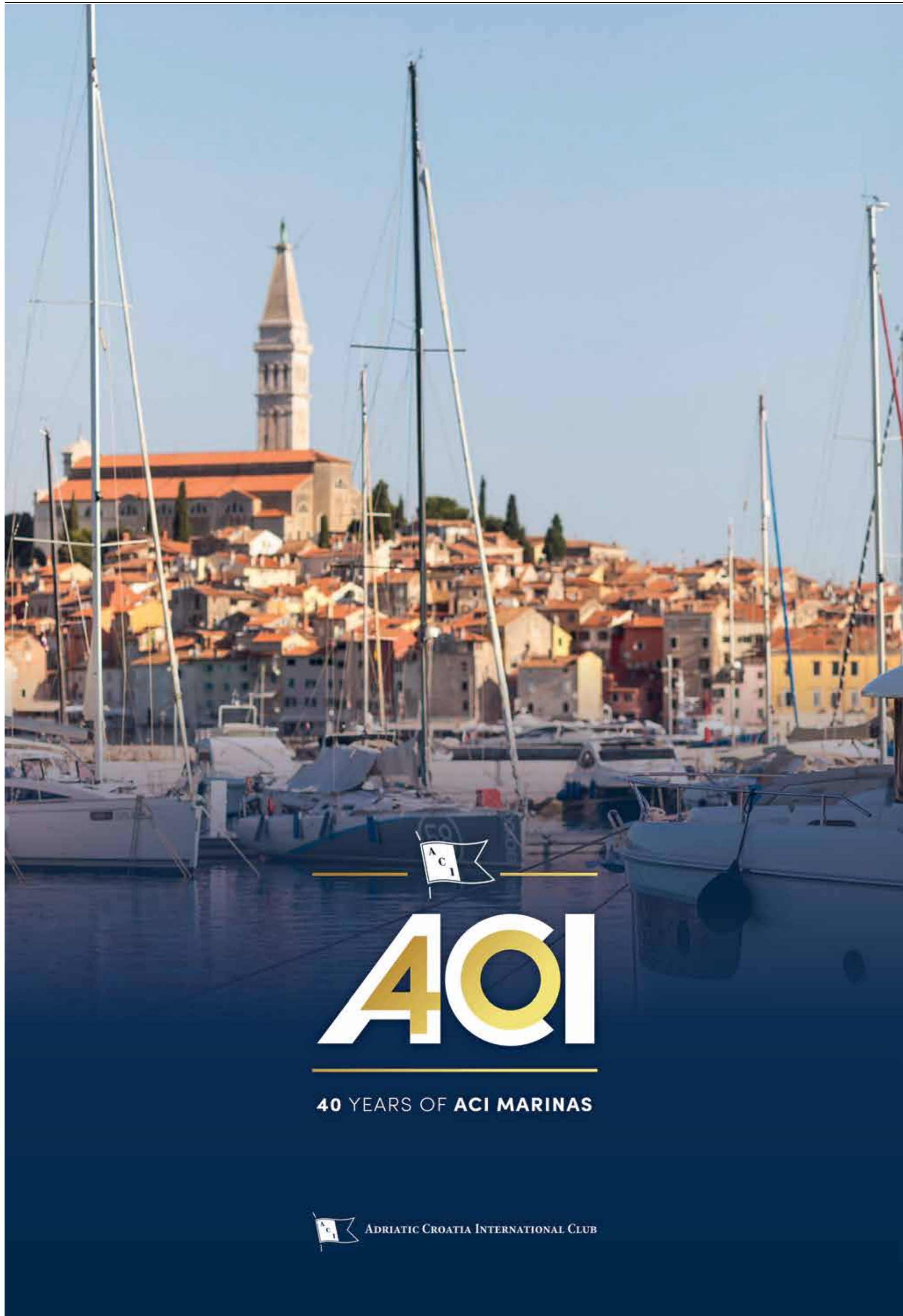
O povezanosti mora i Kostrene i potrebi da se s nekime podijeli teret

neizvjesnog života svjedoči i njezin svetac zaštitnik, sveti Nikola, u čiji se zagovor i danas uzdaju pomorci diljem svijeta. Na blagdan Sveti Nikola Kostrena slavi Dan Općine, uz brojna događanja, svete mise i svečanu sjednicu Općinskog vijeća, koja je prilika za prisjećanje na važne događaje i projekte koji su obilježili godinu, kao i za iskazivanje zahvalde svima onima koji su svojim radom i postignućima promicali ime i ugled Kostrene.

Simbol sv. Nikole

Koliko je pomorstvo utjecalo na Kostrenu, njezin duhovni i svjetovni način života dokazuje i stari pomorački običaj sajanje koji je pokrenula je Bratovština sv. Nikole, osnovana u Kostreni, u Svetoj Barbari 1869. godine. Sajalo se tako na način da su mornari koji u vrijeme blagdana ne bi bili na moru, na blagdan sv. Nikole ili

Mikulnu, išli od kuće do kuće i prikupljali milodare koji bi se potom dijelili pomorcima koji više nisu mogli ploviti i obiteljima umrlih i nestalih pomoraca. Iako etimologija izraza nije u cijelosti istražena, pretpostavka je da se radi o crvenoj vreći koja simbolizira sv. Nikolu. Naime, riječ »saja« je turski naziv za crvenu tursku čohu, a inkoča pretpostavlja se da je vremenom nastala kao inačica talijanskog izraza »incasso«, što znači prikupiti, odnosno prikupiti u crvenu vreću. Ovaj običaj se snažnije njegovao u Kostreni Sv. Barbare iz koje je bila većina pomorskih kapetana i brodovlasnika, pa su se i priče i sjećanja mještana duže održala nego u ostalim dijelovima Kostrene, a u ponešto drukčijem obliku, ponovno je oživljen kroz tradicijsku manifestaciju »Mikulna« i vraćen u život Kostrene.



40

40 YEARS OF ACI MARINAS



ADRIATIC CROATIA INTERNATIONAL CLUB