

STUDENTSKI LIST POMORAC



STUDENTSKA
ORGANIZACIJA
POMORSKOG
FAKULTETA

LEAM CHABANG – Thailand

Ovo je luka u Tajlandskom zalivu, na njegovoj istočnoj obali. Ima veliko široko sidrište na kojem se nalazi dosta brodova, nešto iskrcavajućih, a kontejnerski terminal je glavni dio luke. To je novi dio luke koja je još u izgradnji tako da jedan njen dio još uvijek nije priveden namjeni. Ovu luku sam posebno zapamtio jer smo ovdje uplovili poslije Singapura gdje je bilo naporno u svakom pogledu: gust saobraćaj, teško uplovljenje a još teže isplavljenje i uključivanje u "east bound traffic lane", u luci gužva, velika žurba, inspekcije... pa je cijela posada bila umorna, a ja spavao minimalno. Zato je ova luka došla kao veliko opuštanje i podsjetila me na neka stara dobra vremena za koja sam mislio da više nigdje ne postoje. Nije ovo ipak bio onaj stari klasični Tajland i njegov Bangkok, ali je ipak bilo mirno i opuštano. Evo nekih mojih zabilješki o ovoj luci, koje sam inače pravio poslije svake luke, da bi mi za sledeći put bila neka vrsta podsjetnika. Od kad se udje u Tajlandski zaliv pa sve do luke ima mnoštvo ribarskih brodova. Zaliv nije dubok, temperatura mora oko 28 stepeni, pa je more bogato ribom. Na bi ni bilo toliko ribarica da nema ribe ž. Na jedno 35 milja od luke zvala me VTS kontrola i tražila podatke o brodu, broju posade, vrsti i količini tereta i ETA na pilota. To je uobičajno za svaku luku. Težak engleski, jedva smo se razumjeli. Poziv je došao na kanal 16, a onda smo prešli na kanal 73 jer je to radni kanal VTS-a. Piloti su na kanalu 14. Dolazio sam ovdje sa brodom "Northern Jamboree". To kontejnerski brod 8400 TEU, a to je prema propisima luke veliki brod za ovu luku i manovre se obavljaju samo po danu. To je dobro i znatno olakšava posao. Ne žuri se na dolasku, a niti na odlasku. Prilaz samom lukobranu je malo teži jer se mora prići vrlo blizu kopnu, možda 1 milju, a onda pored same "fairway" bove okrenuti desno da se uplovi u luku. Međutim kako se sve radi po danu a i vrijeme je bilo lijepo i ovaj dio je znatno olakšan. Tu dolazi i pilot, doduše uvijek malo kasni, ali brod je već prišao na 1.4 milje od lukobrana. Pilot kaže da će se ukrcaj 2 milje od lukobrana ali u ovom dijelu svijeta to treba uzeti uvijek sa rezervom. Pilot ima dobar brzi čamac. Nije tražio "boarding speed". Na brod su došla 2 pilota, jedan u uniformi, sa odlikovanjima na košulji, je manovrao, a drugi radio papirologiju. Ovaj drugi je bio ozbiljan i nije ništa pričao, možda i ne zna engleski. Pilot je bio dobar i obazrivo manevrisao. Na ulazu ima malo struje iz "N" a bilo je i malo vjetrova, to baca brod desno, pa treba držati dobar zanos ili voziti brže. Vozili smo "slow ahead" i usli u luku sa 11 čv brzine. Luka je prostrana, i nije problem zaustaviti brod. Imao sam 3 remorkera koje "hvatamo" kad se prodje lukobran. Vez je lijevom stranom (port side alongside), a remorkeri se vezuju "stbd bow and stbd quarter". Traži je gurao na sredini. Moj vez je bio na kraju luke. Da bi se ušlo u bazen treba uhvatiti oštru krivinu na lijevo. Tu pomažu i remorkeri i "bow-thruster". Vozio se stalno sa mašinom, ali sada "dead slow" da se lakše uhvati krivina. Kad sam dolazio riva je bila prazna, što je dobro. Kasnije su došli neki manji brodovi. Dizalice su pomaknute od mjesta priveza, što je narocito dobro. Izgleda da se ovdje piloti ipak nešto pitaju. Sve u svemu opuštana manovra. Nisam dolazio ovdje ranije pa nisam znao šta me čeka. Poslije ovog iskustva sve pozitivno o njima. Jedina zamjetka pilotu bi bila: što za njega "bow-thruster" ima samo "full" i "stop". Remorkeri malo stanji ali pomažu. Imao sam tri pa je moralo biti dobro. Vezali smo se kao i u drugim lukama sa 4 konopa i 2 špringa

(uobičajan vez u lukama) Kada se brod priveže dolaze na brod lučke vlasti i agent. Došla su tri agenta, od kojih jedan stanji a dvoje mladji. Stanji najbolje zna engleski ali i to je onaj teški slabo razumljivi, pa se treba naviči i dobro koncentrisati, više nagadjati, što hoće da kaže. Jedan mladji odrađuje papirologiju. Treba: 2 crew lists, 2 personal effects, 2 poc, 2 ships store, 2 medical declaration of health, 2 vaccination lists i dvije neke njihove forme gdje je potpis svakog člana posada, za dolazak i odlazak i last port clearance. U crew effect treba napisati senjski broj elektronskihuredjaja koji se prijavljuju.

To je čudno, ali takvi su njihovi propisi i ja ih ne mogu mijenjati. Ima i neka forma o deklaraciji brodskih para. Imao sam je spremnu, ali kako je nisu tražili ja je nisam ni nudio. Nije bilo nikoga od vlasti. Na kraju agent traži 7 kartona cigareta. Ako se dodaju jos 2 za pilota, to je onda 9. Na brodu ostaje jedan agent koji pomaže. Prvom oficiru i koordinira ukrcaj/iskrcaj tereta i eventualne štete bilo na brodu ili kontejnerima. Nakon ove formalnosti, niko više nije dolazio niti nešto tražio. Znači sve je bez problema i opuštano. To je olakšanje u današnje vrijeme, pa ni onih 9 kartona nisu neka cijena za miran i opušten boravak. Stivadori su dobro radili, niko mi se nije žalio na njih, nije bilo šteta, mada su malo lupali sa kontejnerima. Dizalice dobre, izgledaju nove, riva dobra, sa dobim bokobranima. Agentu koji ostaje na brodu treba mu dati kabinu i naravno hranu. Nije bio zahtjevan, ali je bio od pomoći i prvom oficiru i posadi koja je izlazila. Ovdje nema lučkog autobusa za prevoz posade, nego se može slobodno ići kroz luku. Do kapije je nažalost daleko. E tu pomaže agent koji je na brodu. On organizuje prevoz. Posada se dogovara oko plaćanja za prevoz do grada i nazad do broda. To je bilo dobro i svi su bili zadovoljni. Ipak je ovo Tajland. Za izlazak sa broda nema "shorepass", samo je potrebna kopija pasoša i "ships ID". Kopija pasoša treba jedino ako se mijenjaju pare (tako kaže agent). Boravak u luci dakle opušten i bez problema. Na odlasku ponovo 3 remorkera. Jedan po provi desno, jedan po krmu desno a jedan po krmu centar. Izlazi se krmom iz bazena do mjesta za okret. Okrećemo se preko lijeve strane, remorkeri dobro rade, bow-thruster pomaže pa se lako i brzo okrećemo. Kako je luka široka, poslije okreta se lako nastavlja dalje. Piloti izlaze čim se prođe lukobran, ali prethodno se dogovore sa brodovima koji uplovljavaju kako da se mimoidemo. Sve u svemu dosta profesionalno i sve se lako završi. Pilot je vidno fasciniran veličinom broda i odnosi se sa respektom. Ja sam vraćao na isti način. Slikali smo se; on mene i ja njega. Izgleda da je ovo najbolji pilot kojeg imaju, i bio je dobar. Na izlazu se prate bove, i što je važno, "fairway" bove se ostavlja sa desne strane, zbog sigurnosti i dubine. I ovdje je IALA "A" (zeleno desno) kad se uplovljava. Bove se dobro vide i ima dosta mjesta u kanalu. Mada nikad nema "inbound traffic"-a ako neko isplavljuje. Dakle upoređujući druge luke u koje sam na ovom putovanju uplovljavao, ovo ovdje mi je bilo kao odmor. Ovo je dosta prometna luka, viša je ipak brodova na sidrištu koje, uzgred budi rečeno, je vrlo prostrano. Sve u svemu, opuštenu boravak. Prekosutra je subota, pa će mo napraviti roštilj na palubi, malo se družiti, a i doznat ču kakvi su utisci ostale posade o ovoj luci. Nadam se da su pozitivni. Stedeća luka je Dachan Bay u Kini. Treba proći Hong Kong da bi se došlo do nje. Kroz Hong Kong a i tamo sigurno neće biti ovako opuštano. Ali tako je i u životu: mali redak radosti a onda veliki rad napornog rada. Idemo dalje.

Pricu pica prof. Nikola Milović

Istorijat

Istorijat školskog broda „Jadran“

Brod je izgrađen u periodu od 1931. do 1933. godine u Hamburgu (Njemačka), a prema narudžbini Mornarice Kraljevine Jugoslavije. Plovnut je u more 25. juna 1931. godine a dovršen, 27. juna 1933. godine kada je zaplovio ka Jugoslaviji. Dana 16. jula 1933. godine uz velelepni doček uplovio je u Bokokotorski zaliv i u 10:00 časova pristao u Pomorski arsenal u Tivtu (biši remontni zavod Sava Kovačević). Na svom pulu proveo je 20 dana, od toga na moru 17 dana i 3 časa, ploveći prosječnom brzinom od 7.5 čvorova i prevalivši 3114 nautičkih milja. Kraljevskoj Mornarici je predat na svečanosti 19. avgusta. 1933. godine u Splitu. Tom prilikom dobio je ime "JADRAN". Taj datum dan danas se slavi kao njegov rođendan. Osnovna namjena mu je bila obuka pitomaca (početnika) Pomorske vojne akademije i podoficirske škole.

Tehnički podaci broda iz 1933. godine bili su:
- trojarbolni motorni jedrenjak tipa barkantin,
- deplasman 720 tona,
- dužine 49 m (na vodnoj liniji 41m, preko svaga 60 m),
- širina 8,9 m,
- motor „Diesel tip MAN“ 276kW (omogućavao je brzinu oko 9 čv).

- 12 jedara površine 800 m²

- brod je imao dva salutna topa od 47mm D/30.

Posadu su sačinjavali:

- 12 oficira (komandant, zamjenik komandanta, 2 manevarska oficira, 5 pomorskih oficira, intendant i brodski ljekar).

- 36 podoficira,

- 108 mornara.

U Tivtu brod je popunjen posadom i opremljen svim potrebnim sredstvima kako bi mogao izvršavati namjenske zadatke. Nakon primopredaje, brod ulazi u sastav Ratne mornarice Kraljevine Jugoslavije i započinje svoju obrazovnu misiju koja evo traje, sa manjim prekidima do današnjih dana. Uobičajeno je bilo da se pitomci srednjih vojnih škola i visokih škola obučavaju na brodu kao budući kadar za potrebe Ratne mornarice. Odmah po dolasku na školovanje provedili su desetak dana na „Jadrano“ u sklopu prilagođavanja novim uslovima života, a potom na kraju svake školske godine po odrađenu vremenski period gdje bi u praksi izvodili i provjeravali znanja stečena u kabinetima i učionicama. Pitomci mladih godina su uglavnom krstarili Jadranskim morem, dok su starije generacije plovile i drugim svjetskim morima. U Veneciji je brod zatekla i kapitulacija Italije, nakon koje je brod pao u ruke Nijemaca. Kako njemačka vojska nije osjećala potrebu za „Jadranom“, jer se nije uklapao u operativne potrebe njihove Ratne Mornarice, kao "višak" je prepušten svojoj sudbini. Nakon ovakve odluke Nijemaca započinje i agonija školskog broda "Jadrana". Kraj rata brod je dočekao potpuno opljačkan i zapušten u jednom od kanala Venecije gdje je izvjesno vrijeme služio kao most. Nakon pregovora na svim međudržavnim nivoima, konačno je Komanda Jugoslovenske Ratne Mornarice u decembru 1946. godine poslala pomoćni ratni brod "Spasilac",

koji ga je i doteglio u Šibenik. Nakon komisijskih pregleda, zaključeno je da je brod u katastrofalnom stanju, ali je i pored svih poražavajućih činjenica, rukovodeći se prije svega podatkom da tadašnja Ratna Mornarica nije imala školski brod, a pogotovo jedrenjak, donijela sudbonosnu odluku da se brod i pored svega dovede u operativno stanje. Rad na sanaciji broda, remonovanju svih dijelova, izradi nedostajuće opreme i svim ostalim pratećim radovima je bio mukotrpan i dugotrajan. Radovi su povjereni Mornarčko Tehničkom Remontnom Zavodu "Sava Kovačević" u Tivtu i brodogradilištu "Split". Nakon svih neophodnih priprema i nabavke materijala, remont broda je zvanično započeo 21. aprila 1947. godine, a završio 17. decembra 1948. godine. Međutim zbog čekanja na neke rezervne dijelove i opremu brod je u slvan i završen pokovinom 1949. godine.

Nakon velikog remonta brod i dalje nastavlja tradiciju obuke pomorskog kadra Savezne Republike Jugoslavije - Državne zajednice Srbija i Crna Gora a od obnove nezavisnosti Republike Crne Gore obuku pomorskog kadra u Crnoj Gori. Od septembra mjeseca 2013. godine po planu velikog remonta sa rekonstrukcijom brod ulazi u peti veliki remont u Jadransko brodogradilište Bjela gdje se još uvijek nalazi. Do danas je završen veći dio planiranih radova a očekuje se završetak remonta do avgusta mjeseca ove godine. Moramo dodati da su studenti naseg fakulteta također imali priliku da krstare i vrše obuku na brodu Jadran i to ne samo po Boki već i na drugim relacijama kao što su Kotor – Bari – Kotor (2013. godine) Kotor – Malta – Kotor (2018. godine).

Pricu uredila i skralila iz originalnog "Izvjestaja o Istorijatu školskog broda Jadran" koju je izvorno napisao pukovnik mr. sc. Saša Cvrk dipl. inž. Brodomašinstva i studentica prve godine Nautike i pomorskog saobraćaja Bozidarka Čelanović.

Istorijat školskog broda „Jadran”

Brod je izgrađen u periodu od 1931. do 1933. godine u Hamburgu (Njemačka), a prema narudžbini Mornarice Kraljevine Jugoslavije. Porinut je u more 25. juna 1931. godine a dovršen, 27. juna 1933. godine kada je zaplovio ka Jugoslaviji. Dana 16. jula 1933. godine uz velelepni doček uplovio je u Bokotorski zaliv i u 10:00 časova pristao u Pomorski arsenal u Tivtu (biši remontni zavod Sava Kovačević). Na svom pulu proveo je 20 dana, od toga na moru 17 dana i 3 časa, ploveći prosječnom brzinom od 7,5 čvorova i prevalivši 3114 nautičkih milje. Kraljevskoj Mornarici je predat na svečanosti 19. avgusta 1933. godine u Splitu. Tom prilikom dobio je ime "JADRAN". Taj datum dan danas se slavi kao njegov rođendan. Osnovna namjena mu je bila obuka pilota (početnika) Pomorske vojne akademije i podoficirske škole.

Tehnički podaci broda iz 1933. godine bili su:

- trojarbolni motorni jedrenjak tipa barkantin,
- deplasman 720 tona,
- dužine 49 m (na vodnoj liniji 41m, preko svega 60 m),
- širina 8,9 m,
- motor „Diesel tip MAN” 276kW (omogućavao je brzinu oko 9 čv).

- 12 jedara površine 800 m².

- brod je imao dva salutna topa od 47mm D/30.

Posadu su sačinjavali:

- 12 oficira (komandant, zamjenik komandanta, 2 manevarska oficira, 5 pomorskih oficira, intendant i brodski ljekar),
- 36 podoficira,
- 108 mornara.

U Tivtu brod je popunjen posadom i opremljen svim potrebnim sredstvima kako bi mogao izvršavati namjenske zadatke. Nakon primopredaje, brod ulazi u sastav Ratne mornarice Kraljevine Jugoslavije i započinje svoju obrazovnu misiju koja evo traje, sa manjim prekidima do današnjih dana. Uobičajeno je bilo da se pitomci srednjih vojnih škola i visokih škola obučavaju na brodu kao budući kadar za potrebe Ratne mornarice. Odmah po dolasku na školovanje provedili su desetak dana na „Jadraniu” u sklopu prilagođavanja novim uslovima života, a potom na kraju svake školske godine po određan vremenski period gdje bi u praksi izvodili i provjeravali znanja stečena u kabinovima i učionicama. Pitomci mladih godina su uglavnom krstarili Jadranskim morem, dok su starije generacije plovile i drugim svjetskim morima. U Veneciji je brod zatekla i kapitulacija Italije, nakon koje je brod pao u ruke Nijemaca. Kako njemačka vojska nije osjećala potrebu za "Jadranom", jer se nije uklapao u operativne potrebe njihove Ratne Mornarice, kao "višak" je prepušten svojoj sudbini. Nakon ovakve odluke Nijemaca započinje i agonija školskog broda "Jadrana". Kraj rata brod je dočekao potpuno opljačkan i zapušten u jednom od kanala Venecije gdje je izvjesno vrijeme služio kao most. Nakon pregovora na svim međudržavnim nivoima, konačno je Komanda Jugoslovenske Ratne Mornarice u decembru 1946. godine poslala pomoćni ratni brod "Spasilac".

koji ga je i dočeglo u Šibenik. Nakon komisijskih pregleda, zaključeno je da je brod u katastrofalnom stanju, ali je i pored svih poražavajućih činjenica, rukovodeći se prije svega podatkom da ladašnja Ratna Mornarica nije imala školski brod, a pogotovo jedrenjak, donijela sudbonosnu odluku da se brod i pored svega dovede u operativno stanje. Rad na sanaciji broda, remonovanju svih dijelova, izradi nedostajuće opreme i svim ostalim pratećim radovima je bio mukotrpan i dugotrajan. Radovi su povjereni Mornaričko Tehničkom Remontnom Zavodu "Sava Kovačević" u Tivtu i brodogradilištu "Split". Nakon svih neophodnih priprema i nabavke materijala, remont broda je zvanično započeo 21. aprila 1947. godine, a završio 17. decembra 1948. godine. Međutim zbog čekanja na neke rezervne dijelove i opremu brod je u slivan završen polovinom 1949. godine.

Nakon velikog remonta brod i dalje nastavlja tradiciju obuke pomorskog kadra Savezne Republike Jugoslavije - Državne zajednice Srbija i Crna Gora a od obnove nezavisnost Republike Crne Gore obuku pomorskog kadra u Crnoj Gori. Od septembra mjeseca 2013. godine po planu velikog remonta sa rekonstrukcijom brod ulazi u peti veliki remont u Jadransko brodogradilište Bijela gdje se još uvijek nalazi. Do danas je završen veći dio planiranih radova a očekuje se završetak remonta do avgusta mjeseca ove godine. Moramo dodati da su studenti našeg fakulteta također imali priliku da krstare i vrše obuku na brodu Jadran i to ne samo po Boki već i na drugim relacijama kao što su Kotor – Bari – Kotor (2013. godine) Kotor – Malta – Kotor (2018. godine).

Priču uredila i skratila iz originalnog izvještaja o istorijatu školskog broda "Jadran" koju je izvorno napisao pukovnik mr. sc. Saša Cvrk dipl. inž. Brodomaštinstva, studentica prve godine Nautike i pomorskog saobraćaja Bozidarka Čelanović.

LEAM CHABANG – Thailand

Ovo je luka u Tajlandskom zalivu, na njegovoj istočnoj obali. Ima veliko široko sidrište na kojem se nalazi dosta brodova, nešto iskrcajaulukrcaju, a kontejnerski terminal je glavni dio luke. To je novi dio luke koja je još u izgradnji tako da jedan njen dio još uvijek nije priveden namjeni. Ovu luku sam posebno zapamtio jer smo ovdje uplovili poslije Singapura gdje je bilo naporno u svakom pogledu: gust saobraćaj, teško uplovljenje a još teže isplavljenje i uključenje u "east bound traffic lane", u luci gužva, velika žurba, inspekcije... pa je cijela posada bila umorna, a ja spavao minimalno. Zato je ova luka došla kao veliko opuštanje i podsjetila me na neka stara dobra vremena za koja sam mislio da više nigdje ne postoje. Nije ovo ipak bio onaj stari klasični Tajland i njegov Bangkok, ali je ipak bilo mirno i opušteno. Evo nekih mojih zabilješki o ovoj luci, koje sam inače pravio poslije svake luke, da bi mi za sledeći put bila neka vrsta podsjetnika. Od kad se udje u Tajlandski zaliv pa sve do luke ima mnoštvo ribarskih brodova. Zaliv nije dubok, temperatura mora oko 28 stepeni, pa je more bogato ribom. Ne bi ni bilo toliko ribarica da nema ribe ž. Na jedno 35 milja od luke zvala me VTS kontrola i tražila podatke o brodu, broju posade, vrsti i količini tereta i ETA na pilota. To je uobičajno za svaku luku. Težak engleski, jedva smo se razumjeli. Poziv je došao na kanal 16, a onda smo prešli na kanal 73 jer je to radni kanal VTS-a. Piloti su na kanal 14. Dolazio sam ovdje sa brodom "Northern Jamboree". To kontejnerski brod 8400 TEU. A to je prema propisima luke veliki brod za ovu luku i manovra se obavljaju samo po danu. To je dobro i znatno olakšava posao. Ne žuri se na dolasku, a niti na odlasku. Pritaj samom lukobranu je malo teži jer se mora prići vrlo blizu kopnu, možda 1 milju, a onda pored same "fairway" bove okrenuti desno da se uplovi u luku. Međutim kako se sve radi po danu a i vrijeme je bilo lijepo i ovaj dio je znatno olakšan. Tu dolazi i pilot, doduše uvijek malo kasni, ali brod je već prišao na 1,4 milje od lukobrana. Pilot kaže da će se ukrcaji 2 milje od lukobrana ali u ovom dijelu svijeta to treba uzeti uvijek sa rezervom. Pilot ima dobar brzi čamac. Nije tražio "boarding speed". Na brod su došla 2 pilota jedan u uniformi, sa odlikovanjima na košulji, je manovrao, a drugi radio papirologiju. Ovaj drugi je bio ozbiljan i nije ništa pričao, možda i ne zna engleski. Pilot je bio dobar i obzirivo manevrisao. Na ulazu ima malo struje iz "N" a bilo je i malo vjetra, to baca brod desno, pa treba držati dobar zanos ili voziti brže. Vozili smo "slow ahead" i usli u luku sa 11 čv brzine. Luka je prostrana, i nije problem zaustaviti brod. Imao sam 3 remorkera koje "hvatamo" kad se prodje lukobran. Vez je lijevom stranom (port side alongside), a remorkeri se vezuju: "stbd bow and stbd quarter". Treći je gurao na sredini. Moj vez je bio na kraju luke. Da bi se ušlo u bazen treba uhvatiti oštru krivinu na lijevo. Tu pomažu i remorkeri i "bow-thruster". Vozi se stalno sa mašinom, ali sada "dead slow", da se lakše uhvati krivina. Kad sam dolazio nva je bila prazna, što je dobro. Kasnije su došli neki manji brodovi. Dizalice su pomaknute od mjesta priveza, što je narocito dobro. Izgleda da se ovdje piloti ipak nešto pitaju. Sve u svemu opuštena manovra. Nisam dolazio ovdje ranije pa nisam znao što me čeka. Poslije ovog iskustva, sve pozitivno o njima. Jedina zamjerka pilotu bi bila: što za njega "bow-thruster" ima samo "full" i "stop". Remorkeri malo stariji ali pomažu. Imao sam tri pa je moralo biti dobro. Vezali smo se kao i u drugim lukama sa 4 konopa i 2 špringa

(uobičajan vez u lukama) Kada se brod priveže dolaze na brod lučke vlasti i agent. Došla su tri agenta, od kojih jedan stariji a dvoje mlađih. Stariji najbolje zna engleski ali i to je onaj teški slabo razumljivi, pa se treba naviči i dobro koncentrisati, više nagadjati, što hoće da kaže. Jedan mlađi odradjuje papirologiju. Treba: 2 crew lists, 2 personal effects, 2 poc, 2 ships store, 2 medical declaration of health, 2 vaccination lists i dvije neke njihove forme gdje je poltip svakog člana posada, za dolazak i odlazak i last port clearance. U crew effect treba napisati serijski broj elektronskihuredjaja koji se prijavljuju.

To je čudno, ali takvi su njihovi propisi

i ja ih ne mogu mijenjati. Ima i neka forma o deklaraciji brodskih para, Imao sam je spremnu, ali kako je nisu tražili ja je nisam ni nudio. Nije bilo nikoga od vlasti. Na kraju agent traži 7 kartona cigareta. Ako se dodaju jos 2 za pilote, to je onda 9. Na brodu ostaje jedan agent koji pomaže. Prvom oficiru i koordinira ukrcaj/iskrcaj tereta i eventualne štete bilo na brodu ili kontejnerima. Nakon ove formalnosti, niko više nije dolazio niti nešto tražio. Znači sve je bez problema i opušteno. To je olakšanje u današnje vrijeme, pa mi onih 9 kartona nisu neka cijena za miran i opušten boravak. Štavadori su dobro radili, niko mi se nije žalio na njih, nije bilo šteta, mada su malo lupali sa kontejnerima. Dizalice dobre, izgledaju nove, nva dobra, sa dobrim bokobranima. Agentu koji ostaje na brodu treba mu dati kabinu i naravno hranu. Nije bio zahtjevan, ali je bio od pomoći i prvom oficiru i posadi koja je izlazila. Ovdje nema lučkog autobusa za prevoz posade, nego se može slobodno ići kroz luku. Do kapije je žalost daleko. E lu pomaže agent koji je na brodu. On organizuje prevoz. Posada se dogovara oko plaćanja za prevoz do grada i nazad do broda. To je bilo dobro i svi su bili zadovoljni. Ipak je ovo Tajland. Za izlazak sa broda nema "shorepass", samo je potrebna kopija pasoša i "ships ID". Kopija pasoša treba jedino ako se mijenjaju pare (tako kaže agent). Boravak u luci dakle opušten i bez problema. Na odlasku ponovo 3 remorkera. Jedan po provi desno, jedan po krmu desno a jedan po krmu centar. Izlazi se krmom iz bazena do mjesta za okret. Okrećemo se preko lijeve strane, remorkeri dobro rade, bow-thruster pomaže pa se lako i brzo okrećemo. Kako je luka široka, poslije okreta se lako nastavlja dalje. Piloti izlaze čim se prođe lukobran, ali prethodno se dogovore sa brodovima koji uplovljavaju kako da se mimođemo. Sve u svemu dosta profesionalno i sve se lako izvrši. Pilot je vidno fasciniran veličnom broda i odnosi se sa respektom. Ja sam vraćao na isti način. Slikali smo se, on mene i ja njega. Izgleda da je ovo najbolji pilot kojeg imaju, i bio je dobar. Na izlazu se prate bove, i što je važno, "fairway" bova se oslavlja sa desne strane, zbog sigurnosti i dubine. I ovdje je IALA "A" (zeleno desno) kad se uplovljava. Bova se dobro vide i ima dosta mjesta u kanalu. Mada nikad nema "inbound trafic"-a ako neko isplavljava. Dakle upoređujući druge luke u koje sam na ovom putovanju uplovljavao, ovo ovdje mi je bilo kao odmor. Ovo je dosta prometna luka, više je ipak brodova na sidrištu koje, uzgred budi rečeno, je vrlo prostrano. Sve u svemu, opušten boravak. Prekosutra je subota, pa će mo napraviti roštilj na palubi, malo se družiti, a i doznat ču kakvi su utisci ostale posade o ovoj luci. Nadam se da su pozitivni.

Stedeća luka je Dachan Bay u Kini. Treba proći Hong Kong da bi se došlo do nje. Kroz Hong Kong a i lamo sigurno neće biti

ovako opušteno. Ali tako je i u životu: mali radak

radosti a onda veliki red napornog rada.

Idemo dalje.

Pricu peca prof. Nikola Milović.

Studenti koji su učestvovali u realizaciji studentskog lista "Pomorac" su:

Jovan Barjamović
student treće godine studijskog programa Nautika

Božidarka Čelanović student
prve godine studijskog programa Nautika i pomorski saobraćaj

Zdravko Kovinčić
student treće godine studijskog programa Nautika

Isidora Jovanović
student treće godine studijskog programa Pomorske nauke

Karikature profesora:
Simon Vučković



Posalji
23
na
14543



Žiro račun br: 520-38897-75
Devizni EUR: 52004200001486634
IBAN: ME2552004200001486634

Djaci



11 Jana Jegorova
bez boje



Kokoška - Ksenija
Četković Budva

Tekst koji ide uz radovove talentovanih polaznika: Javne ustanove Narodna biblioteka Budve i Kulturni centar „ Nikola Đurković“ zajedno sa Udruženjem strip autora Crne Gore pokrenule su Školu stripa i ilustracije u Budvi i Kotoru. Časovi se održavaju u Budvi u čitaonici narodne biblioteke četvrtkom od 16.00 časova, a u Kotoru u prostorijama Kulturnog centra nedjeljom od 16.00 časova. Škola je besplatna i namijenjena je svim uzrastima. Vodi je strip autor i ilustrator Simon Vučković.

Ana Marković

Zovem se Ana Marković, imam 20 godina, iz Beograda sam i student sam druge godine pomorskog fakulteta Kotor. Bavim se jedrenjem. Aktivno treniram i takmičim se od 2009. godine. Trenutno jedrim u klasi 470 koja je ujedno i olimpijska klasa. Brod je dizajniran kao dvosedi i u timu sam sa svojim bratom blizancem. Prvaci republike Srbije smo bili sezona 2013,2014 i 2015,nakon čega pravimo pauzu zbog upisivanja fakulteta ovde u Kotoru. Takođe, sezone 2014. uporedio se takmičimo i u klasi M-550 gde osvajamo drugo mesto u državi i pored ozbiljne konkurencije. Trenutno u Kotoru u svom brodu jedrim iz uživanja zbog nedostatka konkurencije. Za sada u planu imam jedrenje na većim brodovima sa ozbiljnim posadama u cilju sticanja iskustva. Dok me u oktobru čekaju kineska jezera na međunarodnom vojnom takmičenju gde ću jedriti pod zastavom vojske Srbije.

U životu nikad ne možemo da biramo odakle će duvati vetar, ali uvek možemo da podesimo svoja jedra.



Tijana Čelebić

Pomorski Fakultet Kotor – Menadžment u pomorstvu. Rođena u Podgorici, 2. maja 1997 godine. Rad i fotografije možete pogledati na instagram profilu celebictt, kao i na sajtu 500px (Tijana Čelebić).

Brz tempo života uzima dušu, pa ljudi zaboravljaju na strast bilo da je u pitanju ljubav ili da je u pitanju neki od hobija. Moja strast, moj hobi je upravo fotografija. Samo istraživanje, kreiranje uglova fotografije daje mi slobodu, inspiriše me, upotpunjava mi dušu. Težim da kroz život idem osjećajem i zdravim razumom. putujući. upoznavajući različite kulture, ljude i time dobijajući svoje životno zadovoljstvo. Još u djetinjstvu me zanimala fotografija, ali mi je tek kasnije postala svakodnevnica. Svoje znanje o fotografiji dobila sam iz raznih časopisa, knjiga, a najviše sa interneta. Za mene je fotografija najljepša umjetnost, koja me navodi na kretanje, razmišljanje i stalno učenje. Fotografijom se trenutno ne bavim kako bih zaradivala, motiviše me samo ljubav prema njoj i svakodnevno kreiranje novih stvari. Najviše volim da fotografisem pejzaže, lijepe stvari iz našeg okruženja pored kojih svakodnevno prolazimo. opterećeni životnim problemima zaboravljamo da zastanemo, pogledamo u njih, divimo im se i uživamo u njima. Da biste napravili dobru fotografiju morate njome prenijeti trenutak i emociju, a ne samo prizor koji je lijep, zbog toga smatram da fotograf treba da gleda drugačije od ostalih i da vidi ono što drugi ne vide, da bude kreativni maštovit. Za dobru fotografiju neophodno je izdvojiti mnogo kreativnosti, vremena i pređenih kilometara, kako bi zabilježili najljepši trenutak, jer cilj je napraviti dobru fotografiju a ne samo fotografisati. Ne postoji recept za dobru fotografiju, ona je isključivo u oku posmatrača i u njegovoj povezanosti sa onim što je ispred njega. I ako ne učestvujem na takmičenjima, moje fotografije ste mogli da vidite na mnogim sajtovima, a najčešće putem društvenih mreža, gdje mnoge stranice, vezane za fotografije Balkana, kao i prirode Crne Gore rado dijele baš moje fotografije.



Bojana Ćuzović

Trenutno kapiten ženskog rukometnog kluba "Tivat", djevojka koja je treći put na korak od toga da uvede klub u elitno takmičenje i glavni akter za sve uspjehe kluba. Aktivni je sportista više od 10 godina, a svoje prve rukometne korake napravila u Pljevljima, gdje je i rođena. Kao takva, dobitnica je nagrade za najuspješnijeg sportistu za 2018-u godinu, od strane sportskih novinara Tivta. Jedna je od najperspektivnijih igračica Crne Gore koja je nastupala za sve kategorije nacionalnog tima.



Bojana Ćuzović

Marko Đurišić

Pozdrav kolege, moje ime je Marko Đurišić, imam dvadeset godina i student sam druge godine Pomorske elektrotehnike. Pored studiranja bavim se muzikom, gitarista sam i pjevač benda "Goodbye Windows" iz Tivta. Član sam i budvanskog benda "The Leftovers", sa kojima sam nastupao na dočeku Nove godine u Budvi. Sviram gitaru već 7 godina, a "profesionalno" sviram od drugog semestra, bar ja to tako pamtim. Gitara mi je način ispoljavanja kreativnosti, emocija i umjetničkog izraza, predstavlja mi odmor od svega i ta činjenica mi olakšava da uklopim probe i svirke sa predavanjima i drugim obavezama.

U slobodno vrijeme vozim biciklo, sa društvom provodim vrijeme na tivatskoj obali pretežno (gdje se ponekad i popije po koja), volim prirodu, druženje, kampovanja, vožnju gliserom po zalivu, koncerte, pivo, bijeli rum, crni čaj sa mlijekom, limunadu sa medom, Steve Ray Vaughan-a i Pink Floyd.

U ostatku slobodnog vremena - učim.

Posle fakulteta planiram da radim u struci, putujem, vidim svijet, naravno uz to dolazi i novac. Ovaj fakultet sam upisao jer daje odličnu podlogu i znanje koje se kasnije praksom i radom nadograđuje i upotpunjuje.

Uvodna riječ predstavnika studenata

Studentska organizacija Pomorskog fakulteta Kotor je u prethodnih godinu dana organizovala niz projekata. Neki od projekata su obilazak putničkog broda „Marella Celebration 2“ u saradnji sa pomorskom agencijom „Allegra“. Obilasku su prisustvovali studenti završnih godina studijskih programa Nautika, Brodomaštinstvo i Pomorske nauke. Studentima je omogućen obilazak komandnog mosta i mašinskog prostora kao i dio broda namjenjen za putnike. Obilazak broda su vodili oficiri palube i mašine, a obilasku je prisustvovao i mr. Miroslav Vukičević saradnik za brodomašinsku grupu predmeta. Studentima je detaljno opisan dio posla koji ih očekuje na brodu, svi poslovi vezani za upravljanje brodom, navigaciju, upravljanje glavnim i pomoćnim mašinama na brodu kao i poslovi vezani za sigurnost na brodu. Takođe je organizovan i jednodnevni izlet na relaciji Kotor-Dubrovnik-Trebinje-Kotor. Pored ovih, organizacija je sprovela i niz humanitarnih akcija a jedna od njih je dobrovoljno davanje krvi. Organizovana su i takmičenja u vidu kvizova, karaoka i turnira u pikadu. Održane su prezentacije poznatih svjetskih brodarskih kompanija koje se nalaze na samom vrhu pomorskog tržišta. Studentska organizacija je organizovala i radnu akciju spremanja dvorišta fakulteta na kojoj su studenti svojom dobrom voljom, radom i trudom pomogli da naš fakultet ponovo zablista u najvećem sjaju.



Student povjerenik
Jovan Barjamović

Posljednja manifestacija u nizu, na kojoj su učestvovali članovi studentske organizacije kao i svi studenti Pomorskog fakulteta Kotor je Kotorški zimski karnaval na kome su naši studenti učestvovali sa maskom „Lutke“. Studentska organizacija Pomorskog fakulteta Kotor planira da u narednom periodu organizuje još veliki broj manifestacija društvenog i zabavnog karaktera.



Marijana Lalošević

Ja sam Marijana Lalošević imam 22 godine. Živim u Kotoru.

Studenti sam treće godine Pomorskog Fakulteta u Kotoru, a aktivno sam počela da se bavim manekenstvom sa 15 godina. Takođe sam učestvovala na izboru za mis Crne Gore 2016. godine, gdje sam osvojila titulu druge pratilje. Nedugo poslje toga sam dobila poziv za učesće na izboru "Miss 7 Continents" i "Photomodel of the World" koje je bilo održano u Bodrumu u maju 2018. godine. Takmičenje je bilo veoma zahtjevno i trajalo je 15 dana, dok su pripreme trajale mjesecima. Na finalnoj večeri izabrana sam za jednu od Top 5 djevojaka, također sam osvojila titule četvrte pratilje kao i "Mis glamura". Nadam se da su ove titule potvrda da sam uspješno predstavila svoju zemlju, Kotor i sebe. Ovo je bilo nezaboravno iskustvo. Iako sam zbog ovog takmičenja propustila dosta na fakultetu ove godine sam se potrudila da nadoknadim sve izgubljeno. Ponekad je teško uskladiti obaveze izvan fakulteta i nije lako odlučiti čemu dati prednost, ali u svakom slučaju uvijek treba dati svoj maksimum u svemu onome što radimo.



Marijana Lalošević

Nikola Đukić

Zovem se Nikola Đukić, rođen sam 22.09.1995 godine u Republici Srbiji opština Peć, od 99' godine živim u Tivtu, gde sam završio osnovnu školu Drago Milović a kasnije i srednju mješovitu školu Mladost-Tivat smjer marketing i trgovina. Kada sam bio drugi razred osnovne škole upisao sam se u Kyokushinkai klub Tivat i počeo da treniram karate, došao sam do zvanja CRNI POJAS I DAN 28.05.2012 godine u Tivtu, moram spomenuti moja dva trenera, u početku je to bio gospodin Dragan Đukanović a kasnije u starijoj grupi kojoj sam se priključio još u 9 razredu osnovne škole, gospodin Sveto Deković šampion Evrope i sveta, kao takmičar imao sam par mečeva, jer u to vrijeme klub nije imao dovoljno finansijskih sredstava za više takmičenja, kao reprezentativac radio sam meč na Evropskom prvenstvu 2012, narednih godina sam konstantno trenirao karate sve do 2016 godine kada sam odlučio da se oprobam u drugom borilačkom sportu, u oktobru 2017 godine krećem sa kik boksom u klubu Rebel-Carnage Global team Montenegro gdje je trener gospodin Boško Pavičević, u kik boks u sam radio jedan javni meč, svakodnevno treniram i u teretani a kao hobi bih izdvojio vožnju bicikla. Pomorski Fakultet Kotor, upisao sam 2014 godine, posvetio se tome i završio osnovne studije smjer Pomorske Nauke i trenutno sam na specijalističkim studijama, tačnije na 8 semestru,

planiram da se po završetku specijalističkih studija ukracam na brod, u borilačkom sportu sam dostigao najveće zvanje pa isto tako vjerujem da će biti i u poslovnom životu.



Nikola Đukić



Damir Nesimi

Pomorska Elektrotehnika

Rodjen u Kotoru 11.06.1998.

Bavi se polu - profesionalno fotografijom dvije godine. Njegove dvije fotografije ucestvovala su na izložbi "Okom Tivčana" u Tivtu. Njegov rad i umjetnost na fotografijama možete pogledati na instagram profilu @damirphotoss

Takodje se bavio rukometom šest godina, gdje je bio član rukometaškog kluba „Partizan“ iz Tivta i osvojio Kup Crne Gore 2016-te godine, dok je 2017-te postao šampion sa istoimenim timom iz Tivta. Trenutno radi za sportsku televiziju "MNE SPORT" kao komentator na rukometnim utakmicama i kao kamerman.



Damir Nesimi

Ja sam Matija Bukilić student sam 3. godine na Pomorskom fakultetu Kotor , studijski program Brodomašinstvo. Pored obaveza koje imam prema fakultetu i svojih privatnih obaveza rekreativno se bavim trčanjem, a u poslednja četiri mjeseca se aktivno pripremam da istrčim svoju prvu polumaratonsku distancu na trideset drugom Beogradskom maratonu koji će se održati 14. Aprila 2019. godine. Definitivno je trčanje nešto što mi jako prija. Pored svih prednosti koje mi ono donosi kada je u pitanju fizičko zdravlje , postoje i one koje nazivamo psihološkim prednostima a to su: samopouzdanje, izgradnja karaktera, oslobađanje od stresa ; sve one su posljedica redovnog treninga. Kako uspevam da pređem preko svih prepreka koje nadolaze? Učim da se fokusiram i kako da budem odlučniji. Volja i snaga koja me pokreće da pređem sve one duge staze i one koje bih najrdije preskočio, upravo čini da moj um jača sve više i daje mi fokus i odlučnost u svim drugim aspektima života. Kada je u pitanju lokacija na kojoj odradujem veći dio svojih treninga tj. Dobrotska obala sa slobodom mogu reći da bi mi na tome mogao pozavidjeti svaki profesionalac . U Kotoru se posljednje tri godine održava triatlton trka "Ocean Lava Montenegro" u okviru "Ocean Lava" serije takmičenja i segmenata trčanja se upravo duž čitave Dobrotske obale. Ne bih govorio o nekom rezultatu s obzirom da će na ovom maratonu učestvovati blizu 30 000 takmičara iz više od 50 zemalja svijeta, ali kao i uvijek u životu imam jasno definisan cilj koji ću nadam se ostvariti.

Što se praviš Francuz?

Osam godina ranije. Priču počinjem kao uvod u film. I jeste film. U nastavcima. Samo su se likovi promjenili. Gluma je postala lošija ili se sluh istančao pa bolje razaznajem žito među kukoljima.

No, ovaj film je stvaran i poput „evergreen“-a dan danas aktuelan, čini se i više nego lani. „Bilo je ljeto, vrela noć i svirao stari dobar rock'n'roll“...prekinula je zvonjava telefona i glas beogradske naglaske: „Ivane, imate ukraj 21. juna u Singapuru, da li prihvatate?“ Tako sam 2011. otpočeo svoj put - sa diplomom u džepu, spreman da se borim i svjestan da učenja tek treba da počne. Sjedam u avion - Beograd, Doha i Doha, Singapur. Klik – vežem sigurnosni pojas i otpočinjem razgovor sa njim. Ne zato što mi je do priče već da bih razbio tremu i pokušao da umirim grč koji već danima skrupčan leži u stomaku. Saznajem da je Boris bio loš dak u srednjoj školi, da mu poznavanje jezika nije karta kojom bi peškao. Mislio sam da je samo skroman i da ne želi da se ističe. Kako je bio kadet makine, nismo imali previše vremena za druženje. Sretali bi se za vrijeme ručka ili večere.

19. decembar 2011. godine. Sveti Nikola. Slava ili obaveza. Zavisí iz kog ugla gledaš. Boris je slavio krsnu slavu. U 13:00, došao je na komandni most kako bi satelitskim telefonom pozvao svoje najbliže i čestitao im. Zapovjednik, Italijan po imenu Francésko, časkao je sa 2. oficírom i sa mnorn na tečnom engleskom jeziku.

- „Dobar dan. Hi Captain!“ , razgovor prekide Boris.

- „Hi Boris. good afternoon, how are you?“ , znatiželjno će Zapovjednik.

- „Good, good! I call Sveti Nikola!“

- „Sorry, what did you say?“

- „I call Sveti Nikola!“ , smrznuto progovori Boris ne znajući šta će dalje biti.

- „You want to call Sveti Nikola? I am not sure that I have his number. Maybe, you can call God and ask him if he has St. Nikola's number. OK?“

- „Yes, Yes!“ , dok se iznad glave pojavi oblacić („...hmm... šta li je rekao? Ma...nije ni važno“)

- „I guess that Nikola is sleeping now. It's 13:00. Anyhow, if he answers, send him my best regards!“ , završi uz ciničan osmijeh Zapovjednik.

- „Yes, yes! I call Sveti Nikola today!“ , srećno odgovori Boris, moleći se da mu se Zapovjednik više ne obraća, makar ne na engleskom jeziku!

Ovaj insert je bezazlenog karaktera. Pa i da su akteri pričali na mandarinskom, ishad bi bio isti - Boris bi svakako čestitao slavu ukućanima. No, kako je brod specifična sredina, ograničenog broja ljudi koji dolaze iz raznih krajeva svijeta, različitih kultura, boja, zastava i jezika, to je potreba za poznavanjem engleskog jezika izražena. Nije tajna da se najveći broj nezgoda na moru dešava usled ljudske greške. Najveći udio u tim greškama pripada nesporazumu i lošoj komunikaciji među članovima posade. Možeš li zamisliti kako bi izgledao vez ili odvez broda a da se posada međusobno ne razumije? A tek gašenje požara?

Nisi nikada čuo da je neko iskrcan zbog neznanja? Ako je tako onda nisi dobro informisan! Ne želim da te prepadnem. Ne, strah ne donosi dobro iako je često jači od čovjeka i kako sam čuo, postoji jedna vrsta straha koji se javlja kod odgovornih ljudi - oni strahuju jer znaju koliko ne znaju. Ne trebaš biti Englez da bi opstao na brodu. Nema tog zakona niti smanjenja plate koja može natjerati Kineza da izgovori pravilno „port to port“ - već „pot to pot“ (srednjoazijska brodova).

Za početak, dovoljno je da se znaš sporazumjeti, bez zamuckivanja, pauza, bez listanja nječnika. Imaj na umu da je komunikacija na brodu prepuna „standardnih“ izraza. Vjerujem da si čuo za „Standard Manne Communication Phrases“ Da, to je ono na čemu se bazira brodska poslovna komunikacija.

...Ovaj film je stvaran i poput „evergreen“-a dan danas aktuelan, čini se i više nego lani. Siguran sam da je aktuelniji mnogo više nego to 2011. godine. Koliko daleko smo od dna? Jesmo li svjesni? Ko je kriv? „Zar je važno ko je kriv... kad se već sve to desi?“ Serijska proizvodnja = Kvalitet sve manji. Podsjeća na malu kinesku zadrugul Prevariće se par poslodavaca, a onda, i oni koji su vjerovali do kraja reći će: „STOP! Ne želimo vas više! Plate ćemo dati Kinezima. Filipincima ili nekim drugim vrijednim ljudima. Oni ulažu u svoje znanje, ulažu u obrazovanje.“

A ti Borse, probaj još jednom da okreneš onaj broj. Možda te On pogleda pa uspiješ uz svo svoje neznanje isplivati iz blata u kom se nalaziš.

Bori se, Borise! I ne pravi se Francuz!
Autor: Ivan Mraković
23.03.2019.
LAT: 34-45 N / LON: 019-10 E
MSC SONIA

RIJEČ DEKANA

Drage kolegice i kolege studenti, U ime kolektiva Pomorskog fakulteta, kao i u svoje lično ime, čestitam vam 4. april - Dan studenata!

Želim da istaknem zadovoljstvo što ste dio Pomorskog fakulteta Kotor koji se jubilarnih 60 godina bavi visokim obrazovanjem pomorskog kadra u Crnoj Gori. Vođeni idejom da su mladi ljudi pokretači pozitivnih promjena, njegujemo znanje i nauku kao najviše vrijednosti kojima teži svaki akademski građanin. Imperativ u našem radu su razvoj obrazovnog i stručnog kadra, uz permanentno ispunjavanje visokih međunarodnih standarda i specifičnih zahtjeva pomorskog tržišta rada. Pomorski fakultet Kotor je iznjedrio veliki broj stručnjaka i uspješnih profesionalaca iz oblasti pomorstva. S pravom možemo biti ponosni svojim nastavnim, naučnim i stručnim dostignućima na nivou države i šireg okruženja, a naročito našim pomorskim kadrom koji nas predstavlja širom svijeta. Pored teorijske nastave i vježbi, podstičemo mobilnost naših studenata u okviru Erasmus + programa. Takođe se trudimo da obezbijedimo što više mogućnosti za sticanje praktičnih znanja i vještina. U tu svrhu, imamo brojne gostujuće predavače i predstavnike struke iz svih oblasti savremene pomorske industrije. Značajan je angažman Fakulteta kada je u pitanju obezbjeđenje prvog zaposlenja naših diplomiranih studenata, o čemu svjedoči uspješna saradnja sa

renomiranim broderskim kompanijama (Dabinović, Bernhard Schulte, Nord reideri), lukama (Luka Kotor i Port of Adria), pomorskim agencijama, marinama i ostalim privrednim i neprivrednim subjektima u pomorstvu. U saradnji sa predstavnicima Vojske Crne Gore svake godine za naše studente organizujemo edukativno krstarenje školskim brodom „Jadran“. Takođe, svi profesori, saradnici, laboranti i neakademsko osoblje nastoje da podrže raznovrsne kreativne aktivnosti studenta, od kojih se ovom prilikom ističe objava „Studentskih novina“.

Kao dekan Pomorskog fakulteta Kotor želim da vas ohrabrim da nastavite da se trudite i radite na unapređenju svog znanja, na razvijanju vještina i realizaciji kreativnih ideja, uz vjeru da će Fakultet u kontinuitetu pružati što je moguće kvalitetnije i sadržajnije uslove studiranja.

Srdačno,

Prof. dr Špiro Ivošević, dekan



Nemanja Pudar

Ja sam Nemanja Pudar. Student sam prve godine Pomorskog fakulteta Kotor, smjer pomorska elektrotehnika. Folklorom se bavim od svoje šeste godine, to jeste od prvog razreda osnovne škole. Ansambl za koji igram KUD „Sloga“ Đenovići, osnovan je 1937. Jedan od mojih prvih uspjeha bila je audicija za CIOFF, svjetsku organizaciju folklor, na kojoj sam nastupio marta 2009. Ishod audicije bio je pozitivan a Ansambl postaje članica CIOFF-a. U toku moje igracke karijere nizali su se nastupi i festivali kako u državi i regionu, tako i u Evropi i Aziji. Prvo inostrano iskustvo počinje turnejom na ostrvo Sicilija u Italiji. Zatim se nižu mnogi festivali u Turskoj, Grčkoj, Bugarskoj, Poljskoj, Makedoniji, Mađarskoj, Austriji, Češkoj... Kao najinteresantnije putovanje izdvojio bih turneju u Istanbulu, gdje sam bio smješten kod porodice. Turneja je trajala 11 dana i bilo je iskustvo kakvo se ne zaboravlja. Koncert na kojem sam nastupio sa svojim kolegama pratilo je preko 1500 ljudi. Kao najveći uspjeh Ansambla izdvojio bih takmičenje u Barseloni, Španija 1985. kada je Sloga predstavljajući SFR Jugoslaviju odnijela prvo mjesto na festivalu svjetskog amaterskog folkloru u konkurenciji 46 folklornih ansambala iz 36 zemalja svijeta. 2016. dobijam priliku da sa svojim kolegama predstavljam Crnu Goru na istom ovom takmičenju. Internacionalno takmičenje "Cantonigros" uživo su prenosile lokalne TV stanice u Španiji, a svi događaji bili su praćeni novinarskim i fotografskim ekipama. U konkurenciji 23 zemlje, osvajamo drugo mjesto.

Na vrhu liste našla se Irska, a iza nas na trećem Estonija. Tom prilikom posjetio sam Barselonu, Nicu, Monako i Milano. U septembru prošle godine, putujem na festival u Izmir, Turska. U narednom period očekuje me putovanje u Italiji i Hrvatskoj, kao i veliki broj koncerata. Folklor je iz mog hobija prerastao u zanimanje. Kao neko ko se ovim bavi 13 godina, preporučio bih svakome da se oprobaju i da iskusi čari putovanja, druženja i nastupanja na velikim prestižnim scenama regiona i Evrope. Planiram da se posvetim podučavanju mlađih naraštaja, kao i dobijanju koreografske licence.



**Festival u Budimpešti,
mart 2018.**

Folklorni ansambl "Nikola Đurković"

je osnovan krajem 2009. godine u Kotoru i ujedno je jedini ansambl u ovom gradu. U sklopu ansambla, koji broji preko 200 stalno aktivnih članova, rade folklorno igracke grupe u 7 uzrasnih kategorija, pjevačka grupa i narodni orkestar. Ansambl je član Udruženja folklornih ansambala Crne Gore (UFACG) i punopravni član Svjetske organizacije folklor - CIOFF. Aktivan je učesnik na velikom broju festivala gdje je ujedno nagrađivan više puta, kako na domaćim tako i na Evropskim festivalima. Osnovni cilj ansambla je animacija, obuka i rad sa članovima uz planski, sistematski i stalni stručni nadzor i konsultacije u svim segmentima rada i djelovanja, sa naglaskom na rad sa djecom i mladima. Članovi ansambla su redovni polaznici na raznim seminarima folkloru i etno kampovima u Crnoj Gori i regionu. Članovi izvođačkog ansambla su jako uspješni studenti, koji tokom svog studiranja imaju pravo na besplatnu članarinu. Nekoliko takvih članova čine svršeni i aktivni studenti sa Pomorskog fakulteta, a to su: Mrvaljević Nikola, Ognjanović Mirko, Grgurović Antonio, Tešanović Radomir, Strujić Erdal, Drobnjak Stefan, Bogdanović Tanja, Marinković Jelena. Osnivač i rukovodilac ansambla je prof. Predrag Šušić.



Krsto Šučur

Dragi budući studenti, Trenutno se nalazite na kraju jedne ali i početku nove, važnije avanture kada se pred Vama nalazi mnoštvo širom otvorenih vrata od kojih morate da izaberete svoj put, put koji će vam dalje oblikovati život i pomoći Vam da izgradite sebe kao ličnost i kao ljude. Ovaj izbor se na prvi pogled može učiniti lakim ali sa sigurnošću mogu reći ono što ste i vi vjerovatno zaključili do sada, da to ipak nije tako, jer ovaj izbor će odrediti dalju putanju Vašeg života. Prema tome, ja bih želio da pokušam da Vam olakšam taj izbor na taj način što ću vam predstaviti ustanovu i profesiju za koju sam se ja opredijelio. Pomorski fakultet Kotor je ustanova visokog obrazovanja koja se već pola vijeka bavi obukom i stvaranjem kvalifikovanog i kompetativnog kadra u oblasti pomorstva kako na domaćem tako i svjetskom tržištu. Pomorstvo kao oblast izučavanja se sastoji iz velikog broja pojedinačnih djelatnosti od kojih svaka od njih traži efikasan i stručno osposobljen kadar. Na ovoj ustanovi, studenti i profesori udruženim snagama rade na podizanju kvaliteta obrazovanja u skladu sa svim promjenama međunarodnih odredbi i konvencija kako bi se upravo ta kompetativnost naših studenata zadržala i povećala. Veliki dio osoblja predstavljaju visokostručni pomorci koji su dugi niz godina proveli ploveći kao kapetani ili upravitelji stroja kao i ljudi koji su obavljali ili još uvijek obavljaju visokopozicionirane funkcije u lučkim administracijama CG i koji prenošenjem svojih iskustava dodatno obogaćuju sami proces obrazovanja. Sami program rada

na fakultetu osim teorijskih predavanja uključuje i praktičnu obuku i vježbe na mnogobrojnim simulatorima kojima je fakultet opremljen kao što su nautički i brodomašinski simulatori, simulatori za visoki napon i mnogi drugi. Takođe posebne vježbe i aktivnosti se realizuju i van fakulteta, kao što je to slučaj na školskom brodu crnogorske mornarice "Jadran" kao i na "Vodenoj kočiji". Pomorski fakultet Kotor takođe ima i sklopljenu saradnju sa više svjetskih kompanija od kojih je najistaknutija njemačka kompanija "Bernhard Schulte Shipmanagement", te na ovaj način pruža pomoć svojim studentima da nakon diplomiranja dođu lakše do posla. Svima Vama koji odlučite da uplovite u vode pomorstva imam da poručim sledeće:

Pomorstvo je više nego djelatnost, to je životna avantura, gdje svaki dan nosi nove izazove i lekcije, koja zahtjeva visoko znanje i kontinualno učenje, i kao sastavni dio sebe nosi velike odgovornosti ali i zasluge, odricanje ali i nagrade, opasnosti ali i poštovanje i predstavlja jednu veliku životnu pouku. Mirno more!



Krsto Šučur

Najveći putnički brod na svijetu

"*Symphony of the Seas*" je najnoviji brod kompanije Royal Caribbean, a radi se o nevjerovatno velikom krizeru koji putnicima nudi zaista jedinstveno iskustvo. Gigantski brod može da primi 8.000 putnika od kojih je 2.220 članova posade. Samo zbog nekoliko kabina i metara dobio je titulu najvećeg krizera na svijetu i tako preuzeo krunu svog blizanca „Harmony of the seas“.

Pravi plutajući grad sadrži preko 66 hiljada metara kvadratnih, veliki broj restorana, uključujući i Central park identičan onom u Njujorku u kome se nalazi preko 12.000 vrsta biljki.

Na brodu se nalazi i klizalište, ali i porodični apartman sa zatvorenim vodenim toboganom, privatnim džakuzijem i bioskopskom salom.



Symphony of the Seas

Najveći brodski motor na svijetu

Wartsila-Sulzer RTA96-C dizel motor ujedno je i najsnažniji motor na svijetu koji koristi dizelsko gorivo pri čemu je ukupna zapremnina ovog 14-cilindričnog motora 25.480 litara, gigantska ukupna izlazna snaga mu je od 108.920 KS (ili 80 megavata) dostupnih pri samo 102 o/min, dok je maksimalni okretni moment 7.603.850 Nm takođe dostupnih pri 102 o/min. Zahvaljujući "common-rail" tehnologiji, moguće je izvući maksimum iz motora pri vrlo niskim okretajima što značajno utiče na smanjenje potrošnje goriva, na manje buke kao i niže emisije štetnih gasova. U najštedljivijem načinu rada, RTA96-C ovaj gigantski dizel motor i dalje troši 6.284 litra goriva na sat! Ukupna masa motora iznosi okruglo 2.300 tona, visina mu je impozantnih 13,5 metara a dužine je čak 27,4 metara. Drugim riječima, RTA96-C najveći dizel motor na svijetu ima visinu jedne zgrade od četiri sprata!



Wartsila-Sulzer RTA96-C

Srđan Marić

Ukoliko ste se pitali što znači biti uspješan sportista i student, prema riječima našeg studenta Srđana Marića, da bi se napredovalo u oba pravca, uspješnim sportistima je veoma bitno obrazovanje i usavršavanje tokom čitavog života, jer posvećenost, upornost i disciplina u različitim životnim sferama obezbjeđuju velika dostignuća kako u sportu, tako i u sticanju visokoškolskog obrazovanja, iako nije lako uskladiti ove dvije aktivnosti. Srđan Marić, student druge godine studijskog programa Brodomaštinstvo na Pomorskom fakultetu Kotor, sa ostvarenim prosjekom tokom studija 9.32 ("B") nas je upoznao sa svojim ostvarenim sportskim rezultatima, koje s ponosom ističemo. Srđan se bavi atletikom već sedam godina. Seniorski je prvak Crne Gore tri godine uzastopno i standardni reprezentativac u atletskim disciplinama na 200 i 400 metara. Vlasnik je rekorda na 200 metara i 400 metara na otvorenom i u dvorani. Jedini je atletičar u Crnoj Gori koji je u dvorani istrčao 400 metara ispod 50 sekundi, tačnije 49.74 sekundi. Učestvovao je na mnogim takmičenjima širom Evrope. Od većih nastupa izdvajamo prvenstvo u Portugalu 2016. godine (European Athletics, Leiria), gdje je na timskom Evropskom prvenstvu osvojio peto mjesto. Pored toga, ostvario je značajan rezultat na prvim Evropskim olimpijskim igrama u Bakuu u Azerbejdžanu 2015. godine (European Games), gdje je kao član štafete 4 x 400 metara oborio crnogorski rekord. Na prošlogodišnjem prvenstvu Evrope trećih liga koje se održalo na Malti (European Athletics Team Championship Third League) zauzeo je peto mjesto. Što se tiče prvenstava koja su organizovana u zemljama Balkana, Srđan je nastupao u Novom Pazaru, Beogradu i Bolusporu (Turska). Učestvovao je, takođe, na mnogim međunarodnim takmičenjima u Elbasanu, Zenici, Beogradu, Zagrebu, Priboju, Sokolcu na kojima je ostvario zapažene rezultate. Dobitnik je posebnih priznanja i nagrada i to:

- Nagrada za najboljeg juniora u atletici Crne Gore za 2016. godinu; Specijalno priznanje za postignute rezultate na nivou Crne Gore u atletici u 2017. godini;
- Značajni Srđanovi uspjesi kojima se ponosi svaki mladi perspektivni atletičar su: Ispunjena norma za Prvenstvo Evrope za male zemlje (Championship of the Small States of Europe) koje će se održati u Lihtenštajnu u 2018. godini;
- Ispunjena norma za Balkansko prvenstvo (Balkan Senior Championship) koje će se održati u bugarskoj Staroj Zagori u julu 2018. godine. Nadamo se da će Srđan, pored brojnih ostvarenih dosadašnjih vrhunskih rezultata u atletici, svoju sjajnu riznicu medalja i pehara obogatiti sa još nekim priznanjima sa predstojećih sportskih događaja na kojima će učestvovati, jer stajati na pobjedničkom postolju je nešto na šta je ponosan svaki sportista. Vjerujemo takođe da će Srđan i dalje aktivno raditi i na svom obrazovanju, uspješno i redovno, sa visokim ocjenama, kao i do sada i nastaviti svoje napredovanje do sticanja diplome i dalje. Pomorski fakultet Kotor će uvijek pružati podršku vrhunskim sportistima, koji su ujedno i studenti za primjer na našoj instituciji, a takođe rado afirmisati njihova dostignuća i motivisati ih u budućim sportskim i profesionalnim aktivnostima.



Srđan Marić i Prof. dr Špiro Ivošević, dekan

Da li ste znali

U DRUŠTVU SA SLIJEPIM PUTNICIMA

Bilo je to ljeta 1995. godine u luci Buenaventura – Kolumbija. Vršio se iskrcaj tereta kojeg smo krcali u luci Baton Rouge – Louisiana, USA. Buenaventura je poznata kao glavna uvozna izvozna luka Kolumbije smještena na obali Pacifika. Međutim, poznata je i kao visoko rizična luka zbog mogućeg ukrcaja i prevoza droge ali i zbog problema sa ukrcajem slijepih putnika.



Iskrcaj tereta u luci Buenaventura

Kako smo pravili četiri pitovanja na relaciji Baton Rouge – Buenaventura – Baton Rouge, bili smo upozoreni od strane lučkih vlasti na mogućnost takvog rizika. S toga smo preduzeli sve što je bilo u našoj moći da spriječimo ukrcaj sumnjivih osoba premda je to bilo teško, sobzirom da su se

svi deklarirali kao lučki radnici. Noć uoči isplavljenja padala je i jaka kiša, pa je i to išlo na ruku onima koji su iskoristili priliku da skriveni isplave zajedno sa brodom. Nakon detaljnog pregleda svih brodskih prostora pronašli smo čak 21 osobu koji su namjeravali da sa brodom stignu do obala Amerike. Ono što nas je posebno iznenadilo je činjenica da su se lučke vlasti dosta indiferentno odnosile prema potencijalnim bjeguncima. Da stvar bude još čudnija na brodu je u ulozi čuvara čitavo vrijeme bio i njihov čovjek čije je zaduženje bilo da spriječi ulazak na brod svim osobama koje nijesu imale udjela u iskrcaju tereta. Nakon izvjesnog kašnjenja konačno smo isplavili pod ubjedenjem da smo dobro odradili pregled broda i ustanovili da na brodu više nemamo neželjenih osoba. Međutim, već narednog dana otkrivamo da na brodu imamo slijepog putnika pod imenom Jesus, koji je po njegovom iskazu imao 18 godina. Imali slijepog putnika (stowaway) na brodu znači imati i dodatne probleme. Prema slijepim putnicima treba se humano odnositi, omogućiti mu normalne uslove života, dovoljno ga na vrijeme prijaviti vlastite zemlje u kojoj se dolazi, čuvati ga da ne napusti brod i sl. Posebno je teško vratiti ga u zemlju iz koje je pobjegao a naročito ako uz sebe nema nikakva dokumenta. Po prolasku Panamskog Kanala, u noćnoj službi drugog oficira palube, isti mi javlja da se na pramčanom dijelu primjećuje povremeno pojavu prigušenog svijella. U jutarnjim časovima vršimo pregled log dijela broda te na jednom krajnje nepristupačnom mjestu nalazimo još troje slijepih putnika. Na sebi od garderobe imaju samo kupače gaće, te kao i Jesus, nemaju nikakva dokumenta. O pronalasku se obavještava Kompanija u čijem je vlasništvo brod i lučke vlasti luke Baton Rouge. Svi nam skreću pažnju da smo u obavezi da sretno dovedemo slijepu putnike do mjesta priveza broda Do luke Baton Rouge trebalo je ploviti uzvodno rijekom Mississippi u dužini od oko 180 milja što vremenski iznosi oko 16 sati plovidbe. Da bi spriječili bjekstvo slijepu putnike držimo zatvorene u jednoj od brodskih kabina. Na takvu odluku je uticala činjenica da smo dan pred ulazak Mississippi pronašli skrivene noževne koje su slijepi putnici otuđili iz brodske kuhinje.



Slijepi putnici u prostorima broda



Osoba koja pokušava pobjeći sa broda

Očito da su se spremali na eventualni obračun u slučaju da ih spriječimo da pobjegnu sa broda. Sumnja se pokazala opravdanom jer čim smo se dohvatili Mississippija unutar kabine nastao je haos. Osiguranje na prozornim razbilo su korisnici djelova kreveta i krenuli u obračun sa posadom. U kontaktu sa američkim Coast Guard-om, od kojega smo tražili pomoć rečeno nam je da smo dužni da dovedemo slijepu putnike do odredišta te da će oni intervenirati tek po dolasku broda. Saznanjem da smo odgovorili za eventualno bjekstvo slijepih putnika, zaboravilo se na humanitarni odnos prema istima. Ne bih navodio metode koje su primijenjene da bi se isti ukolili. Zahvalan sam posadi sa Filipina koja je vješto odradila „odbrambene zadatke“. Uz obećanje na kraju da ću im omogućiti „nesmetan odlazak“ po privezu broda donekle ih je smirilo.



Brod Buenaventura u luci Baton Rouge

Odmah po privezu slijepi putnici su preuzeti i smješteni u zatvor gdje su proveli narednih 10 dana. Trebalo je da se sa nama ponovo vrate u Buenaventuru ali se na kraju od toga odustalo. Tamo su stigli avionom uz pratnju četiri policajca. U Buenaventuru smo dolazili još naredna tri putovanja ali ih nijesmo imali priliku ponovo sresti. Sa slijepim putnicima više nijesmo imali problema jer su brodom tokom boravka čuvali naoružani čuvar koji su za značajnu naknadu garantovali bezbjednost broda i nemogućnost ukrcaja slijepih putnika.

Fotografije iz vremena dešavanja:



Studentski dom Spasić – Mašera

U potrebi za ličnim usavršavanjem, pomorski kapetani Boke Kotorske su nekada išli kod privatnih učitelja i u privatnim školama. (u Perastu, Dobroti, Kotoru i drugim mjestima). Tako se vremenom stvorila potreba da se učenicima obezbjeđi neki jeftiniji smještaj koji bi im pružio i sigurnost. te je 1928. godine u mjestu Prčanj otvoren Internat Državne pomorsko – trgovačke akademije. Inače, prva Pomorska škola u Boki Kotorskoj pojavila se već davne 1850 godine, a njen prvi direktor bio je Vicko Jelčić. Internat Državne pomorsko – trgovačke akademije je na početku brojao oko 60 učenika. Pogoden i ugrožen teškom finansijskom situacijom, Internat prestaje sa radom 1939. godine. Međutim, nakon određenog perioda, tačnije 1946. godine, Dom je ponovo otvoren i nalazio se u zgradi Srednje Pomorske škole u Starom gradu (današnja zgrada Fakulteta za Turizam i Hotelijerstvo). Samo godinu dana kasnije, već 1947. godine, preseljen je u sadašnje prostorije Više pomorske škole da bi se ubrzo (1948. godine) preselio u zgradu sadašnjeg Instituta za biologiju mora sve do 1965. godine. Novonastala teška finansijska situacija, kao i nedovoljan prostor koji je bio namjenjen tadašnjim učenicima, znatno su otežavali uslove čineći smještaj učenika maltene nemogućim. 1969. godine nailazi nešto bolja finansijska situacija, kada Dom učenika pomorske škole prerasta u Dom učenika i studenata Kotor.

Izgradnja sadašnjeg Doma učenika i studenata u Dobroti započela je već 1973. godine, da bi 1974. godine zvanično počeo sa radom. Novi Dom učenika i studenata je površine 3800m², kapaciteta 184 ležaja i 92 dvokrevetne sobe. U julu i avgustu 1974. godine radio je kao hotel za domaće goste. Svoj sadašnji naziv nosi po narodnim herojima – Milanu Spasiću i Sergeju Mašeri (koji su pohađali istu školu – Pomorsku vojnu akademiju u Dubrovniku) od 1974. godine kada je Odlukom radne zajednice Doma o novom nazivu ustanove izvršeno preimenovanje Doma učenika i studenata u Dom učenika i studenata

"Spasić – Mašera". Ovo preimenovanje potvrdilo je i Vijeće Udruženog rada Skupštine SR Crne Gore na svojoj sjednici 25. juna 1974. godine, a 17. aprila 1976. godine je u čast narodnih heroja Milana Spasića i Sergeja Mašere bilo i svečano otkrivanje spomen-obilježja na zgradi Doma, ispred ulaza sa desne strane. Milan Spasić i Sergej Mašera su bili oficiri bojnog broda Kraljevske ratne mornarice Jugoslavije. Oni su potopili, u Tivatskom zalivu, razarač „Zagreb“ i potonuli zajedno sa njim odbivši da izvrše naređenje o predaji broda Italijanskoj mornarici posle kapitulacije Jugoslavije. 1973. godine su proglašeni za Narodne heroje Jugoslavije.

Danas Dom učenika i studenata "Spasić – Mašera" u veoma dobrom i funkcionalnom stanju prihvata studente Fakulteta za pomorstvo i Fakulteta za turizam i hotelijerstvo, kao i učenike Srednje pomorske i Srednje muzičke škole u Kotoru. Sastoji se od četiri sprata sa po dvije etaže, u kojima se nalazi 114 soba. Od tog broja je 32 trokrevetne i 82 dvokrevetne sobe, što ukupno čini 260 mjesta. Jedan sprat je namjenjen učenicima a čini istog sprata iskorišćen je kao prostor za njihovo učenje i za kancelariju njihovih vaspitača.

Broj spratova	Broj soba (ukupno)	Dobrostanje sobe			Trokrevetne sobe za Asperstion	Ukupan kapacitet sobara	Kapacitet (broj mjesta)
		ukupno	sa kupatilom	sa kupatilom			
4	114	82	23	57	32	260	260

Projektom energetske efikasnosti Ministarstva ekonomije prije 6 godina urađena je rekonstrukcija Doma čime su znatno poboljšani uslovi u Domu. Time je obuhvaćeno:

- zamjena kompletne bravarije na svim otvorima doma
- kompletna rekonstrukcija kotlarnice sa novim kotlovima
- postavljena izolacija na fasadi Doma po najvišim standardima
- postavljeni solarni paneli za grijanje tople vode
- zamijenjena kompletna rasvjeta po hodnicima – Ministarstvo prosvjete

Dom raspolaže i ostalim neophodnim prostorijama, kao što su: kuhinja sa restoranom od 200 mjesta, magacin sa rashladnom komorom, vešernica, studentski klub, učionica (TV sala), igralište za male sportove i druge prostorije. Svake godine 17. aprila u čast sjećanja na Narodne heroje obilježava se Dan doma, čije ime Dom nosi, organizuju se sportski turniri i razne manifestacije u organizaciji Doma i DOS-a. (Domske organizacije studenata).



Triptih Spasić - Mašera



Julija Boženková

Šef pita radnika:



4 Karikatura Ana
Nikiforova crno bijelo

PFK

POMORSKI
FAKULTET
KOTOR

*Apoteka pored
Doma zdravlja*

RED TAXI

Djir Taxi



*Studentski dom
Spasić – Mašera*



hostel4u
Montenegro

Mondo
cafe pizzeria

