

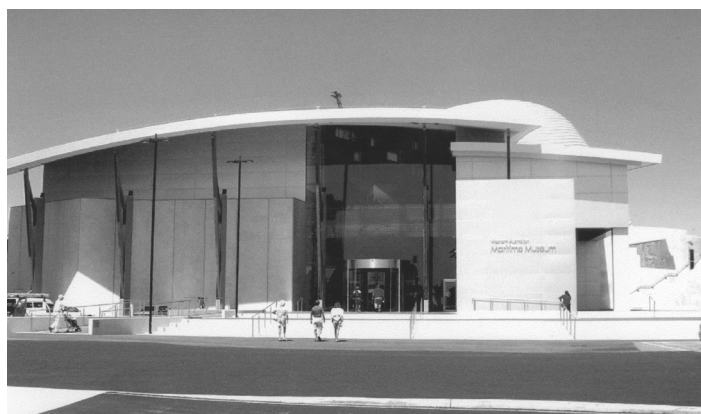
## UZ SVEČANO OTVORENJE NOVOG ZAPADNOAUSTRALSKOG POMORSKOG MUZEJA I OBLJETNICU BRODOLOMA BARKA 'STEFANO'

*On the Opening Occasion of the New Western  
Australian Maritime Museum and the  
Anniversary of the Barque 'Stefano' Shipwreck*

UDK 069:656.6.085.3](94)

Pregledni članak

Review



Zapadnoaustralski pomorski muzej, Perth - Freemantle  
Western Australian Maritime Museum, Perth - Freemantle

### Sažetak

Brodolom drevnog dubrovačkog barka zvanog Stefano dogodio se u noći 27. listopada 1875. godine. O tom nesretnom događaju danas svjedoči jedna stara zavjetna slika u Muzeju Kapucinskog samostana crkve Gospe od Milosrđa u Dubrovniku. Ta slika, kao i priča o brodolomu opisana u knjizi **Brodolom barka Stefano**- kod Rta North West Cape u Australiji, godine 1875., postali su jedan od glavnih motiva prigodom otvorenja novog Zapadnoaustralskog muzeja u Perthu – Freemantle, nazvanog **Svjetski pomorski muzej za novi milenij**.

U svibnju 1876., po povratku u Roebourne, zapadna Australija, zapovjednik brika Alexandra, kap. George Vinal je izvjestio javnost kako je susreo kuter Jessy, 65 km sjeverozapadno od North West Capea, na putu za Freemantle. Budući da je jaki vjetar ometao govornu komunikaciju, dva broda su se približila jedan drugome, a ljudi s Jessy su napisali kredom na ploči ovu poruku: **Bark Stefano imao je brodolom kod NW Capea. Ovdje, na brodu su dva preživjela brodolomca.** \*

### Summary

The ancient barque from Dubrovnik, called 'Stefano' shipwrecked off North West Cape the night of October 27, 1875. The old votive painting, kept in the Museum gallery of Chapucins' monastery of Her Lady of Mercy in Dubrovnik, is the witness of the unlucky event. The painting and the story about shipwreck described in the book **The wreck of the barque 'Stefano'** off the North West Cape of Australia in 1875, were among the most important happenings during the opening occasion of the new WA Maritime Museum in Perth – Freemantle, called **The World Maritime Museum for the New Millennium**.

When the brig 'Alexandra' arrived at Roebourne WA, in May 1876, the master George Vinal, reported that he had passed the pearling cutter 'Jessy', 65 kilometres north-west of North West Cape and bound for Freemantle. There was too much wind and sea for spoken communication, but as the two vessels approached each other, the men on the 'Jessy' had held up a board chalked with the words: **Barque Stefano wrecked on NW Cape.** There are only two survivors on board.\*

\*Silvija Batoš, prof., stručna suradnica, Veleučilište u Dubrovniku, Ćira Carića 4, Dubrovnik

Oko Australije su se često događali brodolomi, ali se u australskim novinama 19. stoljeća malo pisalo o brodolomcima, ljudskim dramama i osobnim reakcijama. Zanimanje za takav jedan događaj raslo je samo ako se radilo o velikom broju ljudskih žrtava. Iznosile su se osnovne činjenice koje su morale ugoditi javnosti. Prava istina se često prešućivala. O stvarnoj situaciji, obično težoj od onoga što je objavljeno, ljudi su mogli samo nagađati. Uglavnom je javnost samovoljno procjenjivala događaje i zadovoljavala se pukim prepričavanjem.

## Zloglasni rt Point Cloates Ominous Point Cloates cape

U posljednjoj četvrtini 19. stoljeća, vremenu nestajanja velikih jedrenjaka, pomorsku trgovinu preuzimaju željezni brodovi na parni pogon. Tada se u obalnim vodama Australije zbilo više od tisuću osamsto brodoloma! Većina pomorskih katastrofa pogađala je brodove koji su trgovali duž australske obale, ali bilo je i brodova iz međunarodnoga pomorskog prometa, kao što su bili: američki kliperi, posebno građeni za prijevoz žitarica, brodovi za lov na kitove, britanski trgovački brodovi na putu za Kinu.

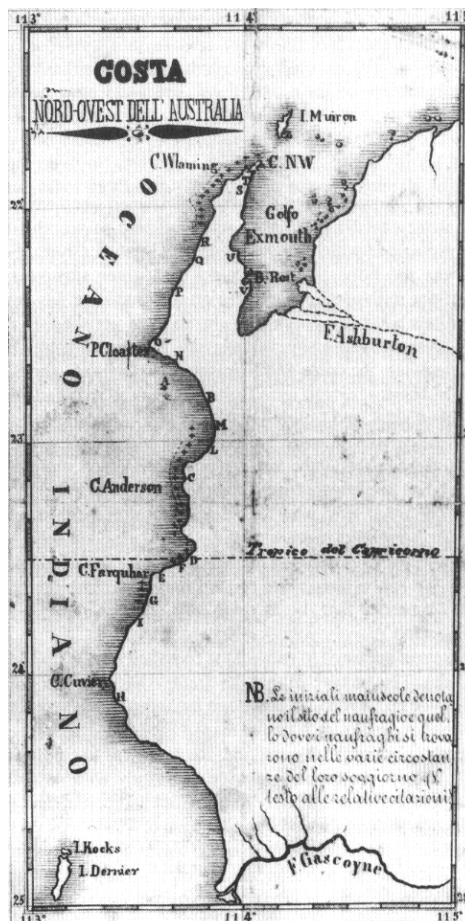
Zapadna obala Australije bila je prvi dio kontinenta koji bi ugledali europski moreplovci, ploveći prema istoku od Afrike preko Indijskog oceana ili uz Južni Pacifik. Brodolomi koji su se dogodili u vodama nastanjene jugoistočne obale Australije, imali su više izgleda za spašavanje nego oni koji bi se dogodili uz nenastanjenu zapadnu obalu. Tamo su se odvijale prave tragedije. Ovako je francuski umjetnik E. V. Arago opisao zapadnu obalu kod zaljeva Shark Bay, 1818. godine: **Obala se ukazala potpuno pusta: bez potočića koji bi nam privlačio pogled, nijednog stabla, krajobraz bez brežuljaka, bez kuća, posvuda tek pustoš i smrt.\*\***

Rt Point Cloates postao je zloglasan po mnogim brodolomima. Tu se dogodila propast broda *Batavia*, jednog od najpoznatijih nizozemskih brodova iz doba prije naseljavanja Australije. Australska vlada taj brodolom označava brodolomom povijesnoga značenja. Tu je 1811. potonuo američki brod iz Bostona, *Rapid*, 366 tona. Odjel za pomorsku arheologiju Zapadnoaustralskoga pomorskog muzeja zaslužan je za otkriće identiteta toga broda i rekonstrukciju njegova brodoloma. Zatim se nižu brodolomi: 1816. portugalskog broda *Correo d'Azia*; 1856. broda *Occator*, 145 tona; 1867. broda *Emma*, 116 tona; iste godine broda *Brothers*, 16 tona; zatim kutera *Bertha*, nastradalog 1874.; pa nasukanja brodova: 1818. *Ollices*; 1870. barka *Strathmore*, te 1815. američke galije *Caledonia*.

Pretpostavlja se da je u razdoblju od sedam mjeseci, u vrijeme kad je tragično nastradao *Stefano*, na istome mjestu bilo još pet brodoloma. S obzirom na okolnosti i nepoznanice toga doba začuđujuće je kako je točnu procjenu približnog položaja nastradalog barka *Stefano* odredio zamjenik zapovjednika Karlo Kosta, s podacima od oko 22°48' zemljopisne širine i 113°37'40" zemljopisne dužine.

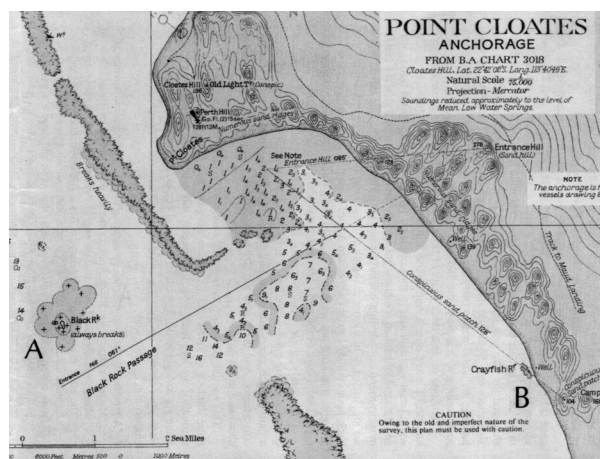
Suvremene pomorske karte pokazuju da je Black Rock najbliža podvodna zapreka, a nalazi se oko dvije milje sjeverno i nešto malo istočnije od te procjene

zemljopisne širine i dužine. U prilog Black Rocka kao mjesta nasukavanja broda govori i to što nema drugih stijena u okruženju širokome oko dvije milje. Grebeni su samo tri milje od obale, a postoji slobodan prolaz kroz grebene od Black Rocka do same obale. To potvrđuje i Bačićevu tvrdnju kako brod nije udario o stijenu, već se nasukao na podvodne litice. Ipak, važno je istaknuti da znanstvenici Zapadnoaustralskog pomorskog muzeja još nisu službeno objavili točno mjesto brodoloma.

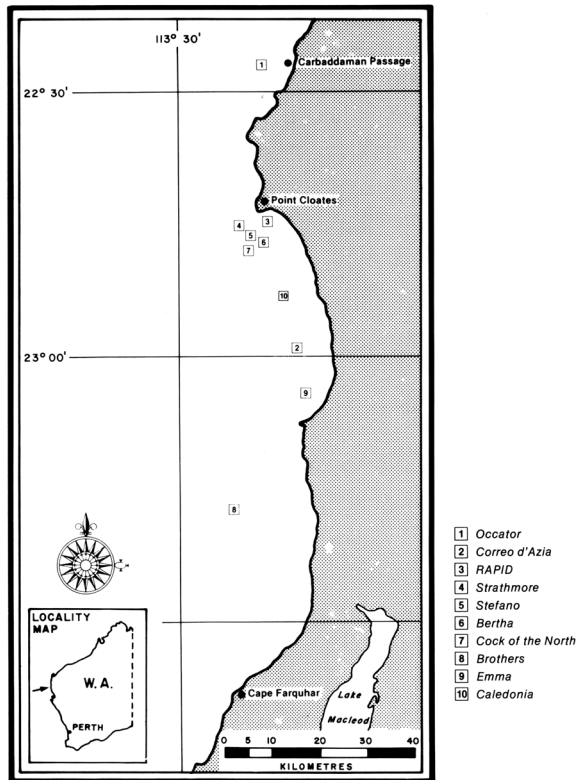


Slika 1. Karta sjeverozapadne obale Australije iz originalnog dokumenta iz 1876.

Figure 1. A map of the coast of NW Australia from the original 1876 manuscript



Slika 2. Sidrište Point Cloates  
Figure 2. Point Cloates Anchorage



Slika 3. Zemljopisna karta položaja nastradalih brodova (iz knjige "Unfinished Voyages", str. 30.)  
Figure 3. Geographical chart of the position of shipwrecked vessels (from "Unfinished Voyages" book)

<b>Vlaho Miloslavić</b>	<b>Dubrovnik</b>	<b>kapetan</b>
<b>Karlo Kosta</b>	<b>Dubrovnik</b>	<b>zamjenik kap.</b>
<b>Martin Osojnak</b>	<b>Rijeka</b>	<b>1. časnik</b>
<b>Ivan Lovrinović</b>	<b>Dubrovnik</b>	<b>2. časnik</b>
<b>Dominik Antončić</b>	<b>Mali Lošinj</b>	<b>brodski tesar</b>
<b>Miho Bačić</b>	<b>Dubrovnik</b>	<b>kadet</b>
<b>Mato Zanetović</b>	<b>Kotor</b>	<b>kuhar</b>
<b>Baldasar Vukašinić</b>	<b>Gruž</b>	
<b>Josip Perančić</b>	<b>Mali Lošinj</b>	
<b>Grgur Pavišić</b>	<b>Rijeka</b>	<b>kormilar</b>
<b>Srećko Bučić</b>	<b>Rijeka</b>	<b>kormilar</b>
<b>Ivan Pavao Radović</b>	<b>Potomje</b>	
<b>Ivan Jurić</b>	<b>Oskorušno</b>	
<b>Toma Dediol</b>	<b>Kućište</b>	
<b>Božidar Vulović</b>	<b>Dobrota</b>	
<b>Nikola Brajević</b>	<b>Konavle</b>	
<b>Henry Groiss</b>	<b>Cardiff, Wales</b>	<b>mali na brodu</b>

Slika 4. Brodska posada prema izvornom rukopisu  
Figure 4. The ship's crew as listed in the original manuscript

## Bark "Stefano"

### The Barque "Stefano"

Prema Bačićevim izjavama i Registru Veritas iz 1875./76. bark Stefano, 858 tona, sagradio je G. Brazzoduro u Rijeci 1873. Rijeka je tada bila pod Austrougarskom Monarhijom, pa je brod registriran u Austrougarskoj. Brod je istodobno plovio pod austrijskom i hrvatskom zastavom, a svi su pomorci bili Hrvati. Samo je 'mali' na brodu bio Englez, Henry Groiss. On je bio prvi među nastradalima u tom brodolomu. Zapovjednik Vlaho Miloslavić ukrcao je dječaka neposredno pred isplovljavanje iz Cardiffa, u Walesu. Brod je bio veličanstven. Dvostruko duži od prosječnoga barka, 51,9 metara dug, visok 10 metara i širok 6,3 metara. Imao je jednu palubu i bokove napravljene od hrastovine, ariša i bukovine, učvršćene žutom mjedi i galvaniziranim željezom. Bio je pregledan i ukrašen mjednim dodacima u Londonu, lipnja 1875. Trup i skladišta su bili u izvrsnom stanju pa je okarakteriziran kao brod prve klase. U vlasništvu Mihovog strica Nikole Bačića, preuzeo je tisuću tristo tona ugljena za Hong Kong. Krenuo je iz Cardiffa 31. srpnja 1875. na svoju prvu i posljednju, tragičnu, četveromjesečnu plovidbu, dugu petnaest tisuća milja.



Cadet Michael Baccich,  
1875, age 16.



Captain Vlaho Miloslavić,  
1875, age 26.



Second Captain Carlo  
Costa, 1875, age 24.

Slika 5. Kap. Miloslavić, Bačić i zamjenik kapetana Costa  
Figure 5. Capt. Miloslavić, Bačić and Second Capt. Costa

## Uobičajeno putovanje

### *The customary route*

Bio je to uobičajeni put kroz Atlantski ocean. Trideset trećega dana puta, 1. rujna, nakon oplovljavanja Rta Dobre Nade, zatekla ih je strašna oluja. Devet dana se bark *Stefano* borio s vjetrovom i valovima. Zapovjednik je tražio neka se skrate jedra.

Neki su valovi bili tako visoki da ni sama posada nije vjerovala da će brod moći zajašiti na njih. Zatim bi brod utonuo u dubinu vala, zastao i zadržao. Dizanje i valjanje postajalo je sve jače, dok vrhovi križeva nisu dodirivali vodu.

Nakon 25 dana plovidbe od Rta Dobre nade prevalili su dvije tisuće devetsto milja, te pristali na nenastanjenome otoku Sv. Pavla. Ta sitna točkica usred južnoga Indijskoga oceana bila je mjesto gdje su pomorci svih zemalja usklađivali svoje kronometre i uspoređivali očitavanja na sekstantima pomoću poznatih vrijednosti za zemljopisnu širinu i dužinu toga otočića.

Pretpostavljali su da su samo dvadeset dana plovidbe udaljeni od zapadne obale Australije. Planirali su zatim krenuti prema istočnoindijskim otocima i ući u Tihni ocean kroz tjesnac Ombai. Potom su imali u planu ploviti južno od Filipinskih otoka.

U podne 26. listopada mogla se s vrha jarbola vidjeti australska obala. Prevalili su dvije tisuće dvjesto milja dalje od otočića Sv. Pavla za manje od mjesec dana. Računali su da će za još mjesec dana stići do svog cilja, Hong Konga. Zato su već počeli pomišljati na svoj povratak kući.

Zapovjednik se odlučio na nešto zapadniji smjer plovidbe, nastojeći da *Stefano* ostane daleko od obale sve dok ne prođe North West Cape. Bojao se mogućih koraljnih grebena i podvodnih litica. Ni pomorske karte nisu bile potpuno pouzdane. Navečer su prošli Jarčevu obratnicu po drugi put, ovaj put u smjeru sjeverozapada. Članovi posade koji nisu bili na dužnosti, spavali su.

## Brodolom

### *The shipwreck*

Točno u ponoć, 26. listopada, na straži su bili prvi časnik Martin Osojnak, kormilar Srećko Bučić, kao i mornari Josip Perančić, Toma Dediol, Božidar Vulović, Nikola Brajević i Dominik Antončić. Oko dva sata poslije ponoći Martin Osojnak se spustio pod palubu po šalicu kave. Ostao je nekoliko trenutaka razgovarati s Ivanom Jurićem, koji se upravo pripremao za sljedeću stražu. Miho Bačić je ležao pokraj njih napola budan. Tek što se časnik vratio na svoje mjesto, u 2 sata i 30 minuta, oglasilo se brodsko zvono. Brod se nagnuo na desnu stranu, te uz veliku škripu i struganje naglo stao. Nastao je muk. Svi su se u panici popeli na palubu. Iako nasukan, brod se stalno valjao i dizao, a svaki val ga je bjesomučno bacao i s njim udarao o stijene.

Zapovjednik je naredio da se razapne još nešto jedara nadajući se da će snažan vjetar ispraviti brod, te ga

podignuti s litica. Međutim, vjetar je postajao olujne jačine i nemilosrdno je tresao brodom. Pala je zapovijed neka ljudi odmah napuste brod u manjim čamcima, onima koji se mogu spustiti u more.

Uz nadljudske napore počeli su spuštati prvi čamac napunjen zalihama vode, hrane i odjeće. U skladu s pomorskim pravilima prvo su ukrcali engleskog dječaka, Harryja Groissa. Čim su počeli spuštati prvi čamac, preko glavne palube udario je golemi val. U jednom trenu je divovski vodeni zid podignuo čamac i bacio ga neizmjernom snagom o bok broda, razmrskavši ga u tisuću komadića. Jadnoga dječaka su raznijeli drveni dijelovi broda. Dio posade se popeo na jarbole i čekao zoru. Već dva sata nakon nasukavanja, jarboli su se počeli rušiti.

Boreći se s olujnim vjetrovom i morem, u nadi da će uspješno napustiti nasukani brod, život su izgubila još šestorica pomoraca. Tako ih se deset (od sedamnaest) uspjelo domoći australske obale. Plutali su morem deset sati na prevrnutom čamcu i na raznim drvenim ostacima broda. Kad su stigli na obalu počela se odigravati višemjesečna prava drama za preživljavanje. Samo su dvojica uspjela izdržati glad, žeđ i izloženost surovim vremenskim uvjetima.

## Posvuda pustoš i smrt

### *Sterility and death everywhere*

Na tom kopnu, pustoš pješčanoj ravnici s pokojim busenom trave, sagradili su zaklon od ostataka s potopljenog broda. Mislili su da se nalaze sjeverno od rijeke Gascoyne, pa su se kretali južno duž obale da pronađu tu rijeku.

Skupinu urođenika, Aboriđina, susreli su 31. listopada. Nisu se mogli s njima sporazumjeti, iako su se Aboriđini služili nekim riječima iz engleskog jezika, naučenim od lovaca na bisere (npr. island – otok, to morning = *tomorrow morning* - sutra ujutro). Bačića su zvali *Mir*, izvedeno od Miho, a Jurića *Tigone*, od Ivane! Prvobitno se mislilo da su Aboriđini bili neprijateljski raspoloženi prema našim pomorcima. Tek su kasnija istraživanja i razgovori s potomcima tih plemena potvrdili suprotno. Urođenici su pomagali brodolomcima. Donijeli su im ostatke zemljopisne karte toga dijela australske obale, koja je izgleda doplovila s nastradalog broda. Opskrbljivali su ih vodom i hranom.

Brodolomci su krenuli na jug 1. studenog, ali su se 16. studenog počeli vraćati natrag, jer im je ta pustoš prijela smrću. Gladovali su. Oskudijevali su vodom. Jedva su preživljavali. Hranili su se jajima od kornjača i školjkama, koje su nalazili duž obale. Onda je 21. prosinca naišao strašan ciklon, koji ja harao danima i oduzeo im posljednju životnu snagu. Dvojica brodolomaca, sasvim izmučeni, umrli su na Božić, a ostala šestorica ubrzo nakon njih. Do 6. siječnja 1876., jedino su Miho Bačić i Ivan Jurić još pokazivali znakove života. U tim uvjetima došli su do granice ludila. U svom ranijem uvjerenju su držali da su australski urođenici ljudožderi i bojali su se susreta s njima. Tek nakon pomoći koju su im upravo oni

pružili i u svojoj izbezumljenosti i u bjesnilu, zbog surovih i nesnosnih uvjeta, sami su sebe prepoznali kao prve ljudoždere u tom tuđem svijetu. Svijest im se pomutila. Više nisu znali što rade. Nakon strašne tjeskobe i agonije

kroz koju su prolazili, obuzelo ih je neopisivo grizodušje i stid nad grijehom koji su počinili, kad su u izgladnjelosti navalili, kao divlji vuci, na tijelo svojega mrtvog prijatelja i sudruga.



**Slika 6. Krajoblik južno od NWCape-a**  
**Figure 6. Landscape south of NWCape**



**Slika 7. Krajoblik sjeverno od NWCape-a**  
**Figure 7. Landscape north of NWCape**

## **Spas** **Rescue**

Na sreću, brodolomce su ubrzo pronašli Aboriđini i pomogli im preživjeti. Živjeli su zajedno s tim plemenom sve do proljeća, točnije do 18. travnja. Tog dana je jak vjetar primorao kap. Charlesa Tuckeya, lovca na bisere,

da se svojim kuterom *Jessy* približi obali (Exmouth Gulf). Spazio je među tamnolutim urođenicima na obali i dva polugola, poluizgladnjela bijelca. Bili su opečeni suncem, raščupani i neošišani. Kap. Tuckey ih je vratio u civilizaciju. Ukrcao ih je na svoj kuter i zaplovio prema luci Freemantle. Na tom putu, koji je trajao sedamnaest dana, susreo je brik *Alexandra*. Posada s *Jessy* je poslala tom briku poruku o brodolomu, ispisanu kredom

na ploči. Tako je zapovjednik brika, kap. George Vinal prvi donio javnosti vijest o brodolomu *Stefana*.

Stanovnici toga zapadnoaustrijskoga grada bili su ogorčeni, jer je ta vijest tako dugo putovala do njih. Borba za život brodolomaca je trajala mjesecima, a javnost o tome ništa nije znala. Hitno su zatražili od australske Vlade neka se iznađu sredstva za organiziranje posebne službe i spasičkog broda. Spasilački brod bi stalno obilazio zloglasni Rt Point Cloates, pronalazio brodolomce i pružao im hitnu pomoć.

Već nakon nekoliko mjeseci to se realiziralo puštanjem u promet oko zapadne obale Australije spasičkog broda *Victoria*, pod zapovjedništvom kap. P. Walcott-a. On je jedva preživio, kao 18-godišnji mladić, u jednome brodolomu 1852., sjeverno od Freemantlea.

Tako je *Stefano* pokrenuo tadašnju javnost. Postao je primjer kako stanovnici mogu pozitivno utjecati na mnoge javne odluke u svagdanjem životu. Nakon što su spoznali svoju snagu i moć, zahtijevali su pravodobne, istinite činjenice i brzo djelovanje. Najvažnije je da su to i ostvarili.



Slika 8. Kap. Charles Tuckey  
Figure 8. Capt. Charles Tuckey

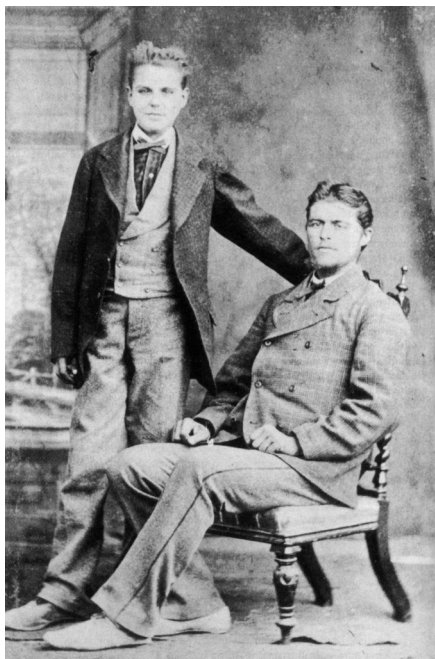


Slika 9. Lukobran u Freemantleu, 1870.  
Figure 9. Fremantle Jetty, 1870.

## O unuku i djedu

### *Grandson and his grandpa*

Dvojica preživjelih poslije dramatičnog brodoloma barka *Stefano*, 16-godišnji kadet Miho Bačić i 19-godišnji mornar Ivan Jurić, tek šest mjeseci nakon brodoloma, pričali su prvi put u javnosti o tome nesretnom događaju. Nakon stotinu dvadeset i pet godina, sam Miho Bačić je postao glavnim junakom iste priče, u knjizi **Brodolom barka Stefano**. Pisac je njegov unuk, Gustave Rathe, umirovljeni mornarički časnik SAD-a. Služio je na Južnome Pacifiku od 1942. do 1944., u vrijeme bitke u Koraljnom moru. Knjiga je napisana u prvome licu po uzoru na klasične priče ove vrste u američkoj književnosti. Prikazuje samo jedan isječak velikog pomorskog iskustva iz doba posljednjih jedrenjaka. Neslomljivi duh, hrabrost, moralna snaga i nadljudska težnja za preživljavanjem dalmatinskih mladića univerzalne su vrijednosti opisane u ovoj knjizi. Gustave Rathe ističe da u sadašnjem trenutku taj isti duh u Hrvatskoj živi još i danas.



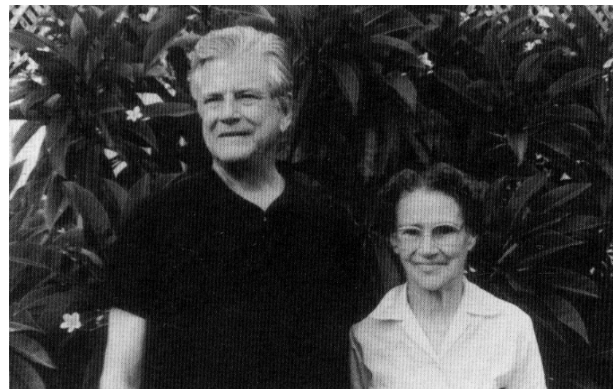
Slika 10. Jurić i Bačić, Freemantle, 1876  
Figure 10. Jurić and Bačić, Freemantle, 1876.

Knjigu je posvetio svojoj majci Eukseniji Baccich Rathe. Ona je bila drugo dijete u obitelji Miha Bačića. Dvije Mihove kćeri rodile su se 27. listopada na obljetnicu brodoloma: Euksenija 1890., na petnaestu, a Ana 1900., na dvadesetpetu obljetnicu. Ova neobična slučajnost navela je Miha da izabere prvoj kćeri ime Australija. Njegova supruga, koja je studirala jezike, predložila je prikladnije ime Euksenia (grč. eu-xenos, tj. visoko poštovanje prema strancima). Tako ih je to ime podsjećalo na srdačnu brigu kojom su ljudi iz daleke Australije spasili život njezinome suprugu i ocu njihove djece. Bijelcima, kao i tamnoputim ljudima iz te daleke zemlje, Mihov unuk Rathe i danas pokazuje isto poštovanje, te zahvalnost za svoj život.

Rathe je prvi put posjetio Hrvatsku 1985. Proputovao je cijelom Jadranskom obalom od Rijeke do Kotora. Nastojao je pronaći tragove svojih korijena. Na Korčuli je u tome i uspio. Otkrio je mnoge zapise iz 1650.g. o precima s majčine strane. Bio je impresioniran ljudima u Hrvatskoj, njihovim znanjem, karakterom i osobnostima. Većina tih ljudi govorila je mnoge strane jezike i s ponosom isticala poznavanje međunarodne trgovine, kojom su se bavile njihove obitelji stoljećima. Kao rezultat toga diljem svijeta su nastajale kolonije Hrvata. Kasnije su se onamo Hrvati i dalje iseljavali.



Slika 11. Obitelj kap. Vicka Vukovića sa Šipana  
Figure 11. The family of capt. Vincent Vuković from the island of Šipan



Slika 12. Gustav Rathe, autor knjige "Brodolom broda Stefano" i unuka kap. Vicka  
Figure 12. Gustav Rathe, the author of the book "The shipwreck of the vessel Stefano" capt. and Vincent's granddaughter

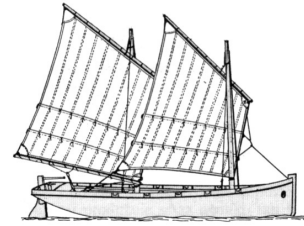
More je postalo životni zov Ratheovog djeda Miha, jer je već njegov pradjed imao nekoliko preokooceanskih brodova, te je plovio posvuda po svijetu. Bark *Stefano* bio je u vlasništvu Mihovog strica Nikole Bačića. Pred ukrcaj na sudbonosno putovanje, mladi Miho je tješio svoju majku govoreći joj kako je u njegovoj obitelji s obje strane bilo mnogo pomorskih kapetana. Smatrao je to pozivom svojega naroda. Hrvatska trgovačka mornarica tada je bila jedna od najvećih i najboljih na svijetu. Za razliku od britanskih, francuskih i španjolskih ratnih brodova i kitolovaca, koji su stalno bili u opasnosti ploveći po





**Literatura****References**

- [1] \*R. Vincent, Roebourne, 19 May 1876. Report Police Records, Acc. No. 129, Batty Library, 1876.
- [2] \*\* G. Rathe, The Wreck of the Barque Stefano off the North West Cape of Australia in 1875, F. Farrar, Strauss, Giroux, New York, 1992.
- [3] G.i K. J. Henderson , Unfinished Voyages. Western Australian Shipwrecks 1851 – 1880, Univ. of W. A. Press, 1988.
- [4] J. R. Dominick, The Dynamics of Mass Communication, Giroux, New York, 1999., str.370.
- [5] Hrvatsko komunikološko društvo, Mediji, kultura i odnosi s javnostima, Grafomark, Zagreb, 2002., str. 178.
- [6] Hrvatska enciklopedija, br. 1, 2 i 5, Leksikografski zavod, Zagreb, 2003,



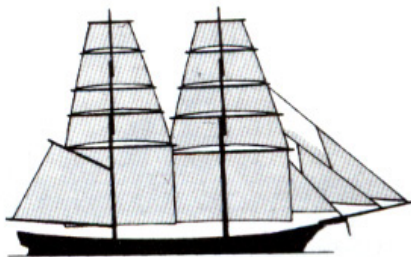
**Kuter** (*engl. cutter*) – manji jedrenjak s jednim ili dva jarbola, malo nagnuta prema krmu, uz koji se razapinje sošnjača i vrška, a na pramcu prečke. U početku se pri krmenom vjetru razapinjalo i križno jedro, koje je poslije zamijenio spinaker. Kuteri su služili u teretne, ribarske, peljarske, carinske i poštanske svrhe. U nekim ratnim mornaricama ovaj je naziv prenesen i na suvremene brodove ( US Coast Guard Cutter – motorni patrolni brod).

### Tumač naziva starih jedrenjaka, spomenutih u tekstu

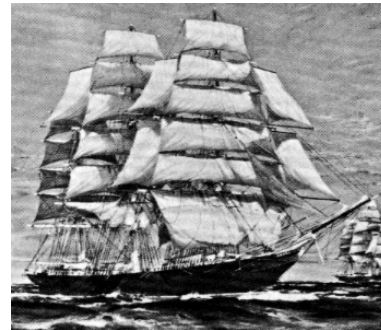
#### *Glossary of old sailing-ships terms mentioned in the article*



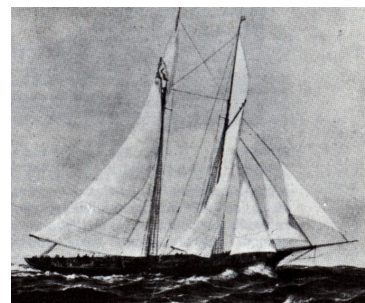
**Bark** (*engl. barque*) - jedrenjak s tri ili više jarbola s osnikom. Nosivost 300...5600 tona. Krmeni jarbol ima uzdužna jedra, a svi ostali križna. Između jarbola razapinju se letna jedra, a kosnik ima prečke (flokove).



**Brik** (*engl. brig*) – brz jedrenjak srednje veličine s dva jarbola s križnim jedrima i jednim sošnim jedrom na krmenom jarbolu; kosnik i prikosnik s 2 do 3 prečke. Relativno novijeg datuma. Ne spominje se prije početka 18. st.



**Kliper** (*engl. clipper*) – u svoje doba (19.st.) najbrži veliki jedrenjak na svijetu, uska trupa, lijepih oštrih linija i uskog pramca, s tri ili više jarbola, nagnutih prema krmu. Zbog velike brzine, uglavnom je prevozio vrijednu i pokvarljivu robu, najviše čaj iz Kine u Veliku Britaniju.



**Škuner** (*engl. schooner*) – jedrenjak s dva do sedam jarbola. Ima sošna jedra i vrške, kosnik i prečke. Pojavio se 1700 uz obale Sj. Amerike, a zatim i u Europi. Upotrebljava se u ribarstvu i pomorskoj trgovini. Prve jahte na jedra bile su tipa škunera, najčešće s dva do tri jedra. Suvremeni tipovi imaju bermudska jedra.

Rukopis primljen: 20.6.2003.