

MARIN ŠIMERA

## O POMORSKOJ TERMINOLOGIJI

### UVOD

Brodarenje je najprvotnija djelatnost jer je vezano za razmjenu robe koju je trebalo transportirati kopnom (karavane) i (na splavima i brodovima) morem, rijekama i jezerima. Kasnije, postupnim razvojem iz ove razmjene robe nastala je trgovina koja zajedno s brodarstvom od pamtivijeka predodžuje prvu čovjekovu djelatnost kojom se pospješivao razvoj i napredak u kulturnoj i materijalnoj sferi čovjeka.

Zbog ovih su se razloga i mogle razviti civilizacije na prikladnim mjestima uz vodene tokove (Nil, Dunav i dr.), ili na obalama mora, npr. kod Feničana (Tir i Sidon), a kod starih Grka Atena s kolonijama na Siciliji, Malsalia (Francuska) Issa u Jadranu i dr.

Kao i svakoj ljudskoj djelatnosti, tako se i u brodarstvu razvijao specifičan način izražavanja i govora, a sa stalnim usavršavanjem brodova i brodske opreme nastajale su i nove riječi, tj. novi termini. Razvojem pismenosti pomorska se terminologija sačuvala pa kao kuriozum možemo navesti da mi i danas upotrebljavamo starogrčki termin SIDRO.

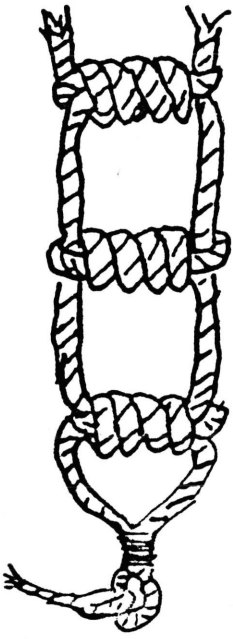
### Razvoj pomorske terminologije na istočnoj obali Jadrana

Odmah treba naglasiti da su svi narodi, koji su obitali na istočnoj obali Jadrana sve do naših dana imali burnu prošlost a uzrok je ovome što je Jadran raskrižje trgovačkih putova između istoka i zapada, a isto tako i između sjevera i juga. Jantar je npr. stizao s Baltika kopnom do Istre i preko tzv. otočja »elektrides« (elektron = jantar) i dalje brodovima do starog centra jantarske trgovine Pilosa na Peloponezu. Otoci elektrides su današnji Cres i Lošinj s otočićima. Jantarski je put bio poznat još 1500 godina p.n.e.<sup>1</sup>

Stari su Grci kasno ušli u Jadran, možda zbog toga što im je bilo lakše ploviti dobrim krmenim vjetrom prema zapadu nego se boriti sa snažnom burom iz suprotnog smjera kad su željeli zaći u Jadran. Osim toga, istočna obala Jadrana ograđena je visokim i strmim gorama i nije im bilo lako pronaći povoljan prijevoj za prodor u unutrašnjost.

Kod tih dobrih prirodnih prijevoja su se i razvili prvotni gradovi i to: na ušću Bojane današnji Ulcinj, kod Ilira Risan, Solin, Senj, Rijeka i dr.

Razvoj pomorske terminologije na istočnoj obali Jadrana mogli bismo, radi lakšeg praćenja, podijeliti na slijedeća razdoblja: 1. pod vlašću starih



Sl. 1

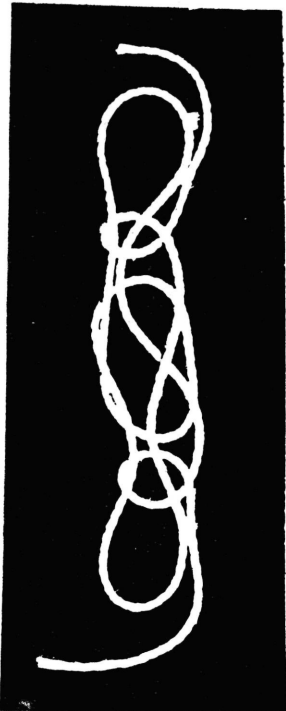


Sl. 2

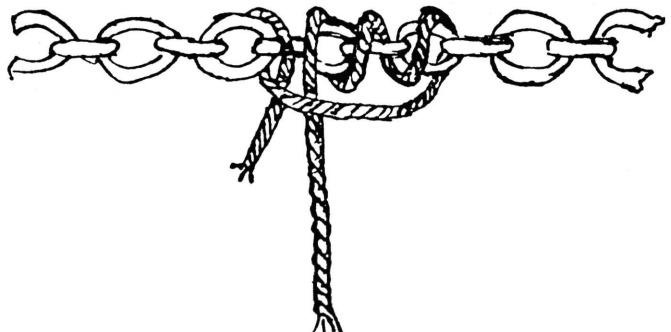


Sl. 4.

Sl. 5



Sl. 3



Grka, 2. pod vlašću Ilira, 3. pod vlašću Rimljana, 4. pod vlašću Bizanta, 5. pod vlašću Hrvata do godine 1084, 6. pod vlašću Mletaka, 7. pod vlašću Austrije, 8. za vrijeme bivše Jugoslavije i 9. danas u novoj Jugoslaviji.

**Ad. 1** Stari Grci, kad im je postala pretijesna vlastita domovina, odvažiše se na more, u potragu za kolonijama po Mediteranu, a radi kositra brodili su sve do Britanskih otoka. Grci se raširiše po Siciliji, a u Masaliji — današnji Marselj — utemeljiše pomorski emporij, u koji je pristizao jantar s Baltika i druga roba iz Evrope, a grčki su ih brodovi razvozili dalje po Sredozemlju i u Grčku.

Nešto kasnije, od VI do V st. p.n.e. Grci su uplovili u Jadran sve do Ilirskog naselja Naron — današnji Vid na Neretvi. Starosjedioci Iliri u to doba nisu bili pomorci pa su ih Grci lako potisnuli s obale. Na otoku Hvaru utemeljiše Pharos, danas Starigrad, a na Visu grad Issa.<sup>2</sup>

Iz Isse zbog povoljnih vjetrova Grci su plovili do današnjeg Solina, Stobreća i Trogira, odakle su lakoćom prelazili preko prijevoja kod Klisa dalje u unutrašnjost.

Od vrsnih starogrčkih pomoraca na našoj obali do danas se sačuvao naziv **sidro**, o čemu je već naprijed bilo govora.

**Ad. 2** Starosjedioci na našoj obali Iliri nisu mogli trpjeti da se Grci i dalje šire i šepire po njihovoj zemlji i, ugledavši se na vrsne pomorce došljake, počеше i sami graditi veće brodove, pa su u II st. p.n.e. imali toliko brodova da su uspjeli izbaciti Grke iz Isse.

O borbi Grka s Ilirima kod Isse najbolje govori iskopani spomenik u Visu na kojemu je zapis o pogibiji ilirskog junaka Kalija.<sup>3</sup> Od Ilira nam se sačuvao termin za tip broda liburna, koji su i Rimljani prihvatili i gradili za svoju ratnu flotu.

**Ad. 3** Pod rimskom vlašću su se na istočnoj obali Jadrana naglo počela razvijati već zatečena naselja a i izgrađivana su nova na svim prikladnim mjestima, ali dva najvažnija pomorska uporišta, tj. emporija, bili su današnja Pula i Solin. Prvi je uglavnom služio kao vojničko uporište.

Za prijevoz vojske i robe Rimljani su izgradili vrlo jaku flotu, a budući da su bili dugogodišnji nosioci vlasti i kulture na našoj obali, ostavili su nam bogatu pomorsku terminologiju, koja se kasnije preko Mlečana sačuvala do danas.

**Ad. 4** Raspadom Rimskog carstva na dva dijela naša je obala bila potpala pod vlast Bizanta, tj. postala je njihov temat.

Za tzv. velike seobe naroda naši su preci došli u dodir s Bizantom i vojnički mu pomagali u ratovima, a Bizant je tolerirao njihovo naseljavanje na obali i otocima.

S vremenom Bizant je sve većma slabio, a naši su narodi ojačali i uspjeli organizirati jaku državu s prilično velikom mornaricom.

*Sl. 159 — Br. 1 i 2 — podnogalj, uzao i upletka za penjanje na vrh jarbola, br. 3 — uzao za sidreni lanac, br. 4 mačka — dio brodske opreme za izvlačenje sidra, br. 5 — brodska sputa*

**Ad. 5** Slabljenje moći Bizanta trajalo je dugo, a usprkos tome što su Hrvati uspjeli izgraditi jaku flotu, Bizant je još uvijek svojatao prava na suverenitet nad tematom Dalmacije.

Kad su Normani došli na zapadnu obalu južnog Jadrana, pružila se prilika za oslobođenje od Bizanta, pa su tada Hrvati s Normanima sklopili savez protiv Bizanta i Venecije. Stoji zapisano da je normanski knez Robert Guiskard u bojevima od 1082. do 1084. bio izabrao između hrvatskih brodova 12 za pratnju sebi i svojoj supruzi.<sup>4</sup> Ovo govori da su nam preci znali graditi dobre i brze brodove, jer se samo takvi uzimaju kao pratnja dostojanstvenicima.

Na žalost teško je pronaći terminologiju koja se upotrebljavala kod Hrvata na tih 12 brodova, ali je vjerojatno da su to bili domaći nazivi, kao što ih i danas ribari upotrebljavaju za ribe npr. list, zubatac, podlanica i dr.

**Ad. 6** Nakon uništenja hrvatske flote i kasnijih događaja s Mađarima na Gvozdu i Biogradu na moru (1102) Venecija je sve više jačala i širila svoju vlast na istočnoj obali Jadrana. Mlečani su preko naših gradskih centara vršili i jak kulturni utjecaj, pa se tako i njihova (latinska) pomorska terminologija širila među naše ribare i pomorce. Možemo zahvaliti samo slabim komunikacijama da se latinska pomorska terminologija sporo širila među naše ribare pa otud i ona dvojnost u nazivima riba što je bilo naprijed izneseno.

Nije samo gordost nepismenih ribara pridonijela očuvanju domaće pomorske terminologije, već su za to zaslužni i naši rodoljubni pisci. Pravi je užitak čitati Hektorovićevo djelo »Ribanje i ribarsko prigovaranje«, a možemo reći da ni ostali naši pisci nisu dopustili da potpuno zamre domaća riječ i da se posve zatre naša pomorska terminologija. Ipak, predugo je trajala vlast Venecije nad dijelom istočne obale Jadrana a da ne bi ostavila traga.

**Ad. 7** Austrija je 1815. proširila vlast nad istočnom obalom Jadrana sve do pred luku Bar. Interesantno je napomenuti da je austrijska birokracija dopustila upotrebu pomorske terminologije na talijanskom jeziku kako bi i na taj način spriječila razvoj i upotrebu naše domaće terminologije.

U drugoj polovici 19. stoljeća Austro-Ugarska monarhija uvodi u ratnoj floti njemačku, a u trgovačkoj floti talijansku pomorsku terminologiju. Mađari su revolucijom iz 1848. izvojštili pravo tzv. »Nagodbe«, po kojoj se donja polovica crvenog polja na zastavi trgovačkih brodova mora obojiti zelenom bojom, simbolom Mađarske.

U reformama tog vremena u Hrvatskoj se prišlo prikupljanju pomorskih terminala, u čemu je prednjačio prvi ravnatelj nautike u Bakru prof. Božo Babić iz Volarice (Senj). B. Babić je završio pomorsku školu u Rijeci, i kad je postavljen za ravnatelja nautike u Bakru, osjetio je nepravdu da se domaći vrsni pomorci moraju mučiti oko izgovaranja pomorske terminologije na njemačkom jeziku. Boži Babiću uspjelo je da godine 1870. u Trstu izda »Morski Riečnik« na hrvatskom jeziku.<sup>5</sup>

Zanimljivo je Babićevo putovanje uzduž naše obale u potrazi za domaćim nazivima pomorske terminologije pa je tako na ušću Neretve zapazio da ribari svoje čamce nazivaju »trupice« (trup), i odlučio da dotadašnje »brodsko korito« nazove »brodski trup«. Predlagao je da se za uvozno žito

kaže »morsko žito«, jer tobože narod na obali tako govori, ali je mnogo prikladnije reći »prekomorsko žito«.

Božo Babić je prvi upotrijebio termin »podnogalj« za vezani uzao i upletku, u koje se može ugurati noga pri penjanju od koša do vrha jarbola (vidi sl. 1 i 2). Međutim, Babićev »Morski Rječnik« iz 1870. ostao je mrtvo slovo na papiru jer je ratna mornarica ex. a. u. imala terminologiju na njemačkom jeziku, a u austro-ugarskoj trgovačkoj floti se upotrebljavao talijanski jezik.

**Ad. 8** Raspadom Austro-ugarske monarhije nastala je prava prilika da se stvori domaća pomorska terminologija. Međutim, izgleda da oni koji su prikupljali pomorske nazive nisu imali pri ruci Babićev »Morski Rječnik« iz 1870. pa je od podnogalja (sl. 2) nastala »dvopletka« (vidi Pom. encikl. I, izd. 7—711 red. br. 121). Dvopletka je loš pomorski termin jer ne kazuje zašto stvar služi. Dvopletka je izrađena od komadića konopa čiji su krajevi kratko upleteni i to bi trebala biti tzv. KRATKA UPLETKA bez obzira na to je li samo jedan kraj upleten ili oba. Za to predlažem da se u počast prof. Bože Babića uzao sa slike 1 i dvopletka (sl. 2) nazovu PODNOGALJ.

Odmah nakon ujedinjenja u novu državnu tvorevinu nazvanu SHS nastala je potreba za tiskanjem kompletne pomorske terminologije, pa su se oko tog posla uposlili vrsni pomorski stručnjaci iz nautičke škole u Bakru, Dubrovniku i Kotoru, i tako je 1922. u Zagrebu tiskan Pomorski rječnik. Taj prvi pomorski rječnik uz naše pomorske nazive ima još i na njemačkom i na talijanskom jeziku, ali je ostao štur, tj. nekompletan, jer se nije radilo na njegovu proširenju.

I u ratnoj, tzv. kraljevskoj mornarici bivše Jugoslavije nastojalo se izraditi pomorski rječnik, pa je rad na tome povjeren por. fregate Hudičeku, koji je uglavnom s njemačkog preveo samo nazive uzlova i čvorova. I rad por. freg. Hudičeka ostao je štur, jer on nije uspio prikupiti termine za sve uzlove i čvorove, a napad na Jugoslaviju 1941. taj je rad prekinuo.

Siromaštvo u domaćim pomorskim nazivima u oblasti tzv. mornarskih vještina nastalo je otuda što smo u doba jedrenjaka upotrebljavali tuđice, a nagli i, mogli bismo reći, prenaprili razvoj parobrodarstva bacio je u zasjenak nazive iz jedrilja, uzlova, čvorova i ostalih vještina. Tako je prohujalo šezdesetak godina, a da nismo uspjeli sakupiti sve pomorske termine i izdati cjelokupni pomorski rječnik. Danas smo u mogućnosti prikupiti potrebna financijska sredstva za izdavanje pomorskog rječnika.

U sadašnjem trenutku možda nam i nije potreban neki zaboravljeni naziv iz vremena jedrenjaka, ili tzv. »brodska sputa« kojom su se nekada krotili i smirivali pijani nasilnici na brodu<sup>3</sup> (vidi sl. 5), ali mi još nemamo ni naziva za uzao za lanac koji će se upotrebljavati sve dok bude i zadnji brod plovio, tj. dok se bude upotrebljavao sidreni lanac (sl. 3).

Osim gore iznesenog, u nedostatku dobre pomorske terminologije dolazi do toga da svaki pisac rabi svoje termine, tj. one koje on zna i ne trudeći se da u literaturi pronađe bolje odnosno prave nazive. Baš jedan takav biser od termina zapeo mi je za oko u knjizi Branislava Grujića »Rečnik englesko-srpsko-hrvatski« Prosveta Beograd, u kome na str. 47. pod engl. riječi CAT stoji prijevod: sprava za izvlačenje lengeru. Iz ovog se vidi da autoru nedostaje poznavanje pomorske terminologije, jer na moru se brodovi učvršćuju za dno (vežu) sidrom, a na rijekama to čine tzv. kotvom sa četiri kraka, a nikako lengerom. Ako je pak autor mislio na najprimitivniju spravu

za izvlačenje sidra, onda bi trebalo da je riječ o predmetu brodske opreme koju prikazuje slika 4, a koja se u pomorskoj terminologiji naziva MAČKA, jer sličići mačjoj šapi. Pandžama ove »mačke« zakvači se karika sidrenog lanca pa se koloturom može lanac i sidro dizati na brod. Ali, onda taj predmet (»mačku«) ne treba nazivati sprava, jer je to samo jedan komad, a sprave se obično sastoje od mnogo dijelova ili sklopova, drugim riječima misli se na mehanizam koji sam može podići sidro. Ne čudi me pomorski naziv za lenger i spravu za izvlačenje sidra jer je to lokalizam s obala naših rijeka, ali me čudi nepoznavanje pravih termina između UZLANJA i ČVORIČE-NJA koje se može pročitati u časopisu Morsko ribarstvo br. 2, 1981. na str. 45 do 47. Naime, svi ribari na našoj obali krpaju mreže pomoću dva uzla i to: zastavnim uzlom ili tzv. muškim uzlom, a ne pomoću čvora, i nije mi jasno zašto se u tvornici mreža u Biogradu na moru uzao naziva čvor. Čvorovima se mjeri brzina broda.

Premalo je prostora za dalju razradu ove teme, ali je dovoljno izneseno da nas ponuka da požurimo s izdanjem naše pomorske terminologije, jer u zadnjih stotinjak godina u tom poslu nismo daleko odmakli.

#### Literatura

- Dr Grga Novak: Naše more, Zagreb 1932.  
Isti. Jadransko more u sukobima i borbama kroz stoljeća, Beograd 1962.  
Branko Kirigin: Ponovno u Issi, čas. Mogućnosti 4/1981, str. 442.  
Hendrik V. Van Loon: Brodovi i njihovi putevi.  
Petar Hektorović: Ribanje i ribarsko prigovaranje.  
B. Babić: Morski Rječnik, Trst 1870.  
Rudolf Crnić: Pomorski rječnik, Zagreb, 1922.  
Cliffors W. Ashety: Il libro dei nodi.  
Sam Svenson: Hanbook of Seaman's Ropework.  
Branislav Grujić: Rečnik englesko-srpskohrvatski, Prosveta, Beograd.