

Izvorni znanstveni rad  
UDK 929 Sv. Pavle:347.798(495 Kreta:497.5 Mljet)“00”  
Primljeno: 15.10.1999.

## O NEKIM NAVIGACIJSKIM ASPEKTIMA PLOVIDBE SVETOGA PAVLA OD KRETE DO MELITE

ANTUN NIČETIĆ

**SAŽETAK:** Godine 61. sv. Pavao krenuo je iz luke Caesaree u Rim. Putovanje se nije odvijalo po planu plovidbe, već je brod, zahvaćen nepovoljnim sjeveroistočnim vjetrom, otrgnut od kretske obale, nakon četrnaestodnevnog lutanja morem doživio brodolom na otoku Meliti. Budući da se u to doba otoci Mljet i Malta nazivaju istim imenom Melita, prevladava mišljenje da se taj događaj zbio na Malti. U ovom radu iznose se suprotna gledišta koja upućuju na to da je Mljet otok brodoloma sv. Pavla.

Sv. Pavla uhitiše u Palestini, a on, kao rimski građanin, učini priziv na sud cara Nerona. Prema zapisima sv. Luke u *Djelima apostolskim* (glava 27. i 28.) u Novom zavjetu,<sup>1</sup> sv. Pavao krenuo je kao sužanj 61. godine na putovanje iz luke Caesaree u Rim. Brodom je trebao stići u Puteoli (danas Pozzuoli pokraj Napulja), a odatle pješke u Rim. Putovanje se nije odvijalo po planu plovidbe, već je brod skrenuo s planiranog puta nošen nepovoljnim vjetrovima s Krete, pa je nakon četrnaestodnevnog lutanja morem doživio brodolom na otoku Meliti.

Jednako se tvrdi i u znanstvenoj literaturi koja se bavi tim pitanjem, jer se ona očito oslanja na spomenuti izvornik.

---

<sup>1</sup> Djela apostolska (glava 27. i 28.) u: *Biblija - Stari i Novi zavjet*. Zagreb: Stvarnost - Zagreb, 1968 (dalje: *Djela apostolska*).

---

**Antun Ničetić, kapetan duge plovidbe, profesor je visoke škole na Nautičkom odjelu Veleučilišta u Dubrovniku. Adresa: Iva Vojnovića 73, 20000 Dubrovnik.**

---

Problem je, međutim, u činjenici da se pritom meritorno tvrdi kako je riječ isključivo o otoku Malti kao mjestu brodoloma. Ali, valja pripomenuti da bi se to jednako opravdano moglo odnositi na otok Mljet. Naime, i on i otok Malta u to se doba spominju pod istim imenom (Melita).<sup>2</sup> Zato je neshvatljivo zašto u hrvatskom prijevodu Biblije, koji prihvaća Crkva u Hrvata, stoji Malta umjesto Mljet.

Poticaj za ovaj rad bio je zapravo Simpozij *Prirodne značajke i društvena valorizacija otoka Mljeta*, održan od 4. do 10. rujna 1995. u Pomeni na Mljetu. Naime, izvještaj s tog simpozija Josipa Stošića,<sup>3</sup> objavljen u Zborniku, ponovno inicira raspravu o mogućnostima brodoloma sv. Pavla na Mljetu. U svom izlaganju on se osvrće na radove Konstantina Porfirogeneta i Ignjata Đurđevića, koji su u svojim djelima zapisali da se otok Melita odnosi na Mljet i da je na tom otoku sv. Pavao doživio brodolom.

Budući da su o tome pisali i mnogi drugi autori, sporeći se međusobno o rečenoj dilemi, u ovom raspravljanju krenulo se prvo u analizu dostupne literature. Pritom se od stranih izvora najviše oslonilo na najnoviji od njih, *Biblijski atlas*, a od naših autora to su: Ignjat Đurđević, Vicko Palunko, Celestin Tomić i Rudolf Vimer.

Polazeći od njihovih sporenja, ponekad čak i suprotno njihovim gledištima koja nisu uvijek dovoljno vodila računa o plovidbenim okolnostima, ovdje se žele neizostavno naglasiti upravo ti čimbenici kao presudni u rješenju problema. Zato će ponajviše biti riječi o navigacijskim, brodograđevnim, meteorološkim, oceanografskim i drugim prirodnim fenomenima koji su mogli utjecati na konačni ishod putovanja sv. Pavla.

---

<sup>2</sup> U *Geografiji* Klaudija Ptolomeja na *Petoj karti Europe* otoku Mljetu ime je *Melita*, a Jadranskom moru *Hadriatici sinvs pars*. Znanja o Jadranskom moru Ptolomej je baštiniio od svojih prethodnika. Očito je otok *Melita* u vrijeme plovidbe sv. Pavla bio Mljet. O tome detaljno vidi: Mithad Kozličić, *Istočni Jadran u Geografiji Klaudija Ptolomeja*, Zagreb: Biblioteka Latina et Graeca, 1990; Mithad Kozličić, *Atlas - Kartografski spomenici hrvatskog Jadrana*. Zagreb: AGM, 1995.

<sup>3</sup> Josip Stošić, »Otok - palača - samostan.«, u: Simpozij *Prirodne značajke i društvena valorizacija otoka Mljeta*.« Pomena: 4.-10. rujna 1995: 653-660.



Slika 1. Plovidbeni put sv. Pavla od Caesaree do Krete

Problemi s nepogodnim vremenom nastali su već kod luke Knid: “Kako nam vjetar nije dao pristati, doplovismo pod Kretu kod Salmone. S mukom ploveći uz obalu stigismo na neko mjesto zvano Dobro pristanište, blizu kojega se nalazi grad Leseja.” (*Djela apostolska*, 27, 7 i 8). Točkastom crtom označen je put od Caesaree do Dobrog pristaništa. Da su puhali povoljni vjetrovi, plovidbeni put od Rodosa prema Puteoliju nastavio bi se kursom koji je ucrtan isprekidanom crtom. Isprekidanom crtom označen je i dio puta od Aleksandrije do Cesaree. Tako je u cijelosti prikazan plovidbeni put od Aleksandrije do Puteolija (i Ostije).

\*\*\*

Od inozemne literature koju razmatram, polazim od najnovijeg izvora - *Biblijskog atlasa* u izdanju Timesa,<sup>4</sup> koji uz tekstualni dio donosi i grafički prikaz “Pavlova misijska putovanja”.<sup>5</sup> Pritom valja odmah istaknuti da se u njemu ucrtano posljednje putovanje sv. Pavla ne slaže s opisom u *Djelima*

<sup>4</sup> James B. Pritchard, *Biblijski atlas*. Ljubljana: The Times, 1990.

<sup>5</sup> J. B. Pritchard, *Biblijski atlas*: 172-173.

*apostolskim*. Dok je u *Djelima* zapisano da je brod plovio duž obale Cilicije i Pamfilije, u zavjetrini Cipra, u *Biblijskom atlasu* preskočena je obala Cilicije i Pamfilije, a u mapi je ucrtano da je brod plovio uz južnu obalu Cipra i s njegova jugozapadnog rta prosljedio prema Miri.

To vrijedi i za dionicu puta od Krete do Malte, koja je ucrtana uz južnu obalu Krete i dalje u zapadnom kursu do Malte, dok je u *Djelima apostolskim* zapisano da je zapuhao sjeveroistočnjak i brod je nošen prema jugozapadu.

Za tako ucrtano putovanje u tekstualnom dijelu nije dano nikakvo objašnjenje. Očito je autoru crteža najjednostavnije bilo spojiti Kretu i Maltu i tako na jednostavan način riješiti taj značajni problem. U crtežu je izostavljen otok Klauda,<sup>6</sup> iako je zapisan u *Djelima apostolskim* i značajan je čimbenik u rješavanju problema plovidbe sv. Pavla.

I naš najnoviji izvor odlučuje se za Maltu: Celestin Tomić u djelu *Savao Pavao*<sup>7</sup> na isti način iscertava dionicu od Krete do Malte. Pod naslovom "Put do Mire"<sup>8</sup> čitamo: "Ondje satnik nađe neku aleksandrijsku lađu za Italiju i ukrca ih u nju. Mira je tada bila luka aleksandrijskih lađa, koje su nosile žito u Rim. Lađe su plovile uz kopno, izbjegavajući opasnosti otvorenog mora. To je bila lađa 'carskog karika', nosivosti 1.200 tona, duga 120 lakata (60 m) i široka 30 lakata (15 m). Mogla je ukrcati do 400 tona žita."<sup>9</sup>

Celestin Tomić pritom ne iznosi izvor podataka o dimenzijama broda, koji uistinu djeluje kontradiktorno. Jer, on tvrdi da je brod nosivosti 1.200 tona, a može ukrcati samo 400 tona žita. U dosadašnjoj literaturi objavljeni su podaci za takve brodove, koji su mogli prevoziti 400 ili 1.200 tona žita. Prema najnovijem istraživanju, izgleda da se u to vrijeme za potrebe stanovništva Rima iz Aleksandrije prevozilo 135.000 t.<sup>10</sup> Žito je prevoženo brodovima standardne nosivosti 340 t, a bilo ih je i od 1.200 t i 60 m duljine.

<sup>6</sup> U literaturi dolazi još pod nazivom Kauda, Cauda, Claudus (Balmer). Danas se zove Gavdhos, a donedavna se zvao Gozzo.

<sup>7</sup> Celestin Tomić, *Savao Pavao - vrijeme, život i djelo apostola Pavla*. Zagreb: Provincijalat franjevac konventualaca, 1982: 301-312.

<sup>8</sup> *Djela apostolska*, 27, 1-5.

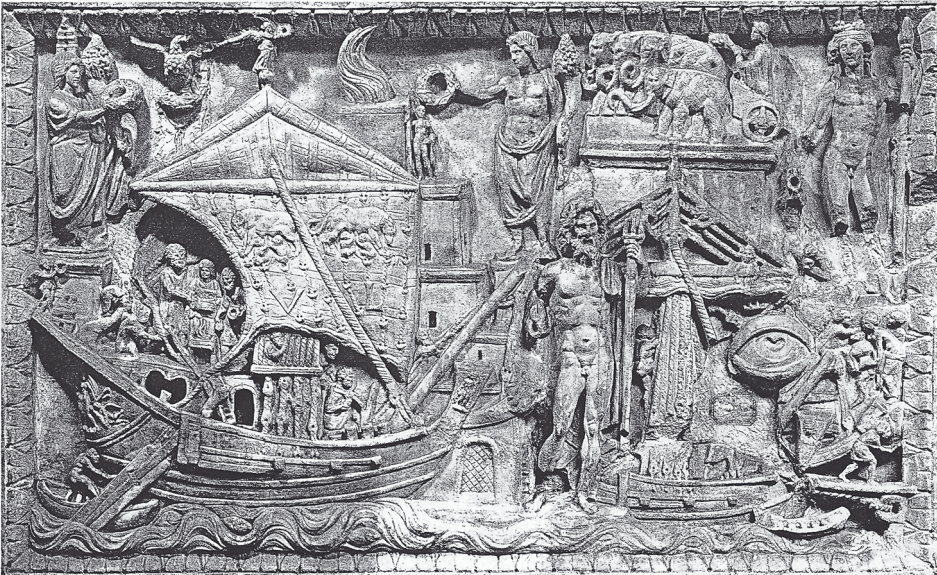
<sup>9</sup> C. Tomić, *Savao Pavao*: 341.

<sup>10</sup> Lionel Casson, »Sailing Ships of the Ancient Mediterranean.«, u: *The Earliest Ships*. London: Conway Maritime Press, 1996: 46-47.

Kad je jednom tako veliki brod zalutao u atensku luku Pirej, nastalo je sveopće iznenađenje i oduševljenje.<sup>11</sup>

Vjerojatno je najveći pothvat u antici bio prijevoz obeliska (teškog oko 500 t i dužine 40 m) iz Aleksandrije u Rim, koji se danas nalazi ispred Crkve sv. Petra u Rimu. Za tu svrhu konstruiran je poseban brod nosivosti 1.300 t, a za balast je ukrcano 800 t leće.<sup>12</sup>

Govoreći o opremi broda, Tomić iznosi podatak koji je također upitan: "Obično ima četiri sidra, svako teško 25 kg..."<sup>13</sup> To bi nedvojbeno bila pre-malena sidra za takav brod. Jer, npr., danas pronađenom antičkom sidru olovna prečka teška je čak nešto više od 2 tone i duga 4,20 m.<sup>14</sup> Manji primjerak u *Muzeju dubrovačkog pomorstva* olovna je prečka duljine oko 1,90 m i težine preko 500 kg, a pronađena je na otoku Mljetu kod otočića



Slika 2. Brod za prijevoz žita u luci Ostiji (Reljef iz Torlonijeva muzeja u Rima oko godine 200.)

<sup>11</sup> L. Casson, »Sailing Ships«: 46-47.

<sup>12</sup> L. Casson, »Sailing Ships«: 48.

<sup>13</sup> C. Tomić, *Savao Pavao*: 341.

<sup>14</sup> L. Casson, »Sailing Ships«: 49.

Ovrata.<sup>15</sup>

Pod naslovom "Oluja i brodolom"<sup>16</sup> Tomić ne donosi ništa značajnog što bi potvrdilo da je Pavlov brod stigao na Maltu ili da nije mogao stići na Mljet. On očito prihvaća teze koje govore da je sv. Pavao stigao na Maltu, što proizlazi iz sljedećeg zapisa: "Četrnaest noći lutali su tamo-amo po Jadranu, no to nije današnji Jadran. Početkom stoljeća na temelju toga htjeli su dokazati kako se Pavlov brod nasukao na Meliti-Mljetu, koji nosi jednako ime kao Malta. Jadran je za ta vremena more između Krete, Afrike i Sicilije, kako piše Ptolomej."<sup>17</sup>

Nasuprot Tomićevoj tvrdnji stoje sljedeći podaci:

"Najstariji grčki geografi (Skilaks iz Karijande, Eratosten, Ptolomej i Strabon) nazivaju Jadran: *Adriatick dalassa* (Adriatike talassa, Jadransko more) ili *Adriaticoz kolpoz* (Adriaticos kolpos, Jadranski zaljev). Ime je dobilo po gradu Adriji ili Atriji, tada najvažnijem gradu na obalama Jadrana. U nekih grčkih autora javlja se i naziv *Ionioz kolpoz* (Jonios kolpos, Jonijski zaljev).

Po Strabonu se Jadran pružao samo do paralele Gargana (Geografica, II, 123 i VII, 137), dok je Ptolomej pod tim imenom kasnije obuhvatio cijelo Jadransko more i naziva ga Sinus Adriaticus (Jadranski zaljev). Rimljani ga također nazivaju Adriaticum ili Hadriaticum mare ili Sinus Adriaticus, ali kad su zauzeli cijelo Sredozemno more, zovu ga još i Mare super (Gornje more) za razliku od Jonskog mora, koje je dobilo naziv Mare inferum (Donje more)."<sup>18</sup>

"Jadran se počinje shvaćati zaljevom Jonskoga mora, a njegov najsjeverniji dio nazivati Adrijom prema istoimenoj naseobini na obali padskoga

<sup>15</sup> Anica Kisić, »Rezultati podmorskih rekognosciranja i istraživanja na dubrovačkom području.«, u: *Arheološka istraživanja u Dubrovniku i dubrovačkom području*. Zagreb: Hrvatsko arheološko društvo, 1988: 155; N.C. Fleming, »Potonuli gradovi i zaboravljeni brodolomi.«, u: *Mora, karte i ljudi*. Zagreb: Mladost, 1969: 158 ("Jedan je ronilac u toku 1955. i 1956. otkrio veliki broj prečki olovnih sidara sirakuske luke. Najveće je težilo 316 kg a najmanje oko 4,5 kg.").

<sup>16</sup> *Djela apostolska*, 27, 7-44.

<sup>17</sup> C. Tomić, *Savao Pavao*: 343. Tomić vrlo vjerojatno misli na polemiku između Vicka Palunka i Rudolfa Vimera. Palunku *Adrija* obuhvaća i Jadransko more dok Vimer smatra da se topnim odnosi samo na Jonsko more.

<sup>18</sup> Ivo Rubić, »Jadransko more. Ime.« *Pomorska enciklopedija*, II. izdanje, 3 (1976): 135.

poušća. Tijekom stoljeća, kako se bude više upoznao, tako će se i adrijačko ime sve dalje širiti, dok polovicom 4. stoljeća prije Krista ne dosegne one točke dokle i suvremena znanost uzima da se proteže (Capo Santa Maria di Leuca - sjeverna obala Krfa - Butriniti).”<sup>19</sup>

Iz zapisa sv. Luke, “tjerani tamo amo po Adriji”, može se zaključiti da je brod sv. Pavla plovio Jonskim, ali jednako tako i Jadranskim morem, budući da se pojmom Adrija (Hadriaticum ili Adriaticum) označava i Jadransko a ne samo more između Krete, Afrike i Sicilije, kako to tvrdi Tomić.



Slika 3. Jadransko more na pomorskoj karti iz vremena plovidbe sv. Pavla

Iako se Celestin Tomić ne upušta u analizu vjetera na putu od Krete do Melite, on to ipak čini na relaciji od Knida do Krete, dajući tumačenje *Djelima apostolskim*<sup>20</sup> i iznoseći pritom da je sv. Pavao doplovio pod Kretu kod

<sup>19</sup> M. Kozličić, *Atlas*: 11.

<sup>20</sup> “Više je vremena plovidba bila spora i jedva smo stigli pored Knida: Kako nam vjetar nije dao pristati, doplovismo pod Kretu kod Salmone.” *Djela apostolska*, 27, 7.

Salmone “sjeverozapadnim vjetrom”.<sup>21</sup> Tim vjetrom ne bi brod mogao doploviti do Krete jer se ona nalazi zapadnije od Knida. Tamo su mogli stići samo sjeveristočnim vjetrom (slika 1).

Iz izloženog se daje zaključiti da je u najnovim izvornicima Malti dano prvenstvo, ali bez uvjerljivije argumentacije, za razliku od onih s početka stoljeća i starijih, koji su se neusporedivo šire pozabavili tim pitanjem.

Iz sakupljene literature može se utvrditi da je i prije početka ovog stoljeća bilo više autora koji upućuju na Mljet kao mjesto brodoloma sv. Pavla.

Prvi takav zapis dao je bizantski car i pisac Konstantin VII. Porfirogenet u djelu *O narodima*, poznatom kao *De administrando imperio*. U 36. glavi je zapisao da u Paganiji uz Korčulu “drugi je veliki otok Mljet..., koji spominje sv. Luka u djelima apostolskim, nazivljuć ga Melita. Na tom je otoku sv. Pavla za prst ujela ljutica, koju onda sv. Pavao u vatri spali”.<sup>22</sup>

Prvo cjelovito djelo kojim se dokazuje da je sv. Pavao doplovio na Mljet napisao je hrvatski pjesnik Ignjat Đurđević, opat i redovnik benediktinskog samostana na Mljetu. Knjiga je tiskana u Veneciji 1730. godine pod naslovom *D. Paulus Apostolus in mari, quod nunc Venetus Sinus dicitur, naufragus, et Melitae Dalmatensis insulae post naufragium hospes sive de genuino significato duorum locorum in Actibus Apostolicis*.

Treći je Vicko Palunko, koji je 1910. u Splitu objelodanio knjigu *Melita del naufragio di S. Paolo e l' isola Meleda in Dalmazia*. On također dokazuje da se sv. Pavao iskrcao na Mljet. Djelo ima pet poglavlja.

U prvome, naslovljenom “Vjetar”, on tvrdi da vjetar koji je zahvatio brod sv. Pavla kad je iz luke Dobro pristanište (*Kaloi Limenes*) isplovio za luku Feniks (danas Phoinikas, jugozapadna obala Krete), gdje je trebao zimovati, nije bio sjeveroistočnjak, kao u *Djelima apostolskim*, već jugoistočnjak. To dokazuje starijim rukopisima Sv. pisma. Naime, na grčkom jeziku riječ

<sup>21</sup> C. Tomić, *Savao Pavao*: 342.

<sup>22</sup> Konstantin Porfirogenet, *O upravljanju carstvom*. Zagreb: August Cesarec, 1994: 95; Constantinus Porphyrogeneta, *De administrando imperio*. Bonn, 1840: 163 (cap. 36, Corpus scriptorum historicorum Byzantinorum: “Possident item Arentani insulas magnas, unam quae Curcra, sive Cicer dicitur, in qua habetur et urbs. Alteram, quae Meleta sive Malozeate: cuius in Actis Apostolorum Sanctus Lucas meminit, Melitem eam appellans; ubi et vipera D. Pauli digitum mordens, ab eo excussa igne conflagravit.”).



ima značenje jugoistočnjak, dok riječ znači sjeveroistočnjak. Zato Palunko tvrdi da se radi o jugoistočnom vjetru koji je zapuhao kad je brod isplovio iz luke Dobro pristanište.<sup>23</sup>

U drugom poglavlju, "More", raspravlja o moru kojim je sv. Pavao plovio. Sv. Luka piše da su bili "tjerani tamo-amo po Adriji". Palunko iznosi tvrdnju da se riječ Adrija odnosi na Jadransko more, što se slaže i s nekim drugim izvorima.<sup>24</sup>

U ovom dijelu Palunko unosi u raspravu jedan novi, posebno bitan pokazatelj, a to je utjecaj morskih struja. Na temelju dvaju primjera on pokazuje njihovo kretanje iz Jonskog u Jadransko more. Tako je početkom prosinca 1864. šilok u dubrovačku (gradsku) luku donio šest volujskih mjehova punih ulja s nekoga grčkog broda koji se razbio u Jonskom moru. Drugi mu je primjer jedrenjak, kojemu je posada stradala, a on je bez nje, tjeran šilokom i morskom strujom doplovio do Mljeta.

Treće je poglavlje "Kopno". U njemu se tvrdi da se brodolom dogodio na Mljetu, a ne na Malti. Tu Palunko polazi od činjenice da je mjesto brodoloma sv. Luka označio kao neki otok za koji su nakon bodoloma doznali da se zove Melita. Pritom odbacuje mogućnost da to bude Malta, budući da po strateškom položaju u Sredozemlju, nije mogla biti nepoznata ni njezini stanovnici nazvani "barbarima".

---

<sup>23</sup> Većina autora tvrdi da riječ *euroaquilo* znači sjeveroistočnjak, a nastala je od riječi *eurus* koja ima trojako značenje: jugoistočnjak, istočnjak i vihor i riječi *aquilo* što znači sjever. U užem smislu, *aquilo* je označavao sjevernu a *eurus* istočnu točku obzora. U hrvatskom prijevodu Biblije stoji da je s Krete zapuhao sjeveroistočnjak (*euroaquilo*), pa sam taj smjer vjetra uzeo u daljnjim raspravama.

<sup>24</sup> Već je rečeno o podrijetlu imena Jadransko more. Evo još nekoliko podataka. U svom djelu *Malta ili Mljet* Rudolf Vimer iznosi zapis Tita Livija, rimskog povjesničara (59. god. prije Krista do 16. god. poslije Krista) da se pojam Adrija odnosi na Jadransko i Jonsko more. "Prije rimskoga vladanja širila se vlast Tuščana daleko po kopnu i moru. Morem višim i nižim, kojima je Italija poput otoka opasana, a tomu nam imena služe za svjedočstvo. Jer jedno su more nazvala itaska plemena tuščanskim (tirenkim) prema općenitom imenu plemena (Tuščanskoga) a drugo su more nazvali Jadranskim, po Adriji Tuščanskoj naseobini. Grci zovu ta ista mora Tirensko i Jadransko. I za Livija je evo nedvojbeno, da on Jonsko i Jadransko more zove jednim imenom Adria, kad kaže, da je Italija tim morima oplakivana kao otok t.j. sa svih strana." Rudolf Vimer, *Malta ili Mljet*. Zagreb: Tisak Hrv. Katol. tiskovnog društva, 1911: 17. Da se *Adrija* odnosi na Jadransko more proizlazi i iz ovoga zapisa: "Adrija se u ono vrijeme nije zvalo samo Jadransko more nego i dio Sredozemnog mora između Grčke, Krete, Afrike, Sicilje." *Biblija*, Novi zavjet, Uvod i napomene: 311.

Dalje se iznosi da je svetog Pavla ugrizla zmija otrovnica, što nije moglo biti na Malti, nego na Mljetu, gdje je tada bilo otrovnica (poslije 1910. godine su ih doneseni mungosi istrijebili), dok ih na Malti nema.

U četvrtom poglavlju Palunko mjesto brodoloma smješta na jugoistočnu stranu otoka Mljeta, na sjeveroistočni rt otočića Veli školj, što bi odgovaralo zapisu u *Djelima apostolskim*: "Ali udariše u greben, komu je s obje strane more..."<sup>25</sup> Prema Palunkovoj tvrdnji, takvog predjela na Malti nema.

Palunkova pretpostavka čini se vrlo vjerojatnom. Naime, taj otočić, kao prirodni valobran, štiti akvatorij i taj dio obale Mljeta od svih južnih vjetrova i valova. Pretpostavi li se da je brod sv. Pavla doplovio šilokom, jugoistočnim vjetrom, tada je razumljivo da je posada nastojala dovesti brod pod zaštitu tog otočića i iskrcati se na obalu. Njihova namjera nije uspjela jer je brod prethodno udario u greben i nasukao se. To se moglo dogoditi na sjeveroistočnom rtu otočića ili, vjerojatnije, na grebenu neposredno do tog rta, na samom ulazu u zaljev.<sup>26</sup>

U petom se poglavlju raspravlja o pisanju vrhbosanskog nadbiskupa dr. Josipa Štadlera (*Djela Apoštolska*, Sarajevo, 1908: 571) i dr. Rudolfa Vimerara (*Život svetoga Pavla*), spočitavajući im da su stali na stranu onih koji tvrde da se brodolom dogodio na Malti, a pritom ne podastiru nikakvih dokaza.

Na to Palunkovo djelo uslijedile su sasvim suprotne ocjene. Tako se Dubrovačka biskupija vrlo povoljno oglasila u svom *Listu Biskupije dubrovačke*: "To je velevažno djelce napisao Pres. i Prep. Vicko Palunko, naslovni Biskup Rodope. Pomnjivo smo ga proučili, te sdušno se možemo radovati sa presvj. Spasiteljem, i iz srca mu čestitati. Rasprava je vogjena stvarno i veli-

<sup>25</sup> *Djela apostolska*, 27, 41.

<sup>26</sup> Danas je greben označen na pomorskoj karti s dubinom od 2,1 m. Dubina na pomorskoj karti ne označava dubinu na kojoj se tog trenutka brod nalazi, već srednju razinu niskih voda živih morskih mijena. Da bi se dobila srednja razina visokih voda živih morskih mijena mora se dodati amplituda koja za Dubrovnik iznosi 1,28 m, a to znači da se na tom mjestu mogla izmjeriti maksimalna dubina od 3,38 m. Odbijemo li od te vrijednosti 2 m, koliko približno iznosi porast razine mora od vremena plovidbe sv. Pavla do danas, znači da je u tom vremenu maksimalna vrijednost dubine mogla biti oko 1,4 m, te bi se moglo zaključiti da je greben bio neposredno ispod morske razine. Ne poznavajući obalu, posada broda sv. Pavla mogla se nasukati na njega prednjim dijelom, a krmeni dio bio je pod udarom jugoistočnog vjetrova i valova: "Prednji dio nasjednu i ostade nepomičan, dok se zadnji dio lomio od žestine valova" (*Djela apostolska*, 27, 41).

kom učenom spremom...”<sup>27</sup>

Sasvim suprotno gledište iznio je Rudolf Vimer već prije u knjizi *Život svetoga Pavla*, objavljenoj u Zagrebu 1907.<sup>28</sup> godine, pa u svojim radovima *Malta ili Mljet*<sup>29</sup> i *Ne Mljet već Malta*<sup>30</sup> vrlo oštro reagira na Palunkovo djelo, podrugljivo autora nazivajući “Melita”. U listu *Hrvatska straža* pisac osvrta na Vimerovo djelo *Malta ili Mljet* zapisao je: “Da nema one ujedljive žice, knjiga bi dra Vimera bila bolja.”<sup>31</sup>

Za istaknuti je da, bez obzira na ovakav zajedljivi Vimerov nastup, taj autor problematizaciji ovog pitanja prilazi sustavnije od drugih, propitujući plovidbene, navigacijske i druge relevantne čimbenike, pozivajući se pritom najviše na Engleza Jamesa Smitha<sup>32</sup> i Nijemca Hansa Balmera.<sup>33</sup>

Upravo zbog takvog sintetičkog pristupa Vimer se pokazuje i najpogodnijim da se u ovom radu, polemizirajući s njegovim postavkama, a držeći se naznaka u *Djelima apostolskim*, pokuša prići ovoj problematici s novog gledišta.

\*\*\*

Može se uočiti nekoliko osnovnih argumenata kojima Rudolf Vimer dokazuje da je Malta, a ne Mljet otok brodoloma sv. Pavla. Kad bi se oni nabrojili po važnosti, na prvom bi mjestu bila tvrdnja da je brod, zanesen sjeveroistočnim vjetrom, s Krete stigao na sjeverozapadnu obalu Malte. Zatim slijede:

- zapadni smjer plovidbenog puta iz Aleksandrije za Puteoli;
- izmjerene dubine mora;
- način plovljenja antičkih brodova;
- negiranje utjecaja morskih struja na plovidbu broda sv. Pavla.

Vimer tako kaže: “Kako bi nam i milo bilo kad bismo mogli reći da je

<sup>27</sup> *List Biskupije dubrovačke* 12 (1910): 124.

<sup>28</sup> Rudolf Vimer, *Život svetoga Pavla*, (drugo izdanje). Đakovo-Zagreb: HKD Sv. Ćirila i Metoda, 1987.

<sup>29</sup> R. Vimer, *Malta ili Mljet*.

<sup>30</sup> Rudolf Vimer, *Ne Mljet već Malta*. Zagreb: Tisak Hrv. katol. tiskovnog društva, Zagreb, 1913.

<sup>31</sup> *Hrvatska straža* 2 (1913): 235.

<sup>32</sup> James Smith, *The Voyage and Shipwreck of St. Paul*. London, 1848.

<sup>33</sup> Hans Balmer, *Die Romfahrt des Apostels Paulus und die Seefahrtkunde im römischen Kaiserzeitalter*. Bern-Münchenbuchsee: Verlag von Eugen Sutermeister, 1905.

naš hrvatski Mljet primio Pavla u svoj naručaj, ipak moramo priznati istini za volju, da se Pavao sada iskrcao na Malti. Sjeverozapadni vjetar koji je Pavlovu lađu gonio četrnaest dana, ne bi je nikako mogao zatjerati na Mljet. A sve kad bi to i bilo, ne bi satnik Julije polazeći s Mljeta krenuo na zapadnu obalu Italije, već bi se lijepo mogao iskrcati na istočnoj obali otkud ga je ravna cesta vodila u Rim. Da se uvjere da li se Pavao uistinu iskrcao pred Maltom, izmjerili su Englezi dubinu mora pred tim otokom i pronašli da je još i danas ista onakva kakva je bila za Pavlovo vrijeme. Zbog ovih razloga priznaju gotovo svi da se Pavao iskrcao na Malti.”<sup>34</sup>

Teško je vjerovati da je Rudolf Vimer imao veliku želju da se sv. Pavao iskrcao na Mljetu, kako to on tvrdi, jer sav njegov trud bio je nedvojbeno usmjeren samo na pobijanje te mogućnosti. Odatle i njegove oštre kritike Vicku Palunku.

Iz citata se mogu uočiti i tri već nabrojena čimbenika relevantna za putovanje sv. Pavla od Krete do Melite. Smjer vjetra, plovidbeni put i dubine bili bi argumenti kojima je Rudolf Vimer želio potvrditi da se sv. Pavao “istini za volju” iskrcao na Maltu, a ne na Mljet. Ali upravo bi se s pomoću njih moglo dovesti u pitanje ono što Vimer želi dokazati.

Prvo, sjeverozapadni vjetar uistinu ne bi mogao “Pavlovu lađu zatjerati na Mljet”, ali ne bi mogao ni na Maltu. U *Djelima apostolskim* zapisano je da je puhao sjeveroistočnjak. Možda je to bila nehotična pogreška pri pisanju, ali Petar Vlašić ne misli da je bila samo omaška. U svom komentaru podrške knjizi on kaže da Vimer “odaje objektivnog istraživaoca istine, koji je pomnjivo i svestrano proučio svaku okolnost ovog pitanja, a dokaze protivnikâ podvrgao savjesnoj kritici”<sup>35</sup> te tako prihvaća pogrešno upisan vjetar kao istinit: “Jer, ako je u istinu duvao - sjeverozapadnjak, - a to je više nego vjerojatno - tad je izvan svake sumnje, da lagja nije mogla zabasati na dalmatinski Mljet.”<sup>36</sup>

<sup>34</sup> R. Vimer, *Život svetoga Pavla*: 238.

<sup>35</sup> Petar Vlašić, »Osvrt na Malta ili Mljet?, R. Vimera.« *Serafinski Perivoj* 3, 15. ožujka 1912.

<sup>36</sup> P. Vlašić, »Osvrt na Malta ili Mljet?«.

Drugo, da bi objasnio način plovljenja antičkih brodova, Rudolf Vimer je zapisao: “Stari naime nisu poznavali one male sprave, bez koje danas ne može biti nijedan brod, što se zove kompas ili busola. Pomoću te sprave zna danas svaki brod pravac kojim brodi. Kod starih mogao je se kormilar ravnati samo po zvijezdama, pa su zato brodovi plovili ponajviše po noći.”<sup>37</sup> Zato autor s čuđenjem konstatira: “Bit će da su nepovoljni vjetrovi skrivali što je lađa i sad krenula duž obale Male Azije, mjesto da upravi prema zapadu na morsku pučinu.”<sup>38</sup> Iz toga proizlazi da Vimer nije poznao način plovidbe i rutu brodova koji su plovili iz Aleksandrije za Puteoli.

Naime, u to doba plovilo se danju uz obalu “od rta do rta” ne ispuštajući iz vida vrhove planina ili nekog otoka i imajući pred sobom uvijek neki obalni objekt. To najbolje potvrđuje što se u *Odiseji* spominju mnogi vidljivi rtovi i otoci Sredozemlja. Nije se plovilo noću uz pomoć zvijezda na otvorenom moru jer nisu imali kompas. Zato je na plovidbenom putu bilo više luka i uvala, gdje bi brodovi čekali povoljne vjetrove ili boravili noću.

“Tamo se pristane samo i pričeka, dokle brodare  
Srce ne nagna dalje il’ dokle ne duhnu vjetri.”<sup>39</sup>

U antici na Sredozemlju spominje se oko 300 luka, prije svega kao zakloništa brodovima da bi plovidba bila sigurnija, a u mnogima se i trgovalo.

Sv. Luka je zapisao da je Mira luka aleksandrijskih brodova koji su prevozili žito iz Aleksandrije prema Rimu, što očito govori da je i ta luka, kao i Caesarea iz koje je isplovio sv. Pavao, bila u sustavu tog plovidbenog puta. Upravo taj plovidbeni put antičkih brodova duž obale Male Azije bio je u sustavu plovidbenog puta iz Aleksandrije za Puteoli.<sup>40</sup> Na toj relaciji brodovi su plovili prema istoku (a ne prema zapadu) uz obale Judeje (danas Izrael), Sirije, zatim Cilicije i Pamfilije (južna obala Male Azije), pa sjever-

<sup>37</sup> R. Vimer, *Život svetoga Pavla*: 230.

<sup>38</sup> R. Vimer, *Život svetoga Pavla*: 230.

<sup>39</sup> Homer, *Odiseja*. Zagreb: NZMH, 1987: deveto pjevanje, 138-139.

<sup>40</sup> “Tako su se bojali niske egipatske obale, da su svi brodovi na putu preko Sredozemlja s istoka na zapad plovili sjeverno od Cipra u zavjetrini Taurusa, pored Side, Phaselisa, Myre i Patere do južne strane Rodosa. Odatle su nastavili prema Kreti, na sjever pored Cythere, Zacynthosa i Corcyre preko Otrantskih vrata do Hydruntuma (Otranto, op.a.), duž obale Velike Grčke do Sicilije, zatim preko Pantelerije do Utike i Kartage i konačno duž obale sjeverne Afrike do Heraklovih stupova.” N.C. Fleming, »Potonuli gradovi i zaboravljeni brodolomi.«: 133.

nom obalom Rodosa i Krete, uz sjevernu obalu otoka Kitere prema Rtu Matapanu i istočnom obalom Jonskog mora, štiteći se otocima Zakynthosom (Zante), Kefallinijom pored Ithake do Krfa. Sjevernije od Krfa prelazilo se Otrantskim vratima na talijansku obalu pokraj Otranta i Rta S. Maria di Leuca i dalje put Kalabrije, Messinskog prolaza i prema Puteoliju. Najbrže se dolazilo za mjesec dana, ali često dvostruko toliko ili više, ovisno o povoljnim vjetrovima.<sup>41</sup>

Tim plovidbenim putem trebao je i sv. Pavao iz Caesaree doploviti u Puteoli. Zato stotnik<sup>42</sup> Julije, vjerojatno, nije ni pomišljao da bi se iskrcao na istočnoj obali Italije u Brindisiju<sup>43</sup> i odande pješke s okovanim sužnjima prosljedio u Rim.

U luci Brindisi završavao je poznati put Via Appia, ali odatle je bilo i mnogo dalje do Rima nego iz Puteolija. Rimske ceste prvenstveno su služile za komunikciju vojske, a teret se, gdje je bilo moguće, prevozio brodom. Brod na koji su se prekricali sv. Pavao, stotnik Julije i ostali sužnji i vojnici bio je aleksandrijski brod koji je prevezio žito, a njegov je cilj bila luka Puteoli, a ne Brindisi. Brodom se u ono vrijeme brže plovilo nego išlo pješke. Naime, budući da su antički brodovi dnevno (po danu) prevaživali oko 45 M,<sup>44</sup> pješke se nije moglo prijeći više od 40 km. Očito se relacijom od Brindisija do Rima, iako kraćom, kretalo pješke više nego upola sporije nego na relaciji do Puteolija brodom.

Treće, ako su Englezi izmjerili da je dubina mora jednaka onoj u Pavlovo vrijeme (20 hvati<sup>45</sup> prvo mjerenje, a drugo 15 hvati), može se zaključiti da upravo taj podatak negira autorovu tvrdnju. Jer, srednja morska razina Sredozemnog mora u vrijeme plovidbe broda sv. Pavla bila je za približno

<sup>41</sup> L. Casson, »Sailing Ships«: 46.

<sup>42</sup> Vimer i Tomić upotrebljavaju naziv "satnik Julije" iako je u izvorniku (*Djela apostolska*) zapisano "stotnik Julije". Sv. Pavao plovio je u vrijeme Rimljana, pa je iz tog vremena i naziv *centurion* - stotnik, zapovjednik centurije, odreda od 100 vojnika.

<sup>43</sup> Iz djela R. Vimer, *Malta ili Mljet*: 40. proizlazi da se u već iznesenom citatu luka na istočnoj obali Italije odnosi na Brindisi: "Da je Pavao sada zimovao na Mljetu, bio bi satnik Julije prezeo Jadransko more, iskrcao se u Brundisiju i stigao poznatom Apijevom cestom u Rim."

<sup>44</sup> M = nautička (morska) milja (1852 m).

<sup>45</sup> Hvat (klafter) = 1,896 m.

1,90 m (jedan hvat)<sup>46</sup> niža nego početkom ovog stoljeća, pa se nije mogla izmjeriti jednaka dubina na istom mjestu. Dalje, izmjerena morska dubina za vrijeme visoke vode različita je od one mjerene za vrijeme niske vode, a one su opet različite od dubina upisanih na pomorskoj karti.

Izgleda da o tom pitanju Englezi nisu vodili računa, ali ni o utjecaju promjene morske razine na pomicanje obalnog ruba, što proizlazi iz Vimerova zapisa: “Sad nastaje samo jedno pitanje: je li more oko Malte još i danas tako duboko, kako je bilo u vrijeme sv. Pavla; nije li se u tom dogodila kakova promjena? Kao geolog obazreo se i na to kapetan Smith. Promjena morskog dna, veli on, ovisi ponajviše o nanesenom mulju i o gibanju morske struje. Ništa od toga dvoga nema u okolici Malte.”<sup>47</sup>

Usto valja pripomenuti da sama dubina ne može biti mjerodavna za određivanje položaja broda. Za to bi trebao još i azimut na neki poznati objekt, ali o njemu ovdje nema spomena. Dubine kakve su izmjerili Englezi mogle su se izmjeriti i na Mljetu. A upravo to je učinio Vicko Palunko na južnom i sjevernom dijelu otoka Mljeta.<sup>48</sup>

Rudolf Vimer u svojoj knjizi iznosi i neke navigacijske činjenice: “Nastojahu dakle da što više ustave lađu. U tu svrhu spustiše u more neke lađarske sprave; bit će to valjda sidra s lancima što ih je lađa vukla za sobom.... Još su zakrenuli kormilom lađu da joj bura udara postrance, kako to čine skeledžije, kad prevoze preko rijeke. Samo tako možemo protumčiti kako ih je bura zanijela na zapad mjesto na jugozapad.”<sup>49</sup>

“Lađarske sprave”, odnosno sidro s lancem, kako piše Vimer, odnosi se

<sup>46</sup> Tomislav Šegota, »Promjene razine Jadranskog mora prema podacima mareografa u Bakru i Splitu.« *Geografski glasnik* 10 (1976): 301-312; Antun Ničetić, *Povijest dubrovačke luke*. Dubrovnik: Zavod za povijesne znanosti HAZU u Dubrovniku, 1996: 13-28 (naslov: Promjene morske razine na Istočnoj obali Jadrana od antike do danas i odraz tih promjena na dubrovačku luku: 13-28).

<sup>47</sup> R. Vimer, *Malta ili Mljet*: 27.

<sup>48</sup> Vicko Palunko, *Melita del naufragio di S. Paolo e l'isola Meleda in Dalmazia*. Split, 1910: 32: “Ci sono a Meleda molti porti e alla costa Sud e alla costa Nord, nei quali prima di entrare, si trova la profondita indicata da S. Luca.”

<sup>49</sup> R. Vimer, *Život svetoga Pavla*: 233.

na plivajuće sidro (slika 5).<sup>50</sup> To nije moglo biti sidro s lancima, jer su se lanci (osim nažalost za okivanje ljudi) na brodovima počeli upotrebljavati tek pojavom parobrodarstva početkom 19. stoljeća.

Upotreba plivajućeg sidra nepobitni je dokaz da je brod sv. Pavla plovio “s vjetrom u krmu”, odnosno niz vjetar, a takvim se načinom plovljenja uz sjeveroistočni vjetar nije moglo ploviti prema sjeverozapadu i stići s Krete na Maltu.

Osim plivajućeg sidra, da bi se smanjio negativni učinak vjetra koji ih je nosio prema Sirti, brodska posada vrlo je vjerojatno spustila glavno jedro, a plovidba je nastavljena s manjim jedrom smještenim ispod pramčanog jarbola. Naime, jedrenjaci u nevremenu skraćuju jedra<sup>51</sup> ili smanjuju njihov broj da se na taj način ublaži učinak vjetra.

U prethodnom citatu izneseno je jedno od ključnih pitanja na koje Vimer nije dao valjani odgovor. A to je: kako je brod, nošen sjeveroistočnim vjetrom, s Krete stigao na Maltu.

Za rješenje tog pitanja, kako se vidi, Vimer koristi spoznaje plovidbe skeledija na rijekama, što mu Palunko spočitava, a Vimer iznosi sljedeće objašnjenje: “Htio sam protumačiti kako se Pavlova lađa našla kod Malte, premda ju je vjetar tjerao prema Sirti. Napisao sam dakle: ‘Ja sam sebi (neznam da li pravo) tu stvar tumačio sa prijelazom skele na rijeci, gdje valovi udaraju brodu u bok, pa ga tako turaju s jedne obale na drugu’. Htio sam time reći ovo. Pavlova se lađa našla kod Malte od prilike onim načinom, kako se kod nas prevoze ljudi preko rijeka i voda na splavi ili skeli. Kasnije sam tek saznao, da to nekako odgovara onomu, što mornari zovu ‘ploviti a mezza nave’. A kako je g. P. shvatio moje riječi? Ne poznavajući razlike između velikog i malog slova piše: ‘Gospodin kritičar hoće da sebi predstavi tifoničku oluju sa brodima osidranim i svezanim u riječkoj luci’! I iz ovakova tumačenja stvorio je sebi g. P. o meni ovaj duhoviti zaključak: ‘Ovakvo može govoriti samo onaj, koji ne zna, da je more slano...’ Iskreno priznajem,

<sup>50</sup> “Zatim, bojeći se da se ne nasuču na Sirtu, spustiše plivajuće sidro te su tako tjerani dalje” (*Djela apostolska*, 27, 17). Plivajuće ili zavlačno sidro obično je izrađeno od drva u obliku križa i razapetog platna privezanog konopom za brod (slika 5), a služi pri zavlačenju u oluji (pa još ima i naziv olujno sidro) da se na taj način smanji zanošenje broda. Danas zavlačno sidro, prema odredbama Međunarodne konvencije za zaštitu ljudskog života na moru (*Konvencija SOLAS /Safety of Life at Sea/*, London, 1960. i 1974.), ulazi u opremu svakog čamca i splavi za spašavanje.

<sup>51</sup> Ne zna se je li se glavno jedro rimskog broda moglo kratiti.



da se u brodarenje ništa ne razumijem. Ali ipak mislim, da nijesam pogriješio pišući riječi: Ime vjetra i pravac, kojim je tjerao lađu. Jer kad lađa plovi a mezza puppa, onda ne ide strogo onim smjerom, kojim vjetar duva. A kad plovi na orcu ili pogiu ili burdiža ni onda ne jedri kako vjetar duva.”<sup>52</sup>

Te spoznaje Vimer, kako i sam ističe, uzima od Smitha i Balmera: “Jedan i drugi pripovjedaju opširno, što su sve uradili naši mornari, da ne zapnu u Sirtu. Morali su okrenuti lađu protiv vjetra; razapeti jedro protiv bure (Sturmsege), jer bi im se lađa vrtila u moru kao komad pluta; te napokom očajno kormaniti prema zapadu, da tako oslabe žestinu bure, koja ih je tjerala prema jugu.”<sup>53</sup>

Međutim, polazeći od navigacijskih mogućnosti brodova u to vrijeme, načini jedrenja koje opisuje Vimer mogli su vrijediti samo za jedrenjake u doba kada je on pisao svoju knjigu i polemizirao s Palunkom, ali nipošto za brod na kojemu se našao sv. Pavao prije 1800 godina.<sup>54</sup> Tadašnjim pomorcima bio je na raspolaganju drukčije građen brod i opremljen drukčijim jedrima, pa takvim brodom oni nisu mogli jedriti kao brodovi 19. stoljeća. Zato se nije moglo “okrenuti lađu protiv vjetra; razapeti jedro protiv bure”, kao što se nije moglo “očajno kormaniti prema zapadu, da oslabe žestinu bure”, već je jedina mogućnost bila da ih je bura “tjerala prema jugu.”

Usto bi trebalo razmotriti i prevaljeni put i brzinu broda. Tako Vimer prenosi i spoznaje Smitha i dvojice pomorskih kapetana o dnevnom prevaljenom putu broda sv. Pavla. Prema jednome to iznosi 40 M, a prema drugom 33 M za 24 sata, pa Vimer uzima srednju vrijednost prevaljenog puta od 36,5 M.<sup>55</sup> Ako se prihvati ta veličina, brod bi za jedan sat prevalio 1,52 M, što bi se moglo uzeti da je plovio prosječnom brzinom od 1,52 čv.<sup>56</sup>

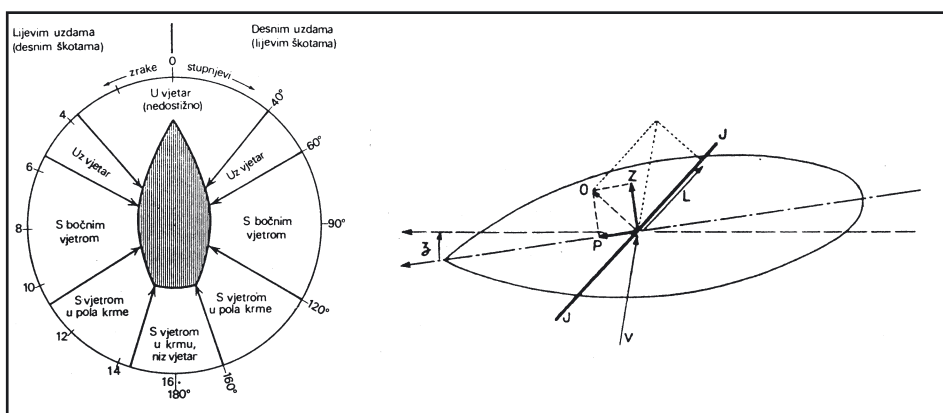
<sup>52</sup> R. Vimer, *Ne Mljet već Malta*: 24-25.

<sup>53</sup> R. Vimer, *Malta ili Mljet*: 12.

<sup>54</sup> “Iako su ljudi vrlo rano otkrili mogućnost korištenja zračnih strujanja za pokretanje brodova, ipak je do maksimalnog iskorištavanja vjetrova za plovidbu moglo doći tek pošto je u potpunosti savladana tehnika jedrenja. Taj stupanj spoznaje dostigli su evropski moreplovci tek krajem XV odnosno početkom XVI stoljeća.” (Danilo Klen, »Galijoti i ratno brodovlje na vesla u prošlosti.«, u: *Pomorski zbornik povodom 20-godišnjice dana mornarice i pomorstva Jugoslavije 1942-1962*, 1. Zagreb: JAZU, 1962: 115-140).

<sup>55</sup> R. Vimer, *Malta ili Mljet*: 13.

<sup>56</sup> Čv = čvor, mjerna jedinica za brzinu broda (1852 m/h). Pretpostavke o prevaljenom putu koje iznosi Vimer teško se mogu prihvatiti jer se ne zna što se sve dešavalo poslije trećeg dana plovidbe. Kada se promjenio smjer i jačina vjetra i je li posada izvukla plivajuće sidro i podigla glavno jedro, čime bi se povećao prevaljeni put, odnosno brzina broda. Iz njihova zapisa razvidno je da nije uzeta u obzir struja, što je veliki nedostatak.



Slika 4. Vjetar u odnosu prema jedrilici općenito (lijevo); rastavljanje sile vjetra na komponente za suvremenu jedrilicu (desno).

Brod sv. Pavla nije mogao jedriti onako kako je zapisao Vimer: “burdižanje” (jedrenje uz vjetar) i “na orcu” (jedrenje oštro uz vjetar, odnosno nastojanje da bude što manji kut koji čine smjer vjetra i smjer jedrenja). Jednako tako bila je nemoguća i plovidba “s bočnim vjetrom” i “a mezza puppa” (s vjetrom u pola krme) u situaciji kada je spušteno glavno jedro, a uz to je brod vukao plovno sidro (objašnjenje na slici 5). Ostaje jedina realna pretpostavka da je plovio “s vjetrom u krmi, niz vjetar”, a takvim načinom jedrenja, uz sjeveroistočni vjetar, brod nije mogao doploviti na Maltu.

Današnji jedrenjak s križnim jedrom ima mnogo više mogućnosti korištenja vjetra nego brod u doba sv. Pavla, jer današnji jedrenjaci imaju kobilicu i kormilo. Zato je teško procijeniti do kojih je vrijednosti mogao poslužiti bočni vjetar da bi bila dominantna porivna komponenta  $\mathbf{P}$  nad onom koja zanosi brod  $\mathbf{Z}$  u smjer vjetra na slici desno ( $\mathbf{V}$  vjetar,  $\mathbf{J}$  jedro,  $\mathbf{L}$  plošna komponenta smanjuje brzinu broda). Vrlo je vjerojatno da su tome bile vrlo male mogućnosti.

Izvor slike lijevo: Vladimir Karabaić, »Jedrenje.« *Pomorska enciklopedija* II. izdanje, 3 (1976): 263.

Izvor slike desno: Petar Mardešić, »Jedrenje.« *Pomorska enciklopedija* I. izdanje, 3 (1956): 659.

Na osnovi takvog pretpostavljenog prevaljenog puta Vimer donosi zaključak: “Po Lukinu izvještaju gonila je bura lađu 13 dana i po... Po tom računu bila bi Pavlova lađa prevalila u svemu 492.7 milja. I doista imade od Kauda do Malte 490 milja, dočim je Mljet udalen od Kauda 630 milja.”<sup>57</sup>

Nasuprot takvom razmišljanju stoji činjenica da je udaljenost od Kauda do Malte od 490 M izmjerena na pomorskoj karti u idealno povučenom kur-

<sup>57</sup> R. Vimer, *Malta ili Mljet*: 13.

su 278°. Zato se to nipošto ne bi moglo odnositi na stvarni prevaljeni put broda sv. Pavla. Taj je put svakako bio duži. Ako je brod zanošen sjeveroistočnim vjetrom prevaljivao samo 1,52 M na sat, to je premala brzina da bi se kretao prema zapadu i za to vrijeme mogao stići na Maltu.

Pođe li se od toga da se tada kormilarilo veslom,<sup>58</sup> zbog njegove premale površine i premale brzine od samo 1,52 čv zasigurno se nije moglo ploviti sjeveroistočnim vjetrom u spomenutom kursu od Klaude do Malte, već samo prema jugozapadu. Naime, moment sjeveroistočnog vjetra bio je mnogo veći od momenta kormila, pa brod nije mogao ploviti u zadanom kursu. Očito se veslom moglo upravljati samo s vjetrom u krmu.<sup>59</sup> Zato je i krma broda bila čvršće građena i viša od pramca.

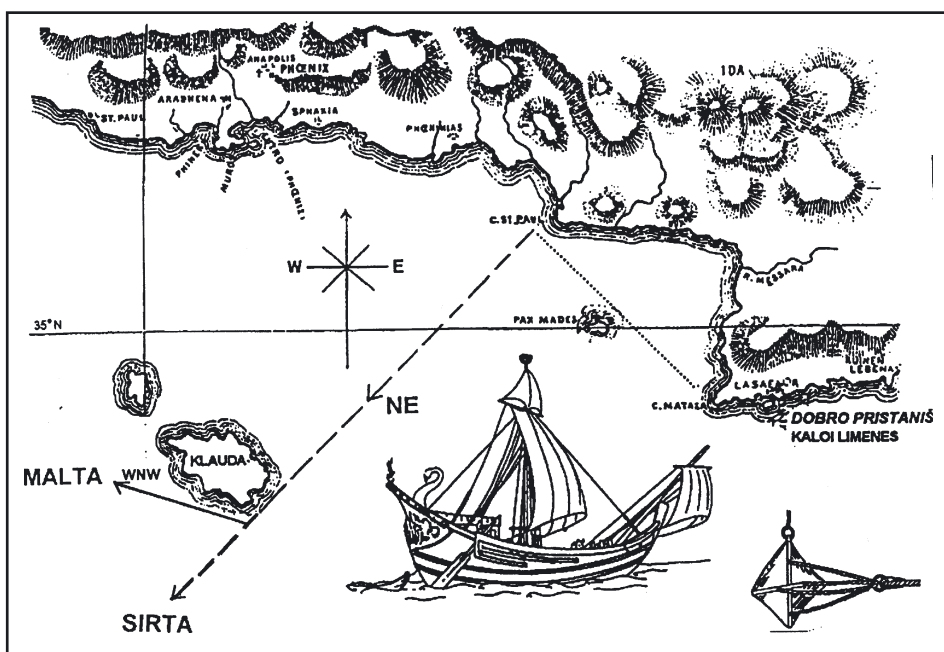
Kad se u ova razmatranja uzme u obzir i učinak valova, tada je pogotovo jasno da se nije moglo ništa učiniti kako bi brod plovio prema zapadu i prevaljivao dnevno u tom kursu 36,5 M. Jer, opasni učinak valova sprečavao je da se brod postavi okomito ili gotovo okomito na smjer vjetra da bi plovio u zapadnom kursu. Takvim manevrom bok bi se brodu izložio velikim valovima, a i većem negativnom učinku vjetra, što bi sve skupa pridonijelo njegovu potapljanju.

Dakle, iz svega bi se moglo zaključiti da je brod sv. Pavla sjeveroistočnim vjetrom bio zanošen prema jugozapadu, odnosno prema obali sjeverne Afrike, a s tim vjetrom nije mogao stići ni na Maltu ni na Mljet.

Da brod sv. Pavla nije mogao ploviti u rečenom kursu dokazuje i činjenica što sjeveroistočni vjetar ne bi brod otisnuo od Krete, već bi on i dalje plovio uz njezinu obalu. *Djela apostolska* govore suprotno: "Ali brzo poslije toga puhnu s Krete strašan vjetar zvan Sjeveroistočnjak. Zahvati lađu tako

<sup>58</sup> Prisjetimo se da u tom vremenu brodovi nisu imali kormilo kao danas, jer je ono na brodove došlo tek u 13. stoljeću. Prvi ga uvode brodograditelji iz Navare, pa se u početku i naziva *navarskim kormilom*. Dotad se kormilarilo veslom postavljenim s desne strane na krmeni dio broda ili na svakom boku na mjestu gdje je vodna linija naglo zaokretala prema krmenoj statvi (slika 5). Zbog takvog načina kormilarenja nisu se mogli graditi veći jedrenjaci i jedriti bočnim vjetrom. Kada je u 13. st. došlo plosno drveno kormilo smješteno iza krmene statve, brzo su iščezla vesla za kormilarenje.

<sup>59</sup> "I danas se ponekad čamci i brodice služe veslom umjesto kormilom. Na ovaj se način moglo upravljati brodom na vesla i na jedra, ali samo s vjetrom u krmu." (Adam Armanda, »Kormilo, Povijesni razvoj.« *Pomorska enciklopedija*, I. izdanje, 4 (1957): 544-545). "Na taj se način moglo upravljati brodom na vesla, a brodom na jedra samo s vjetrom u krmu." (Ante Bosnić, »Kormilo, Povijesni razvoj.«, *Pomorska enciklopedija*, II. izdanje 4 (1978.): 64).



Slika 5. Dio južne obale Krete i otok Klauda s pretpostavljenim rutama broda sv. Pavla

“A kad okrenu tihi južnjak..., digoše sidra te zaploviše sasvim uz Kretu. Ali brzo poslije toga puhnu s Krete strašan vjetar zvan Sjeveroistočnjak. Zahvati lađu tako da se nije mogla oduprijeti vjetru. Mi mu se predadosmo i on nas poče tjerati.” (*Djela apostolska* 27, 14 i 15). Sv. Pavao isplovio je iz luke Dobro pristanište (Kaloï Limenes)<sup>60</sup> tihim južnjakom želeći se premjestiti u sigurniju, oko 60 M udaljenu luku Feniks (danas Phoinikias, kugozapadna obala Krete). Brod nije stigao na odredište jer ih je na putu zahvatio nepovoljni sjeveroistočni vjetar i počeo zanositi prema otoka Klauda. “Prolazeći pod zaklon nekog otočića koji se zove Klauda, jedva smo mogli uhvatiti čamac za spasavanje. Zatim, bojeći se da se ne nasuču na Sirtu, spustiše plivajuće sidro (na slici desno, op. a.) te su tako tjerani dalje.” (*Djela apostolska* 27, 16 i 17). Nedvojbeno je da u takvim okolnostima brodu nije bilo moguće skrenuti na jugoistočnom rtu Klaude prema Malti, već se jedino dalo proslijediti prema Sirti. Točkastom crtom označen je pretpostavljeni kurs broda od Dobrog pristaništa do trenutka kada “puhnu sjeveroistočnjak”, a isprekidanom crtom kurs prema jugozapadu, odnosno prema otoku Klaudi i dalje prema sjeveroafričkoj obali.

<sup>60</sup> Iako luka *Kaloï Limenes* u hrvatskom prijevodu znači Dobro pristanište ili Lijepo pristanište ili Lijepa luka, ne označava luku u sigurnosnom smislu. Sličan je naziv dubrovačkoj luci Kalarinji (*kalos limen*) u uvali Pile koja u hrvatskom prijevodu dobiva naziv Lijepa luka ili Dobro pristanište iako ni ona ne pruža zaklon plovnicima.

da se nije mogla oduprijeti vjetru. Mi mu se predasmo i on nas poče tjerati. Prolazeći pod zaklonom nekog otočića koji se zove Klauda, jedva smo mogli uhvatiti čamac za spasavanje.”<sup>61</sup>

Dakle, u kojem je smjeru mogao brod “tjerati” (zanositi) sjeveroistočnjak nego prema jugozapadu, a ne prema zapadu, kakav je položaj Malte u odnosu prema Kreti. To očito dokazuje plovidba od obale Krete do otočića Klauda, koji je u odnosu na Kretu u jugozapadnom smjeru i udaljen je od nje oko 30 M.

Klauda je otok približne veličine i položen okomito (SE - NW) na smjer bure (NE-vjetar) kao i naš Šipan. Ipak, iza tako velikog otoka nisu uspjeli naći zaklonište baš zbog toga što nisu uspjeli okrenuti brod na jugoistočnom (ili sjeverozapadnom) rtu otoka Klauda. Uzroci su već spomenuti: nemogućnost da se bok broda izloži vjetru i valovima, te premala brzina.

Kao i drugi autori tako i Vimer, kad raspravlja o putovanju sv. Pavla i njegovu dolasku na Maltu iznosi spoznaje Smitha i Balmera kao autoriteta *par excellence*.<sup>62</sup> Upravo tom najznačajnijem pitanju - kako je mogao brod sv. Pavla izbjeći da se ne nasuče na obalu Sjeverne Afrike i doplovi sjeveroistočnim vjetrom na Maltu - Balmer nije uspio dati valjan odgovor. U raspravi o tom problemu iznosi i Smithove spoznaje,<sup>63</sup> pa zaključuje da i njegove pretpostavke ne dovode do uspješnog rezultata: “Bijaše li uopće moguće tadašnjim pomorcima, kao što Smith misli, ploviti 7 zraka uz vjetar da se uopće (brod) kreće i prevaljuju neki put. Ili, kao što mi mislimo da je potrebno, da vjetar puše okomito na kobilicu. Sve je to sporedno. U svakom

<sup>61</sup> *Djela apostolska*, 27, 14-16.

<sup>62</sup> Frane Bulić, »Melita del naufragio di s. Paulo.« *Bullettino di archeologia e storia dalmata*, Split, 1913: 6. “Fra questi in prima linea il Balmer, autorità geografica riconosciuta, nel suo grosso volume di 520 pagg., con numerose illustrazioni nel testo e Carte geografiche, dopo studi preparatori sulla navigazione antica...” Luigi Ferrugia, *Melita del Naufragio di S. Paulo è l' isola di Malta*. Malta: Scuola Tipografica della Casa San Giuseppe, 1912: 23.

<sup>63</sup> Smith je navigacijske mogućnosti broda sv. Pavla ispitivao svojim brodom u prvoj polovici 19. stoljeća, kada je i objavio svoj rad (1848.) *The voyage and shipwreck of St. Paul*, a Balmerov je rad objavljen 57 godina nakon toga. Osvrćući se na Smithovo djelo, Balmer ističe da se antičkim brodom nije moglo ploviti na način kako je to Smith zapisao. Smith je vršio ispitivanja svojom jahtom koja je izgrađena 1800 godina nakon plovidbe sv. Pavla i koja se razlikovala od njegova broda. Smith je po profesiji geolog, ali je dobro poznavao jedrenje. Može se zato pretpostaviti da je shvatio kako se jugoistočnim vjetrom ne bi moglo doploviti na sjeverozapadnu obalu Malte, već je tim vjetrom jedino moguće stići na Mljet. Zato je tumačeći *Djela apostolska*, zapisao da je svih četrnaest dana puhao sjeveroistočni vjetar, a za što nema nikakve pretpostavke (vidi sliku 6).

slučaju brod bi došao bokom na valove i on bi s vremenom potonuo. Jačina mora nije mogla opadati, nego se na otvorenom moru morala sve više povećavati ovisno o dužini trajanja nevremena. Dakle, u takvim okolnostima u kojima je brod plovio nezamislivo je da je izdržao više od tri udara vala.”<sup>64</sup> Razlike u kursevima tih dvaju autora su male i iznose samo jednu zraku ( $90^0 - 78^0 45' = 11^0 15'$ ).<sup>65</sup> Ploveći u tim kursevima, brzo bi došlo do potonuća broda (slika 6. i 7.).

Neuspješno Balmer pokušava naći rješenje kako je brod mogao u takvom nevremenu i uz sjeveroistočni vjetar izbjeći da ne dođe do brodoloma na obalama Sirte i uspio doploviti na Maltu: “Nepoznato nam je kako su uz takve teškoće uspjeli izbjeći Sirtu i kao nekim čudom stići na obale Malte. Prema drugoj teoriji sasvim je razumljivo da se nije moglo stići u potpuno drugom smjeru i na više stotina stadija udaljeni dalmatinski Mljet.”<sup>66</sup>

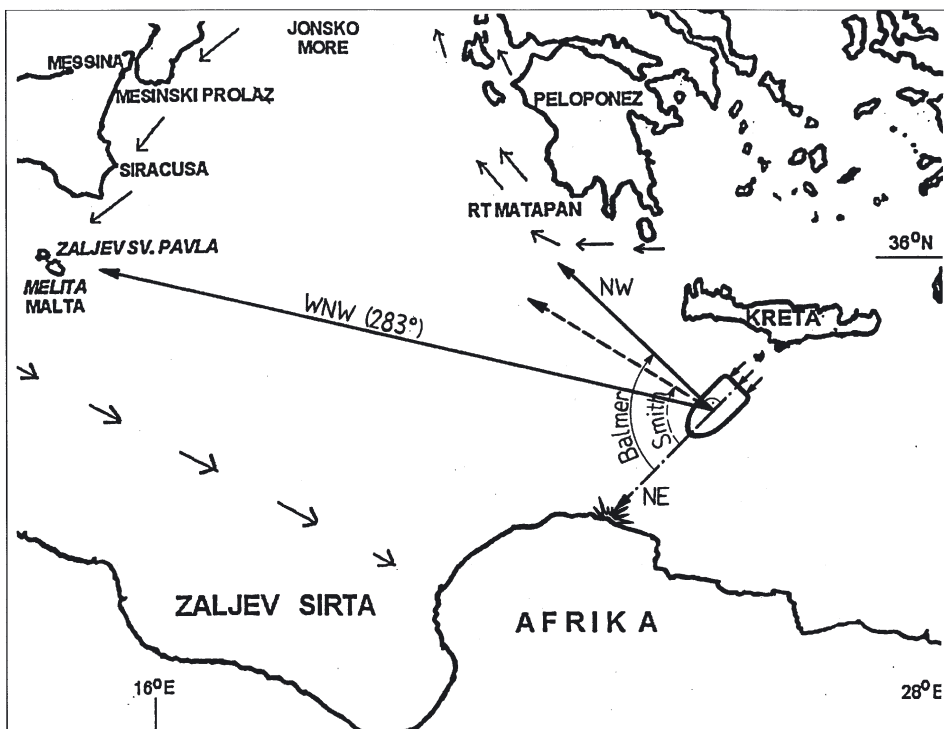
Usto valja pripomenuti kako je pretpostavka Balmera i Smitha bila da je tijekom svih četrnaest dana puhao sjeveroistočni vjetar, a tim se vjetrom uistinu nije moglo stići na Maltu, pa dakako, ni na Mljet.

Čuda, vjerujem, ipak nije bilo i ono ih nije spasilo brodoloma na obalama Sirte, već je jedino to morala biti promjena smjera vjetra. Takav zaključak proizlazi iz samog zapisa sv. Luke, u kojemu se, osim prvoga dana, kada je rečeno da je puhao sjeveroistočnjak, u daljnjem tekstu nigdje ne spominje smjer vjetra, već se govori o olujnom vremenu: “Kako se više dana ne pokazaše ni sunce ni zvijezde i kako je i dalje bjesnila velika oluja, nestajalo je sve

<sup>64</sup> “Ob es den Alten möglich war, mit sieben Strich am Winde zu liegen und Fahrt zu machen, wie Smith findet, oder ob nach unserer Ansicht einfach die Breitenlage, also das rechtwinklige Einfallen des Windes zur Kielrichtung notwendig war, ist hier nebensächlich. In beiden Fällen würde das Schiff seiner Längsrichtung nach im Wellentale liegen, würde jede Woge der ganzen Breite nach übernehmen und müßte rasch zu Grunde gehen. Die Höhe der Seen konnte nicht ab-, sondern mußte auf offenem Meere mit der Dauer des Sturmes bis jetzt noch zugenommen haben, so daß in dieser Lage ein Verweilen über die Zeitdauer zweier oder dreier Wogen nicht denkbar ist.” (H. Balmer, *Die Romfahrt*: 362).

<sup>65</sup> Zraka =  $1/32$  dio vjetrulje (1 zraka =  $11^0 15'$ ).

<sup>66</sup> “Wieso bei einem solchen Nichtstun die Syrten vermieden wurden, vernehmen wir nicht, sondern sie gelangen einfach wie durch ein Wunder an die Küste Maltas. Daß bei einer derartigen Auffassung es ändern auf viele hundert Stadien in einer ganz andern Richtung nach dem dalmatischen Meleda hin nicht weiter ankommen konnte, liegt nahe genug.” (H. Balmer, *Die Romfahrt*: 360).



Slika 6. Grafički prikaz Balmerova zapisa

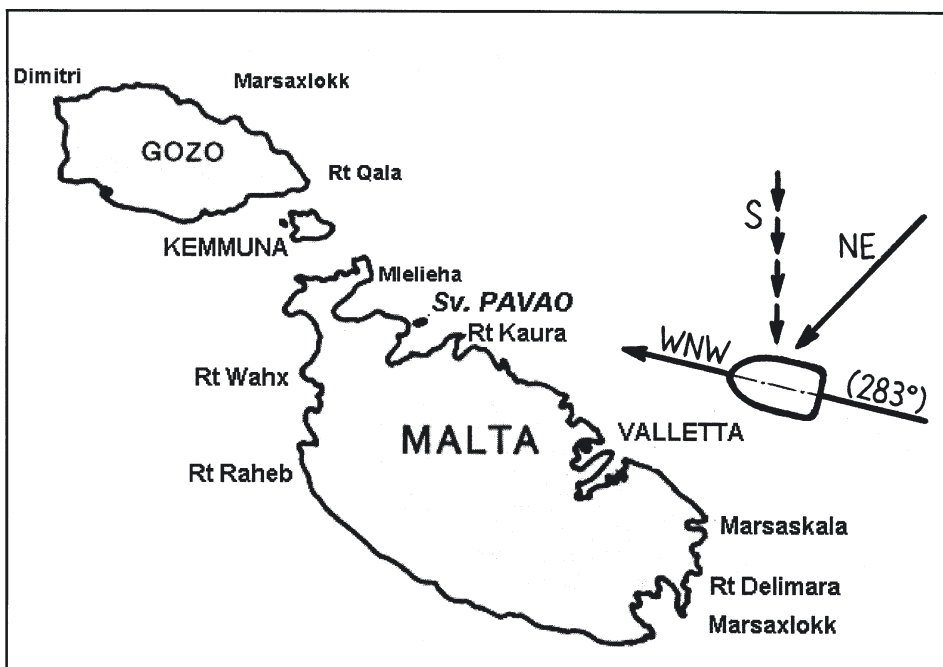
više svake nade da se možemo spasiti.”<sup>67</sup>

Promjena smjera vjetra može se nazrijeti i iz ovog opisa: “Kad je već došla četrnaesta noć otkako smo bili tjerani tamo-amo po Adriji, oko ponoći mornari nazreše da im se primiče neka zemlja.”<sup>68</sup> Iskaz “tjerani tamo-amo po Adriji” očito upućuje na promjenu smjera vjetra, sad u jednom smjeru, pa u nekom drugom, odnosno plovili su tamo-amo po moru.

Dalje se može pretpostaviti da se nastavilo putovanje pod utjecajem južnih vjetrova. Vrlo vjerojatno je to bio šilok (SE), koji ih je udaljivao od obale Sjeverne Afrike i zanosio prema sjeverozapadu, i tako je bio spriječen brodom. Uistinu, to izgleda moguće jer se brod sv. Pavla otisnuo od Krete

<sup>67</sup> Djela apostolska, 27, 20.

<sup>68</sup> Djela apostolska, 27, 20.



Slika 7. Pretpostavljeni dolazak sv. Pavla na Maltu

Brod sv. Pavla nije mogao doploviti do sjeverozapadne obale Malte u kursu WNW, kako to tvrde Smith, Balmer i Vimer, jer brzina od samo 1,52 čv nije bila dovoljna da bi se brod kretao i doplovio u Uvalu sv. Pavla. Brzina vjetra i struje bili su jači od brzine broda.<sup>69</sup> Smjer struje, poglavito SE smjera, bio je suprotan kretanju broda, što proizlazi iz karte struja predstavljene na slici 10.

potkraj rujna ili početkom listopada. Naime, tada je “već minuo i Veliki post.”<sup>70</sup>

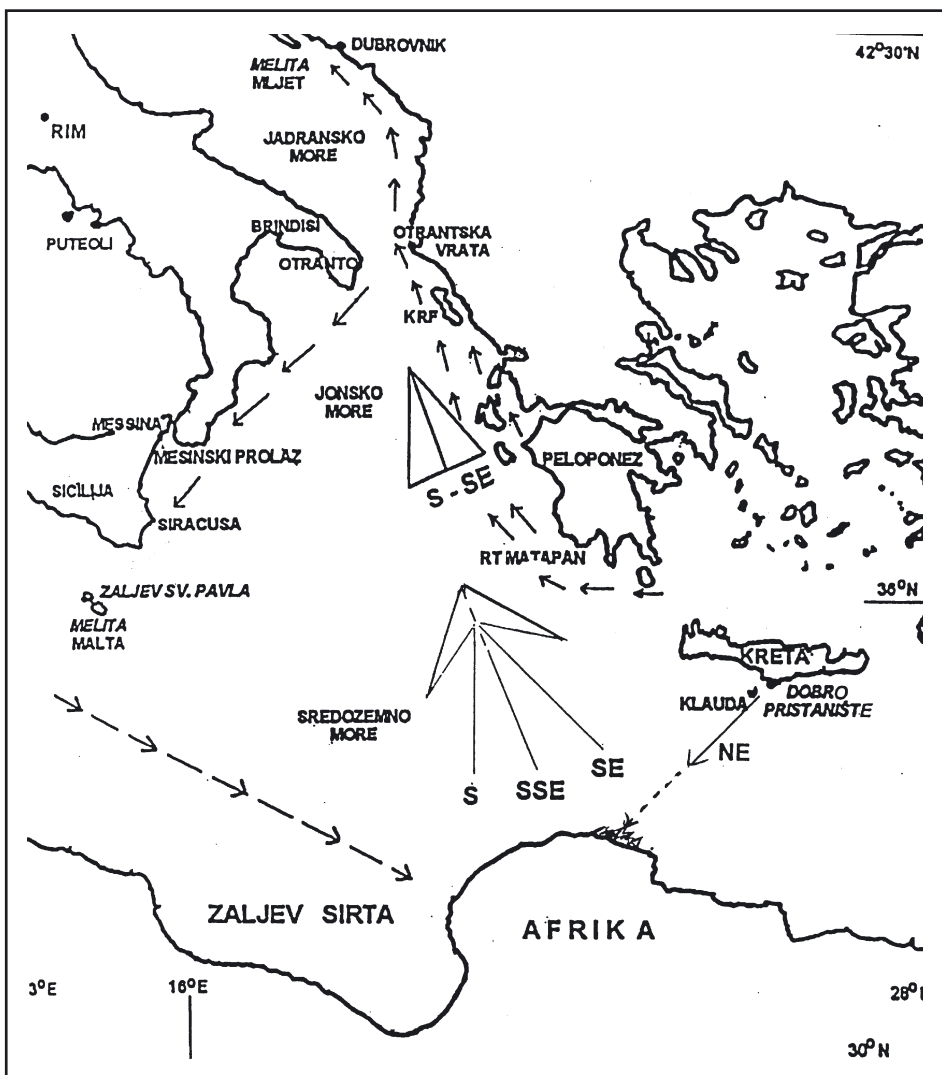
U drugoj polovici rujna i do polovice listopada uobičajno je da na dijelu Jonskog mora i južnog Jadrana prevladava šilok. U prilog tome je i karta

<sup>69</sup> Vjetar: NE-vjetar može biti opasan a upravo su glavni prilazi ovim otocima izloženi sjeveroistoku. Struje: duž SE obale Malte struja je uvijek S smjera; jačina joj se povećava sa sjevernim vjetrovima. (*Peljar Jonskog mora i Malteških otoka*. Split: HI JRM, 1969: 195-196).

<sup>70</sup> *Djela apostolska*, 27, 9. Veliki post prije Blagdane pomirenja pada potkraj rujna, odnosno početkom listopada. Tada je već nastupilo nesigurno vrijeme za plovidbu, koje je trajalo od 15. rujna do 10. studenog i od 11. ožujka do 26. svibnja. Brod je u to doba bio slabih maritimnih svojstava, a plovilo se po danu od rta do rta, poglavito ljeti i dijelom proljeća, kada su dani duži, dakle od 27. svibnja do 14. rujna. Zimi su dani kraći a i nepogodne vremenske prilike, pa se nije plovilo od 11. studenoga do 10. ožujka.







Slika 9. Vjetrovi i njihov utjecaj na plovidbu sv. Pavla

Sjeveroistočnim vjetrom brod sv. Pavla ne bi mogao doploviti do Malte, ali ni do Mljeta. Vrlo je realna pretpostavka da su zapuhali južni vjetrovi (od SE do S) i da svih četrnaest dana nije puhao sjeveroistočnjak. Južni vjetrovi pogodovali su plovidbi broda prema Mljetu, a tim vjetrom brod nije mogao stići na sjeverozapadnu obalu Malte. Da nije došlo do promjene smjera vjetra, sv. Pavao doživio bi brodolom na sjeveroafričkoj obali.

Osim vjetra i valova, na plovljenje svakog broda, pa tako i broda sv. Pavla, utjecale su morske struje. Prema Vimerovu pisanju, on očito nimalo nije vodio računa o morskim strujama, što se može zaključiti iz kritike upućene Vicku Palunku: “Živeći na moru umije g. P. iz posve neznatnih zgoda izvesti duhovite zaključke. Jednom je vidio kod Mljeta jedrenjaču bez mornara, i to mu je neki mali dokaz, da se Pavao razbio kod Mljeta. Drugiput opazio kod Dubrovnika šest volujskih mjehova, punih grčkog ulja i to mu kaže, da je široko Pavlovu lađu dotjerao do Mljeta.”<sup>73</sup>

Vicko Palunko je iz spomenuta dva primjera opravdano želio upozoriti na utjecaj morskih struja i na mogućnost da su one pridonijele da je brod sv. Pavla doplovio do Mljeta.

Takvih primjera kakve je dao Palunko ima, može se slobodno reći, svakodnevno, a osobito po šiloku. Tako su četiri Rumunja isplovila iz Bara 25. listopada 1995. ukrcavši se na pasaru od 4,60 m. Teglio ih je gliser iz Bara oko 30 M u smjeru talijanske obale i tu ih je napustio. Čamac je, nošen jugoistočnim vjetrom i sjeverozapadnom strujom, doplovio do otoka Mljeta 30. listopada, i to u uvalu Sutmiholjska na njegovoj južnoj obali.

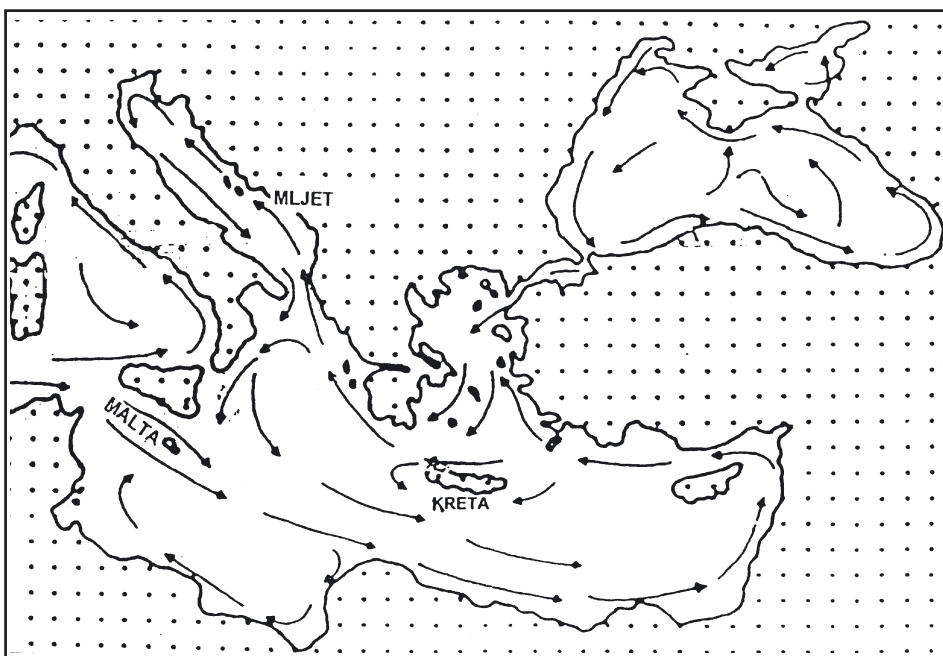
Koncem listopada iste godine dva Albanca namjeravala su gumenim čamcem prijeći Jadran od istočne na zapadnu obalu. Umjesto na talijansku obalu, po šiloku i sjeverozapadnom strujom doplovili su na južnu obalu Mljeta, u Gornju luku blizu Babina Polja. Upravo ta dva događaja zbilja su se u mjesecu listopada, kada je sv. Pavao doplovio do Melite.

Uz te dokaze o NW-struji, u ovom dijelu Jadrana jesu i plodovi biljke *Trapa natans*<sup>74</sup> koja raste u vodama stajaćicama. Ti plodovi iz Skadarskog jezera rijekom Bojanom doplove u more, a zatim strujom na Elafitske otoke; neusporedivo veći broj plodova doplovi do obala Mljeta.

Tragični događaj zbio se na sidrištu uz sjeveroistočnu obalu otoka Lokruma uvečer 9. svibnja 1859. godine. Eksplodirao je austrijski ratni brod brik *Triton* i tom prilikom stradalo je 85 članova posade. Više dana tragalo se za

<sup>73</sup> R.Vimer, *Ne Mljet već Malta*: 25.

<sup>74</sup> Dubrovčani i stanovnici Elafitskih otoka i Mljeta te plodove nazivaju “morski vrag” vrlo vjerojatno zato što su tamne boje i imaju zašiljene izdanke u obliku roščića. Zanimljivo je spomenuti da je 5. studenog 1998. na otok Lopud doplovilo 90 kg marihuane, te manje količine na Šipan u uvalu Bok i na plažu Prapratno (*Dubrovački vjesnik*, 7. i 14. studenog 1998). Prethodne godine marihuana je doplovila u Mljetski kanal.



Slika 10. Struje u Sredozemnom moru

Jedan ogranak struja Sredozemnog mora koji pristigne u Egejsko more zakreće između Peloponeskog poluotoka i Krete prema sjeverozapadu i kroz Otrantska vrata ulazi u Jadransko more u dosta širokom pojasu duž istočne obale (slika 11). Te struje pogodovale su plovidbi sv. Pavla iz akvatorija jugoistočno od Krete prema Mljetu, dok su se suprotstavljale kretanju prema Malti.

Izvor: Renzo E. Scossiroli, *Elementi di ecologia*. Bologna: Nicolo Zanichelli, 1991: 73 (*Schema delle correnti nel Mediterraneo*)

poginulima. Pronalazilo ih se u moru, u smjeru toka sjeverozapadne struje od mjesta nesreće pa sve do otoka Mljeta i u Korčulanskom kanalu.<sup>75</sup> Na obližnjim plažama Kupara, Srebrehog i Mlina nije pronađen ni jedan leš.

Iznijet ću i primjer jednog predmeta - boce, koja je doplovila iz Messine na Mljet. Kapetan Davor Mage, zapovjednik m/b *Admiral Purišić*, ploveći

<sup>75</sup> "Lješine su se pronalazile na raznim mjestima; u Lapadu, kod Grebena, pod Boninovom, pod Orsulom, pod Lazaretima, na Dančama, pod sv. Jakobom, kod Mljeta, pa čak i u Korčulanskom kanalu." (Bruno Moravec, »Katastrofa briga "Triton" pred Lokrumom 1859. godine.« *Naše more* 6/4-5 (1959): 236).

kroz Messinski prolaz na putovanju iz Jadrana prema Napulju, u noći između 31. prosinca 1985. i 1. siječnja 1986. bacio je bocu u more s pismom svojoj obitelji. Bilo je to istočno od svjetionika Raineri luke Messine ( $\varphi = 38^{\circ} 11' 31''$  N;  $\lambda = 15^{\circ} 34' 33''$  E). Naime, poznati je običaj da pomorci s brodova bacaju boce s pismima i nešto novca ili cigareta u njima u more, a posade brodica koje tu plove prihvaćaju boce i šalju pisma adresatima. Međutim, pismo u boci koju je bacio kap. Mage nije stigla ni u Dubrovnik ni u Zagreb poštom iz Messine (vjerojatno jer je bila noć, pa je nisu pronašli lokalni ribari), već ju je 14. ožujka 1986. našao mljetski ribar Niko Franić-Bečo iz Korita, pokraj uvale Pod školj na sjeveroistočnom rtu otoka Mljeta ( $\varphi = 42^{\circ} 42,3' N$ ;  $\lambda = 17^{\circ} 45' E$ ) i pisma poslao adresatima.

Kako je boca plovila oko 75 dana dok ju nije pronašao Nikola Franić, nemoguće bi bilo točno opisati.<sup>76</sup> Bez obzira na to kako je boca plovila, ostaje zaključak da strujom i vjetrom nije doplovila na obližnju Maltu, udaljenu oko 150 M od Messine, već na Mljet, prevalivši gotovo trostruko duži put. Taj primjer svjedoči kako je u idealnoj sprezi upravo tog vjetra i tih struja brod mogao doploviti do Mljeta. Kako i Palunko u svom djelu iznosi da je brod sv. Pavla doživio brodolom u zaljevu kod rta *Cima di Meleda* (sjeveroistočni rt otoka Veli školj), a to je upravo onaj prostor gdje je doplovila boca kap. Mage. Tu se prije više stoljeća, krajem 2. do sredine 3. stoljeća, dogodio i brodolom antičkog broda. Potonuli ostaci nalaze se na dubini od 30 do 32 m oko 100 m sjevernije od otočnog rta, na poziciji Pod školjem.<sup>77</sup> U podmorju Mljeta ima više ostataka brodoloma antičkih brodova. Takva nasukavanja i doplovljavanja raznih plovniha objekata u prošlosti bila su, izgleda, uobičajena pojava kad o tome raspravlja Mljetski statut iz 1345.<sup>78</sup> Sve

<sup>76</sup> Mogu se iznijeti dvije pretpostavke o plovidbi boce od Messine do Mljeta. Prva, da ju je struja nosila prema središnjem i istočnom dijelu Jonskog mora i tek tada zahvatila struja koja teče istočnom obalom Jonskog mora prema Jadranu. Na tom putu vjerojatno je prevalila oko 480 M, iako je Mljet udaljen 400 M od Messine. Druga pretpostavka: boca je krenula uz obalu Kalabrije za vrijeme jakih SW vjetrova, koji oslabe suprotna strujanja, i tako se našla u Jadranskom moru.

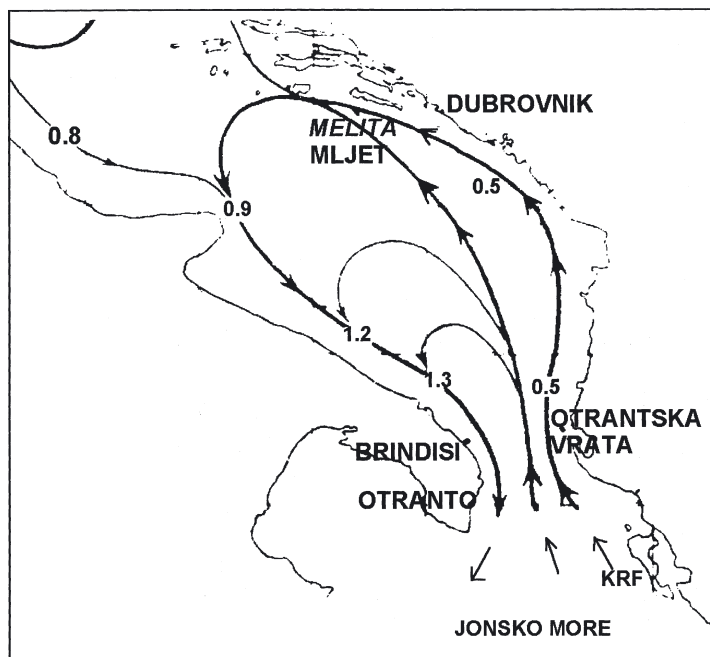
<sup>77</sup> Desen Vrsalović, *Arheološka istraživanja u podmorju istočnog Jadrana*. Zagreb: Republički zavod za zaštitu spomenika kulture, 1979: 248.

<sup>78</sup> "Utvrđivamo i naređivamo, da tkogod bi našo u moru gdje pluta kojamu drago stvar s bande od Manastira našega..." (List 26); "Utvrđivamo i naređivamo da svaka stvar koja se nađe u moru od Križicah do porta od Sovre..." (List 28). Medo Pucić, »Dubrovnik cviet narodnog knjištva za godinu 1851., Dubrovnik 1852. g. Statut oli zakoni od otoka Mljeta.« *Zbornik otoka Mljeta*, Dubrovnik, 1 (1989): 146-148.

bi to bili nepobitni dokazi da su morske struje imale velikog utjecaja na plovidbu broda sv. Pavla. Njihov mogući učinak razvidan je iz karte morskih struja istočnog Sredozemnog mora. Površinska strujanja nastaju pod utjecajem razlike u razini Sredozemnog mora i Atlantskog oceana, vjetrova i gustoće morske vode. Pritjecanjem i otjecanjem kroz Gibraltarski prolaz, za 70 godina se izmjeni sva voda u Sredozemnome moru.

Struje Jonskog i Jadranskog mora, kao dio cjelokupnog sustava struja Sredozemnog mora, teku suprotno smjeru kazaljke na satu. Na zapadnom dijelu Jonskog mora imaju južni i jugoistočni smjer, a uz istočnu obalu sjeverozapadni smjer.

Struja iz Egejskog mora ulazi u Jonsko more, između Peloponeza i Krete skreće prema sjeverozapadu, teče uz obalu Grčke i jonskih otoka i kod otoka



Slika 11. Struje Jadranskoga mora

Na slici su prikazane vrijednosti brzine struje od 0,5 čv koja se povećava utjecajem šiloka, pa dnevno zanošenje može iznositi od 24 do 30 M.

Izvor: adaptirano prema karti struja objavljenoj u *Peljaru po Jadranu*, HI JRM Split, 1951: 14)

Krfa ulazi u Jadransko more. Srednja brzina struje iznosi 0,5-0,75 čvorova, ali se sa zapadnim i jugoistočnim vjetrovima znatno povećava, osobito kada SE-vjetar počne puhati poslije jakih W vjetrova.<sup>79</sup>

Površinska stalna struja u Jadranu, uz istočnu obalu, nastavak je struje koja prolazi istočnim dijelom Otrantskih vrata iz Jonskog mora. Ima najveću brzinu za vrijeme struje plime, ako istodobno puše jaki SE-vjetar (šilok); na zapadnoj obali Jadrana za vrijeme struje oseke, ako istovremeno puše NW-vjetar. U tim slučajevima brzina struje iznosi do 3 čv. Dok je dnevno zanošenje uz istočnu obalu Jadrana, pod normalnim prilikama, od 7 do 12 M prema NW, za vrijeme SE-vjetra može iznositi od 24 do 30 M.

Iz toga zasigurno izlazi da su morske struje pogodovale usmjeravanju broda sv. Pavla iz jugoistočnog dijela Jonskog mora prema otoku Mljetu. Kad bi se pritom izračunao samo njihov učinak, uzevši neku srednju vrijednost brzine struje, npr. 1 čv, dnevno zanošenje iznosilo bi približno 24 M. Ako se pak pretpostavi da je brod sv. Pavla bio zanošen samo 10 dana, za taj vremenski period brod bi pod utjecajem struje prevalio 240 M.

Sasvim suprotan učinak morale bi imati morske struje na plovidbu broda sv. Pavla od Krete prema Malti, osobito duž jugoistočne obale Malte, gdje je struja “uvijek južnog (S) smjera; jačina joj se povećava sa sjevernim vjetrovima.”<sup>80</sup> “NE vjetar može biti opasan, a upravo su glavni prilazi ovim otocima (Malta, Gozzo, Kemmuna, op.a.) izloženi sjeveroistoku.”<sup>81</sup>

Prema tome, ako se tvrdi da je svih četrnaest dana puhao sjeveroistočnjak - bura (u što je teško povjerovati), tada ne postoje nikakve mogućnosti da brod sv. Pavla svlada sve te prepreke i da prijeđe i tu posljednju, uz jugoistočnu obalu Malte, uz suprotno djelovanje vjetra i struje, te da doplovi u Uvalu sv. Pavla (*St. Paul's Bay*). Jer, ako je doplovio do sjeveroistočne obale Malte, nije li bila bliža uvala Valette, gdje bi se brod nasukao (slika 7). Ako je vjetar promijenio u jugoistočni smjer, kako sam već pretpostavio, ni taj vjetar ne bi zanio brod na Maltu zbog suprotne struje koju bi dobio u bok. Kad bismo i zanemarili pretpostavke o struji, vrlo je vjerojatno da bi jugoistočni vjetar zanio brod na južnu ili jugoistočnu obalu, a nipošto na sjeverozapadnu obalu Malte. Isti učinak imao bi i istočni vjetar.

<sup>79</sup> *Peljar Jonskog mora*: 5.

<sup>80</sup> *Peljar Jonskog mora*: 196.

<sup>81</sup> *Peljar Jonskog mora*: 195.

Da se nije vodilo računa o utjecaju struja Jonskog mora na plovidbu broda sv. Pavla potvrđuje i Vimerov račun. “Po Lukinu izvještaju gonila je bura lađu 13 dana i po... Po tom računu bila bi Pavlova lađa prevalila u svemu 492.7 milja. I doista imade od Kauda do Malte 490 milja, dočim je Mljet udaljen od Kauda 630 milja.”<sup>82</sup>

A upravo ta razlika udaljenosti od 140 M, koja se ističe kao protudokaz, ona je presudni podatak koji podupire zaključak da je ipak otok Mljet bliži, kad se kao čimbenik uzme i utjecaj povoljnijih morskih struja, za koji je već iznesena pretpostavka da je samo pomoću njih brod sv. Pavla mogao prevaliti oko 240 M.

U daljnjem izlaganju iznijet ću još neke značajne navigacijske i meteorološke činitelje kao što su vidljivost, maritimne vrijednosti mljetskih luka a bit će govora i o tradiciji, odnosno povijesnim i arheološkim tragovima sv. Pavla na Mljetu i Malti.

Za početak rasprave o tim pitanjima iznijet ću dijelove teksta Rudolfa Vimera, objavljenog 1911. prigodom izlaska knjige Vicka Palunka: “Krajem lanjske godine izašla je u Spljetu jedna rasprava od pedest i osam stranica, koja hoće da dokaže iz petnih žila, kako se sv. Pavao ovom zgodom nije iskrcao na Maltu, već na otok Mljet, koji leži u jadranskom moru... A sad molim cijenjene čitatelje, neka potraže na zemljovidu Sredozemno more. Samo jedan pogled osvjedočit će ih potpunoma, da nije moguće, te bi lađu sa Krete do Mljeta mogla zanjeti bura, koja duva sa sjeveroistoka. Da je Pavlovu lađu zahvatio i kakav južnjak, ne bi je pronio mimo tolikih otoka i otočića, što leže na zapadnoj obali Balkanskog poluotoka. Svatko će priznati, da ju je vjetar čitavu prije zanio na otok Maltu, jer između ovoga i Krete nema nikakvih otoka ni otočića. A čemu tražiti čudesa ondje, gdje to ne zahtijeva tekst svetoga Pisma?”<sup>83</sup>

U tekstu Svetog pisma spominje se, doduše, Melita, a to može biti Malta jednako kao i Mljet. Pogledom na zemljovid Sredozemnog mora, kako je već prije zaključeno, sjeveroistočni vjetar nije mogao zanijeti brod na Mljet, ali ni na Maltu. Već su dane i realne pretpostavke da je “Pavlovu lađu zahvatio kakav južnjak”, a tim vjetrom on se mogao “pronjeti mimo tolikih

<sup>82</sup> R. Vimer, *Malta ili Mljet*: 13.

<sup>83</sup> R. Vimer, *Malta ili Mljet*: 1 i 22.



otoka i otočića”. A Jonsko je more dovoljno široko da se ne mora vidjeti niti jedan otok. Na južnom dijelu, linija koja spaja Rt Pasero (Sicilija) i Rt Matarpan na jugu Peloponeza iznosi 360 M. Na sjeveru, linija Rt S. Maria di Leuca, na obali Apulije, Rt Kafali na obali otoka Krfa i Rt Skale na albanskoj obali iznosi 60 M. Otrantska vrata na Jadranskom dijelu široka su 40 M.

Vimer iznosi sljedeće tvrdnje Balmera i Smitha: “Kad bi napokon zašli u Jadransko more, morali bi svi putnici upravo bolovati na očima, kad ne bi opazili visoko Albansko gorije. Sve ovo govori za Maltu jer između ove i otoka Kaude nijesu nigdje mogli opaziti kopno, kad ga nema. Nije to naše umovanje, već zaključak pomorskog kapetana Balmera. A kapetan Smith kaže, da još nijedna lađa nije s juga došla do Mljeta, a da nije vidjela gora iznad i ispod Otranta.”<sup>84</sup>

Te su tvrdnje točne, ali samo uz pretpostavku da je bila anticiklona i da je puhala lagana bura. U vrijeme brodoloma na Meliti je, prema *Djelima apostolskim*, padala kiša, pa se može pretpostaviti da su puhali južni vjetrovi. Ako se pođe od toga da je Melita Mljet, po takvom vremenu bila je i slaba vidljivost, pa se ni visoke albanske gore ni gore iznad Otranta ne mogu vidjeti.<sup>85</sup> Ni Vimer, a vjerojatno ni Balmer ni Smith nisu iznijeli pretpostavku da su Otrantska vrata mogli proći noću. Tada se i po dobroj vidljivosti ne bi ništa vidjelo.

Usto, podsjetio bih da su predznaci juga, uz pojavu mutnog ili maglovitog obzora, i porast temperature i vlage, te postupan pad barometra i pojava niskih oblaka na jugoistočnom dijelu obzora. Oni se, kad vjetar pojača, gomilaju oko vrhova brda i postupno prekriju uzvisine na kopnu. Relativna je vlaga i viša od 90%, što uzrokuje slabu vidljivost. Kad puše bura, relativna vlaga je niska, temperatura niska i pretežno vedro nebo, pa zato i dobra vidljivost. Sve te promjene vidljivosti, zbog promjene vlažnosti zraka, mogu se vrlo lijepo uočiti upravo promatrajući iz Grada 17 M udaljen otok Mljet. Za vrijeme anticiklone i lagane bure on se odlično vidi i naizgled je vrlo blizu, a za šiloka ovaj se otok jedva razaznaje, a vrlo često i ne vidi.

<sup>84</sup> R. Vimer, *Malta ili Mljet*: 24.

<sup>85</sup> “Rt S. Maria di Leuca, (u blizini Otranta, op.a.) naročito pri južnim vjetrovima, vidi se tek iz blizine, pa se može uzeti kurs na njega i orijentirati se po njemu samo pri sjevernim vjetrovima ili pri čistoj atmosferi.” *Peljar po Jadranu, Istočna obala*. Split: HI JRM, 1952: 50.

Tako npr. promatrač u Dubrovniku po šiloku ponekad ne vidi vrh Srđa (414 m), što je bilo i 12. listopada 1997., kada se posvećivao križ na Srđu. Toga dana puhao je šilok, a oblaci su bili na visini od oko 200 do 250 m. U Dubrovniku najviše oborina padne baš u listopadu - 178 mm u 12 oborinskih dana (u prosincu je samo jedan dan više, tj. 13 dana).<sup>86</sup> A upravo u mjesecu listopadu doplovio je i sv. Pavao na Melitu.

Sljedeća činjenica iz *Djela apostolskih* je zapis:

“Poslije tri mjeseca otplovismo na aleksandrijskoj lađi koja je prezimila na otoku...”,<sup>87</sup> a o tome Vimer, pozivajući se na radove Smitha i Balmera, ali i nekih drugih autora, izvodi zaključak: “Kako je ta druga lađa prispjela na Maltu, o tome postoje među piscima razna mnijenja: Jedni vele, da je vozila žito iz Aleksandrije u Puteole, pa je već pod jesen krenula na put te prezimila na Malti samo zato, da u proljeće, čim se otvori plovidba po moru, stigne u Puteole i svoj tovar što bolje proda.

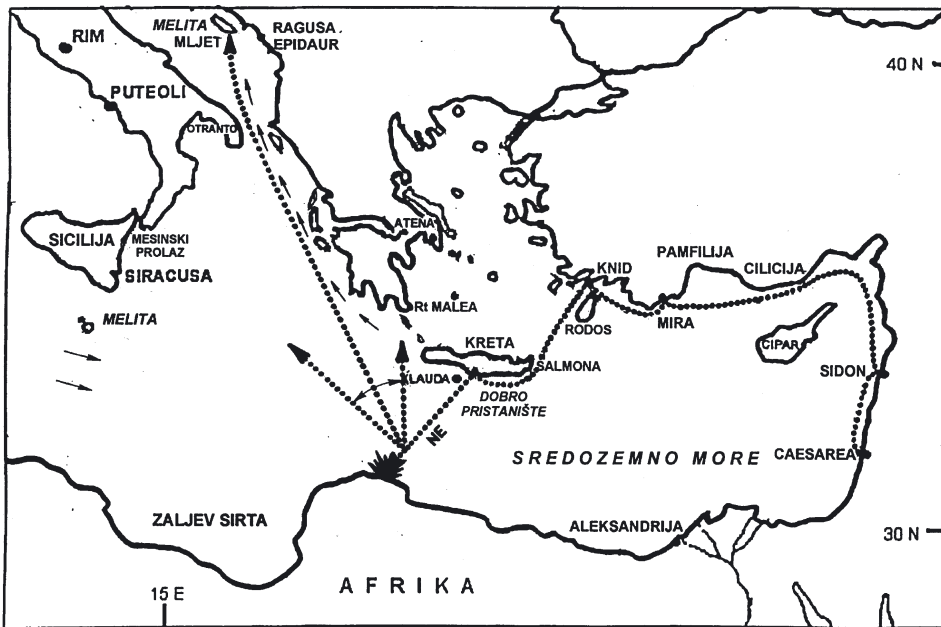
Drugi nagadaju, da je krenula već u jesen, na putu da je ulovila bura, pa je morala zimovati na Malti. Iz tog izvode jedni i drugi, da se Pavao iskrcao na Malti, jer ta stoji nasred puta iz Aleksandrije u Rim. Kako bi, pitaju, lađa, što putuje iz Aleksandrije u Puteole, prispjela na otok Mljet? Njihovome se mnijenju dade koješta prigovoriti. Ali jednomu ne će prigovoriti nitko, a to je, da je ta lađa prezimila na onome otoku, na kom je sada boravio Pavao. Baš to odlučno isključuje Mljet. Tu nema mjesta, kud bi se lađa zaklonila na dulje vrijeme, jer su svi zalivi izvrženi južnim i jugo-zapadnim vjetrovima. I nijedan pomorski kapetan nije tako naivan, da bi na Mljetu zimovao. Svatko bi u tom slučaju prošao mimo Mljeta, pa se pošto poto zaklonio u nedaleki Epidaur.”<sup>88</sup>

Prva tvrdnja nema nikakve osnove jer su brodovi, kako je već rečeno, na putu iz Aleksandrije u Puteoli plovili prema istoku, a ne prema zapadu oba-

<sup>86</sup> B. Makjanić, »Jadransko more. Klima.«: 204.

<sup>87</sup> *Djela apostolska*, 28, 11.

<sup>88</sup> R. Vimer, *Malta ili Mljet*: 38-39.



Slika 12. Grafički prikaz putovanja sv. Pavla južno od Krete prema Mljetu

Uz realnu pretpostavku da su zapuhali južni vjetrovi i uz sjeverozapadnu struju, sv. je Pavao imao vrlo velike šanse da doplovi do Mljeta. Da je svih četrnaest dana puhao sjeveroistočni vjetar, brodolom bi se dogodio na afričkoj obali. Ucertani su smjerovi vjetra od SE do S, te NW struja i pretpostavljeni plovidbeni put kojim je sv. Pavao mogao doploviti do Mljeta. Strelicama su ucertani smjerovi morskih struja.

lom sjeverne Afrike.<sup>89</sup> Tadašnji pomorci su se bojali obale Sirte, ali i općenito tog dijela sjevernoafričke obale, potpuno nezaštićene od vjetrova i valova iz I. i IV. kvadranta. Uz to, i struje su im bile protivne. Tako nisu mogli tim smjerom stići na Maltu, pa ih zato nije mogla uhvatiti bura na putu za Rim niti su zato morali na Malti zimovati.

<sup>89</sup> Od 78 važnih pomorskih bitaka brodova na vesla koje su se dogodile u Sredozemnom moru, od bitke kod Salamine 480. prije Krista, pa do Lepantske bitke 1571., samo su se tri odigrale na sjeveroafričkoj obali, i to dvije kod Rta Bon (blizu Kartage) 255. prije Krista i 468., te 1560. kod Rta Djebre. Sve ostale pomorske bitke dogodile su se na sredozemnim pomorskim komunikacijama, ali ponajviše uz obalu Palestine, Male Azije, Grčkog arhipelaga i obala Italije. U tim pomorskim bitkama zabilježena je i ona pokraj Dubrovnika (Raguse) 867., kada je bizantska flota pod vodstvom *drungera* (admirala) Nicite Orife u sastavu 100 brodova razbila blokadu Saracena. Očito je da sve te pomorske bitke označavaju i pomorske putove na Sredozemlju, što pokazuje da se u tom vremenu izbjegavalo ploviti uz obale Libije.

Ovdje se ujedno mogu utvrditi i sve suprotnosti u tvrdnjama autora koji iznose da zbog bure (sjeveroistočnog vjetra) nisu mogli proslijediti dalje s Malte prema Rimu, a brod sv. Pavla mogao je stići na sjevernu obalu Malte po buri i uz djelovanje suprotne, južne struje.

Malta nikako ne stoji nasred puta iz Aleksandrije za Puteoli i u slučaju da brod plovi prema zapadu.<sup>90</sup> Od Aleksandrije do Malte na toj je relaciji 1440 M, ili četiri petine (80%) puta, a od Malte do Puteoli 340 M, odnosno jedna petina (20%) puta.

Postavlja se i pitanje kako bi lađa koja putuje iz Aleksandrije u Puteoli prispjela na Mljet. Odgovor je vrlo jednostavan. Kod prijelaza Otrantskih vrata mogao je zapuhati jugoistočni vjetar (šilok) i skrenuti s puta brod koji je i uz pomoć NW-struje doplovio na Mljet udaljen od Otranta oko 170 M.

Svakako, u prošlosti je bilo dosta nepredvidljivih skretanja brodova s plovnog puta. Glavni uzrok tome bila je promjena smjera vjetra iz povoljnog u nepovoljni. Povijest je zapisala jedno takvo skretanje aleksandrijskog broda sa žitom u atensku luku.<sup>91</sup> I u tom slučaju moglo bi se, analogno s prethodnim pitanjem za Mljet, zapitati: kako bi brod koji putuje iz Aleksandrije u Puteoli prispio u Atenu. Vrlo vjerojatno zato što ga je zanio nepovoljni vjetar i skrenuo za oko 120 M od uobičajne rute aleksandrijskih lađa.

Naime, svi brodovi, kako je već rečeno, ploveći iz istočnog Sredozemlja na putu za Italiju prelazili su u Otrantskim vratima sjeverno od Krfa na talijansku obalu. Zato bi se zapis sv. Luke: "Poslije tri mjeseca otplovismo na aleksandrijskoj lađi koja je *prezimila* na otoku i koja je imala kao znak Di-oskure",<sup>92</sup> upravo mogao odnositi na otok Mljet, jer ne stoji da se "aleksandrijska lađa" mogla naći na Malti kad sv. Luka izričito spominje luke Caesareu i Miru, očito upućujući na istočni plovidbeni pravac aleksandrijskih brodova u koji nije bila uključena Malta. Uz te činjenice je i spoznaja da je u mljetskoj luci Polače u antici bilo "zimovalište brodovima".<sup>93</sup>

<sup>90</sup> Tadašnji brodovi nisu plovili zapadnim smjerom zbog opasnosti koju im je donosila obala sjeverne Afrike a pogotovo zaljev Sirta. "In the first century A.D. it (Gulf of Syrtis, op.a.) apparently meant an exact geographical location off the African coast, which was a notorious navigational hazard." Mario Buhagiar, »The St. Paul Shipwreck Controversy an assessment of the Source Material.« Malta: The Malta Historical Society, 1997: 185.

<sup>91</sup> L. Casson, »Sailing Ships«: 46-47.

<sup>92</sup> *Djela apostolska*, 28, 11.

<sup>93</sup> Zdenko Brusić, »Antička luka u Polačama na otoku Mljetu.«, u: *Arheološka istraživanja u Dubrovniku i dubrovačkom području*. Zagreb: Hrvatsko arheološko društvo, 1988: 139.

Dalje se tvrdi da na Mljetu nema uvala koje su zaštićene od južnih i jugozapadnih vjetrova. Takve tvrdnje nemaju uistinu nikakve osnove. Na Mljetu su luke: Pomena,<sup>94</sup> Polače, Sobra i Okuklje, a i nekoliko manjih zaštićenih uvala. Otok Mljet je smješten na važnom pomorskom putu kao prva točka u kojoj se križaju putovi za srednji Jadran i Italiju, nudeći sigurne luke zaklonjene od sjevernih i južnih vjetrova (slika 13).

Nalazi ostataka brodskih tereta, brodske opreme duž obale Mljeta na lokalitetima: Veli Školj, Rt Stoba, Rt Pusti, Uvala Sobra, Okuklje. Ovrat, Glavat, Uvala Stupa i Polače naglašavaju važnost otoka u vrijeme antike, a to potkrepljuju i materijalni ostaci na obali.

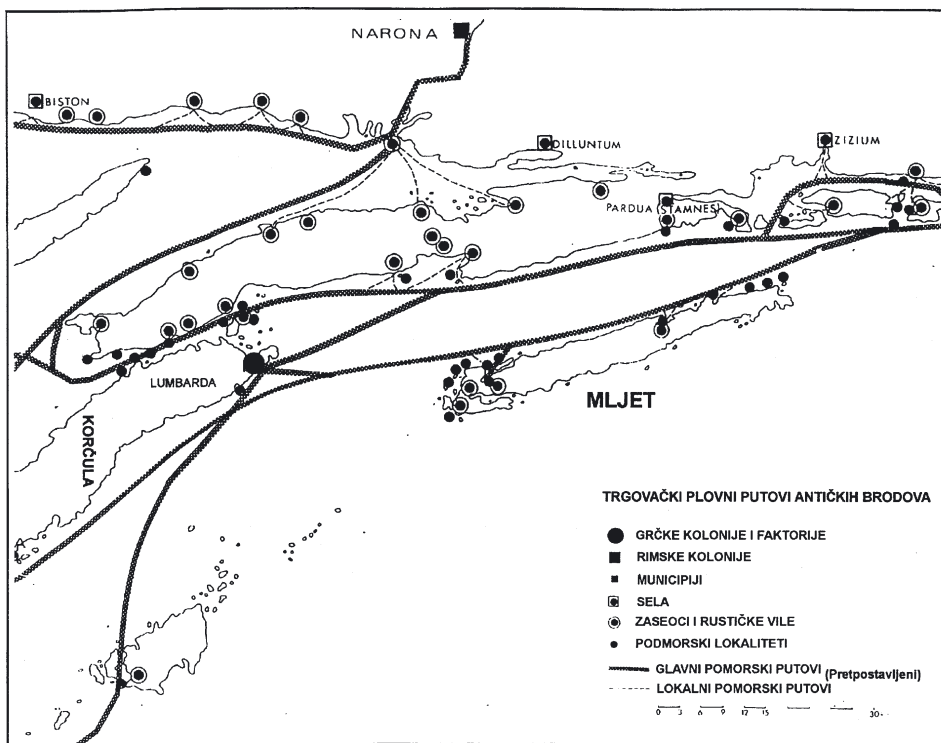
U antici je naročito luka Polače bila prometno vrlo bitna. Za to je dokaz veća količina sidara različitog oblika i vremenske datacije, pa je ponajviše antičkih nađeno na jugozapadnoj strani otočića Ovrata, u zaklonu od bure. Sidra su tu ostajala zbog zapinjanja o pukotine stepenastog grebena.<sup>95</sup> U samoj luci Polače ostaci antičkog pristaništa danas su ispod morske razine, na dubini od oko 1,50 m. Također, u Polačama i Sobri izvori su žive vode, pa je tu, osim dobrih maritimnih osobina, veliku vrijednost za antičke pomorce imala pitka voda. Plovnim putovima antičkih pomoraca uz sjevernu obalu otoka Mljeta koristi se i u vrijeme Bizanta.<sup>96</sup>

Luke Polače i Sobra u svakom su pogledu povoljnije i sigurnije za boravak brodova od Epidaura (danas Cavtat), pa prema tome nije bilo nikakve

<sup>94</sup> Na plovidbenoj karti Jadrana Willema Barentsa iz 1595. veliku važnost autor je dao luci Pomeni (*De haven S. Pedro de Melata*) kad je objavio plan njene luke s ubilježenim dubinama (osim plana luke Pomena na istočnojadranskoj obali još su samo: Valona, Kotor, Dubrovnik, Trogir i Rovinj). M. Kozličić, *Atlas*: 193.

<sup>95</sup> D. Vrsalović, *Arheološka istraživanja*: 250-251.

<sup>96</sup> Uz mnogobrojne druge argumente, potvrda tome su i nazivi Stražište (kota 168 m) na lokalitetu između luka Okuklja i Sobre, te Straža (101 m) iznad luka Polača i Pomene. Anđelko Badurina, »Bizantski plovni put po vanjskom rubu sjevernih jadranskih otoka.« *Radovi Instituta za povijest umjetnosti* 16 (1992): 7-9, donosi nazive, što na kopnu što na otocima, za oko 40 lokaliteta koji u svom imenu nose korijen *straža* a označavaju Bizantski plovni put u 6. i 7. stoljeću na istočnoj obali Jadrana od otoka Šolte do Pule. Analogno tim nazivima, vrlo su vjerojatno iz tog vremena i nazivi Stražište i Straža na otoku Mljetu, iako ne treba isključiti i ranije postojanje gradinskih naselja na tim prostorima.



Slika 13. Otok Mljet u sustavu trgovačkih plovni putova antičkih brodova

Izvor: Desen Vrsalović, *Arheološka istraživanja u podmorju istočnog Jadrana*. Zagreb: Republički zavod za zaštitu spomenika kulture - Zagreb, 1979.

svrhe da tamo traži zaklonište brod sv. Pavla.<sup>97</sup>

Osim dosad razloženih i argumentiranih čimbenika, valjalo bi poći i od relevantnih povijesno-arheoloških podataka koje pruža znanost za Mljet toga vremena. Od prije sredine ovog stoljeća do danas nastaje veliki interes znanstvenika za otok Mljet, naročito za luku Polače. Nedvojbeno svi istraženi i

<sup>97</sup> Cavtatska luka izložena je zapadnim i sjeverozapadnim vjetrovima koji dižu valove. Od juga je zaštićena; bura se slabo osjeća, ali svi ti vjetrovi otežavaju ulaz u luku. Nepovoljni učinak imaju i morske struje, koje su u vrijeme jugoistočnog vjetrova pojačane i imaju brzinu oko 1,5 do 2 čv. Ako brod doplovi s jugoistoka povoljnim vjetrovom šilokom do rta Sustjepana (južni ulaz u cavtatsku luku) i otoka Mrkana, mora skrenuti desno prema sjeveru da uđe u cavtatsku luku. U tom trenutku dobije vjetar i struju u bok, i dođe u opasnost da ga struja i vjetar bace na grebene ispred luke. Upravo pokraj tih grebena pronađen je 1996. jedan potopljeni antički brod s velikim amforama a u rujnu 1999. još jedan s oko tisuću anfora.

objavljeni radovi govore o značenju otoka Mljeta za plovidbu antičkih brodova, što potvrđuju brojni hidroarheološki nalazi, ali i istražni radovi na palači u Polačama i ranokršćanskim bazilikama.<sup>98</sup>

Ti ostaci crkava impresioniraju svojom veličinom i monumentalnošću, ali jednako tako svojom zagonetnošću. Ne zna se kome su bile posvećene, tko ih je gradio i kada su bile građene. "Oblici tih crkava, osobito njihove različite karakteristične apside, govore da su građene ne samo u antici već i kroz gotovo čitavo razdoblje ranog srednjeg vijeka, a njihove brojne adaptacije da su bile u funkciji najmanje do kraja XII. stoljeća. Brojnost crkvenih građevina i njihova prostrana razvedenost upućuju da je na tome mjestu uspostavljeno neko značajnije crkveno središte kojem je palača služila kao središnja građevina."<sup>99</sup>

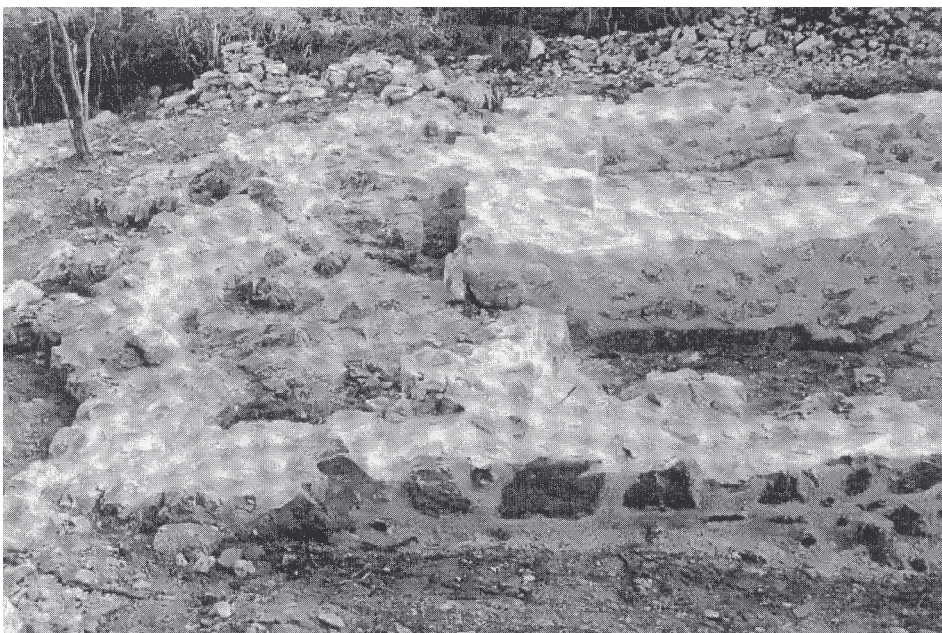
Na početku stoljeća Vimer i Palunko vodili su polemiku i o pitanju tradicije štovanja sv. Pavla. Palunko tvrdi da u narodu postoji predaja o crkvi sv. Pavla, a Vimer to osporava u svom radu *Malta ili Mljet*, ne iznoseći pritom nikakve vrijedne argumente. Početkom stoljeća upravo je zapisano da: "Postoji predaja, da je ondje već bila nekakova crkva sv. Pavla, i to baš na jednom tamo polju, koje se i danas naziva crkvina. Strši još i danas tamo komad prastarog zida, metar visok."<sup>100</sup>

Predaja o boravku sv. Pavla i danas je prisutna na Mljetu.

<sup>98</sup> Ljubo Karaman, »O rimskom zaseoku u Polačama na otoku Mljetu.« *Vjesnik za arheologiju i historiju dalmatinsku* 56-59/2 (1954-1957); Ejnar Dyggve, »Palača na otoku Mljetu sa novog gledišta.« *Zbornik za umetnostno zgodovino* 5-6 (1959); Marco Cagianu de Azeveda, »Ville rustiche tardo antiche e installazioni agricole altomedievali.«, u: *XIII Settimani di studi del Centro di studi sull'alto medio evo*. Spoleto, 1966: 633. Marco Cagianu de Azeveda, »Il Palatium di Porto Palazzo Meleda.«, u: *Atti del Congresso sul tema tardo antico e alto media evo*. Spoleto: Accademia dei linai CCCLXV, 1968: 773. Francesco Maria Appendini, *Notizie storico-critiche sulle antichità, storia e letteratura de' Ragusei*. I, Ragusa: Antonio Martecchini, 1802: 67 ("...poi crediamo col Giorgi, che s. Paolo naufragassi nell'Adriatico e approdossi nell'isola di Meleda e convertisse la maggiore parte de' suoi abitanti, allora la kui del vangelo sarebbe subitamente penetrato nella vicino Epidaur...").

<sup>99</sup> J. Stošić, »Otok - palača - samostan.«: 657.

<sup>100</sup> *Melita del naufragio di S. Paolo*. Spalato: 1<sup>o</sup> Supplemento al *Bullettino di archeol. e storia dalmata*, Brzotisk "Narodne tiskare", 1913: 20 (preneseno iz lista *Il Quarnero*, Trieste, 10. veljače 1911, br. 176).



Slika 14. Ostaci sakralnih objekata na prostoru Crkvine

Prema predaji koju prenosi Vicko Palunko, to su ostaci Crkve sv. Pavla. Ivica Žile pretpostavlja da bi to mogli biti ostaci crkve sv. Petra i Pavla.<sup>101</sup> Ivan Dabelić iznosi da su to ostaci crkve sv. Nerea i Achillea<sup>102</sup> (na središnjem dijelu slike). Sasvim lijevo dvije su apside i zid u prvom planu koji pripadaju ostacima starokršćanske dvoapsidalne jednobrodne crkve koju je otkrio arheolog Ivica Žile 1997. Istraživanja su u tijeku (fotografija: Miljenko Mojaš).

Arheološka istraživanja<sup>103</sup> na lokalitetu *Crkva* ili *Crkvina*, lociranom na zaravni brda između naselja Korita i Saplunare, za koje Mljećane vezuje predaja o postojanju crkve sv. Pavla - utvrdila su ostatke dviju sakralnih građevina. Dosad poznati ostaci pripadaju ranoromaničkoj crkvi datiranoj pod kraj 11. i u početak 12. stoljeća.<sup>104</sup> Ivan Dabelić iznosi pretpostavku da

<sup>101</sup> Ivica Žile, »Starohrvatska crkva sv. Petra i Pavla na lokalitetu crkvina - otok Mljet.« *Obavijesti*, HAD, 2 (1996): 34.

<sup>102</sup> Ivan Dabelić, »Na lokalitetu Crkva ili Crkvina ostaci crkve sv. Pavla i sv. Nerea i Achillea.« *Dubrovački vjesnik*, 2492, 31. listopada 1998: 6.

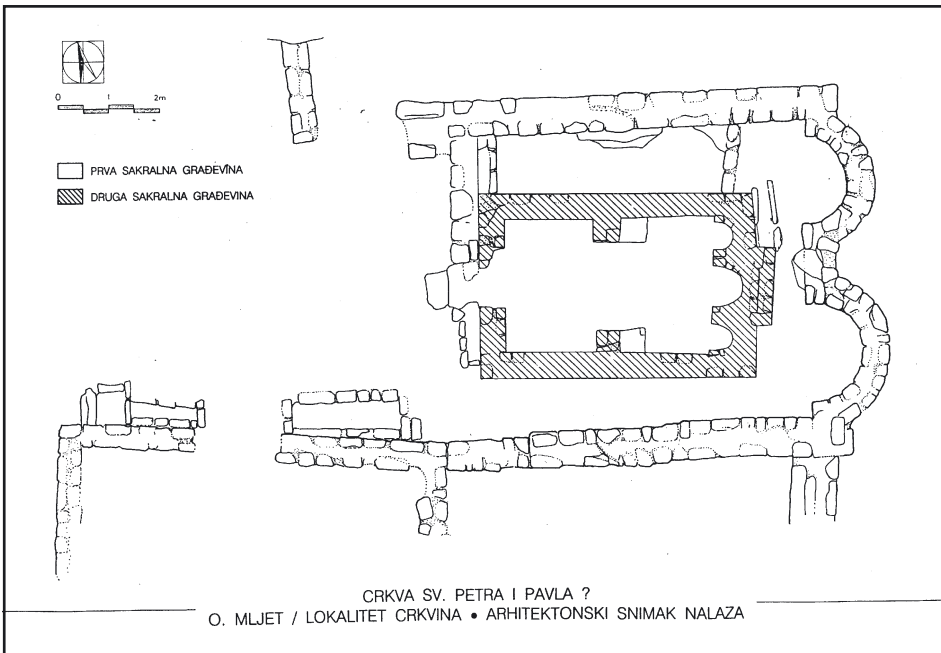
<sup>103</sup> Istraživanja *Državne uprave za zaštitu kulturne i prirodne baštine Dubrovnik* u 1996. i 1997. pod vodstvom arheologa Ivica Žile.

<sup>104</sup> I. Žile, »Starohrvatska crkva sv. Petra i Pavla: 34.



bi to mogli biti ostatci crkve sv. Nerea i Achillea.<sup>105</sup>

Daljnijim arheološkim istraživanjima ustanovljeno je da je ta predromanička crkva sagrađena na ostacima znatno veće starokršćanske dvoapsidalne jednobrodne bazilike. S obzirom da početkom stoljeća Palunko nije mogao znati o onome što mi danas znamo, mogla bi se iznijeti pretpostavka da bi to bili ostaci crkve sv. Pavla. Predstoje daljnja arheološka i druga istraživanja koja bi trebala utvrditi titular i vrijeme gradnje crkve. Arheološka i druga is-



Slika 15. Tlocrt sakralnih objekata na prostoru Crkvine

Izvor: Arh. snimaka Zehre Laznibat, Državna uprava za zaštitu kulturne i prirodne baštine Dubrovnik.

<sup>105</sup> "O postojanju crkve sv. Nerea i Achillea u Žari doznajemo iz pisanog dokumenta pronađenog u Državnom arhivu u Dubrovniku. Naime, 30. kolovoza 1500. godine tadašnji knez Mljeta Savin Miha de Babalio sa mljetskim sucima, nakon rasprave, donio je presudu ispred crkve sv. Nerea i Achillea, u sporu Žarana oko zemlje i to tužitelja Živka Maranovića i tuženog Petra Lovričevića." I. Dabelić, »Na lokalitetu Crkva: 6.



Slike 16 i 17. Ostaci istočne starokršćanske bazilike u Polačama (fotografija: Miljenko Mojaš)

traživanja trebalo bi usmjeriti i na traženje ostataka *ville* rimskog aristokrata Publija, poglavara otoka, koji je primio i ljubezno ugostio sv. Pavla i druge

brodolomce.<sup>106</sup>

Bez obzira na te okolnosti, postojanje dvije starokršćanske crkve i najnovije otkriće još jedne na prostoru između Korita i Saplunare, te drugi manji ostaci, npr. keramičke svjetiljke urešene kršćanskim simbolima koje se mogu datirati od 420. do 550. godine,<sup>107</sup> govore o iznimno snažnoj kršćanskoj zajednici koja je imala dodira i s najudaljenijim provincijama Rimskog Carstva.

Sve to pokazuje da sakralni kult šovanja sv. Pavla na mljetskim prostorima datira vrlo rano, vjerojatno u starokršćansko razdoblje, a pitanje mjesta brodoloma sv. Pavla zainteresiralo je znanstvenike tek u 10. stoljeću,<sup>108</sup> kada je i Konstantin Porfirogenet, kako je već rečeno, utvrdio da je Mljet otok na kojemu je zmija ugrizla za prst sv. Pavla a on ju je spalio u vatri. U točnost Porfirogenetova navoda ne bi trebalo sumnjati jer je Malta nakon podjele Rimskog Carstva 395. pripala Istočnom, odnosno Bizantskom Carstvu. Pišući povijest ovih dvaju otoka teško je povjerovati da bizantski car i njegovi savjetnici nisu znali na kojem se otoku zbio taj događaj.<sup>109</sup>

Na Malti tradicija nastaje više od 12 stoljeća poslije brodoloma, 1299. godine.<sup>110</sup> Dolazak ivanovaca na Maltu, nakon što su ih Turci 1530. protjerali s Rodosa, važan je trenutak za čvršće povezivanje tog događaja s Maltom. Današnji izgled kompleksa *St. Paul's Cave and the "Capella of San Pulu di Fora"* datira iz 17. stoljeća. Crkva je utemeljena na pećini, 1536. ima dva oltara, a 1575. posjećuju je hodočasnici odnoseći djeliće kamenja

<sup>106</sup> *Djela apostolska*, 28, 7.

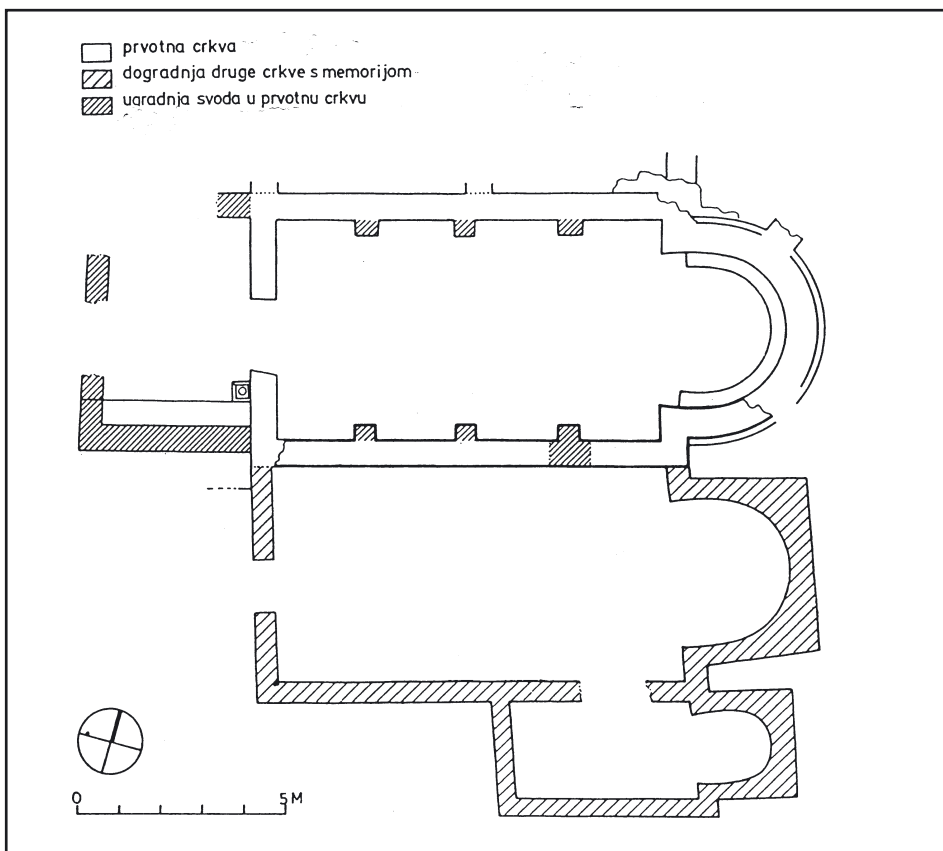
<sup>107</sup> Z. Brusić, »Antička luka u Polačama na otoku Mljetu.«: 141.

<sup>108</sup> "Pošto oba otoka imaju slično ime, nastalo je u desetome vijeku pitanje među učenjacima na koji se spasio Pavao sa svojom družbom, da li na Maltu ili na Mljet." R. Vimer, *Život svetoga Pavla*: 238.

<sup>109</sup> Pismeni trag šovanja sv. Pavla na Mljetu obznanjen je tek oko 1730. godine djelom Ignjata Đurđevića. Utvrđivanje titulara otkrivene starokršćanske crkve na prostoru *Crkvine*, vjerujem, pridonijelo bi boljem poznavanju tradicije šovanja sv. Pavla na Mljetu.

<sup>110</sup> "There is as yet no sure evidence for a Pauline cult in Malta before 1299. when the dedication of Mdina Cathedral to the apostol is first recorded." "Neither Meleda nor Malta have a Pauline tradition which can be traced close to apostolic time. The Maltese tradition can be documented only from the thirteenth century while on Meleda, the Byzantine tenth century tradition apar (supra), there is no secure evidencefor Pauline associations before the publication of Ignazio Georgi's treatise 1788..." M. Buhagiar, »The St. Paul Shipwreck Controversy«: 196. i 194.

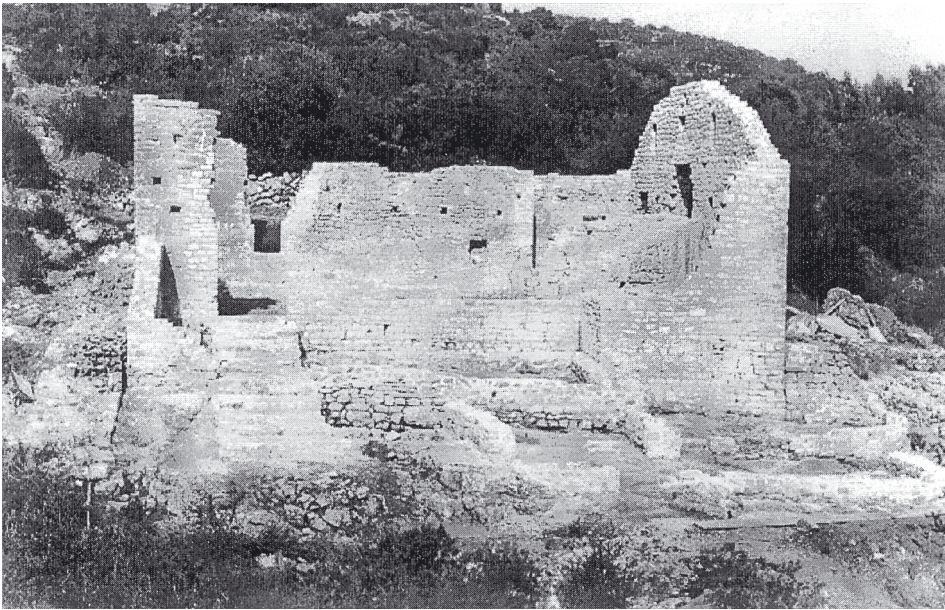
pećine, kojima se pridavala čudotvorna ljekovitost. Ivanovci<sup>111</sup> su 1617. dobili jurisdikciju nad cijelim sakralnim kompleksom, posvećenom sv. Pav-



Slika 18. Tlocrt starokršćanske crkve u istočnom dijelu Polača s označenim fazama oblikovanja

Izvor: Igor Fisković, »Srednjovjekovna preuređenja ranokršćanskih svetišta u dubrovačkom kraju.«, u: *Arheološka istraživanja u Dubrovniku i dubrovačkom području*. Zagreb: Hrvatsko arheološko društvo, 1988: 201.

<sup>111</sup> "At some stage a church was established in the cave; in 1536 it had two altars and, in 1575. it was visited daily by pilgrims who carried away chippings of the rock which, it was claimed, had supernatural qualities and, pounded to dust and mixed with water and drunk, were an effective medicine against all sorts of disease." Mario Buhagiar, »The St Paul's Cave Complex at Rabat, Malta, and its Archaeological Significance, *St Paul's Grotto, Church and Museum at Rabat*.« Malta: Progress Press Co. Ltd. 1990: 51.



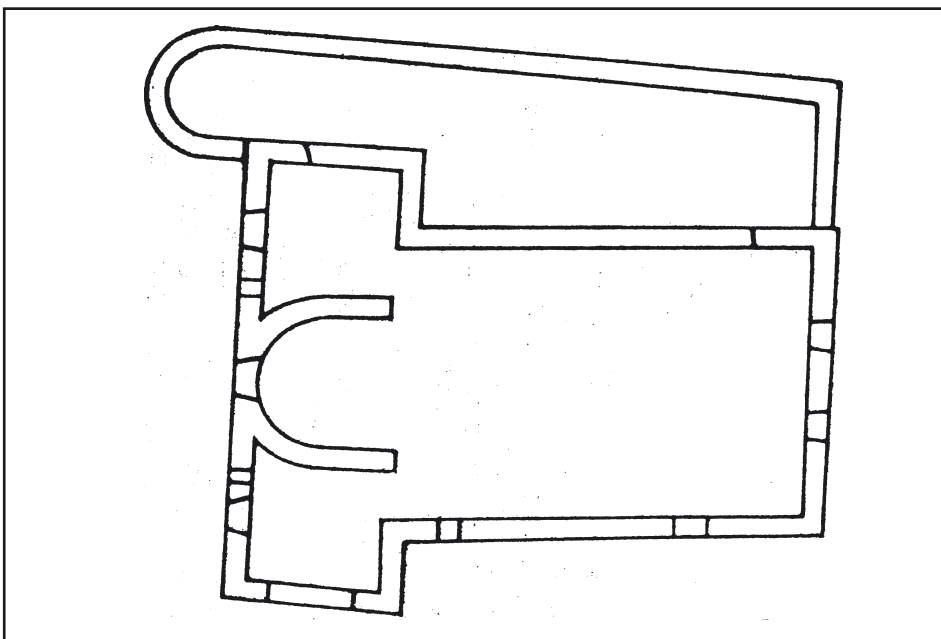
Slika 19. Pogled na zapadnu baziliku u Polačama

Ostaci sakralne građevine kojoj se jezgra formira u kasnoj antici s adaptacijama u ranosrednjovjekovnom periodu. Zapadnoj bazilici, kao i onoj istočnoj, ne zna se titular, što očito govori da predstoje obuhvatna istraživanja (fotografija: Miljenko Mojaš).

lu.<sup>112</sup>

Maltežanin Mario Buhagiar u svom djelu *The St. Paul Shipwreck Controversy an Assessment of the Source Material* analizira dosad objavljene radove o brodolomu sv. Pavla. Iz samog naslova proizlazi da je riječ o suprotnostima u pisanju raznih autora o tom događaju i o vječitoj dilemi: Malta ili Mljet? Buhagiar ne donosi zaključke, ali pokazuje da nema nikakvih arheoloških dokaza da se sv. Pavao nasukao na Malti. Konstatira da se kršćanstvo na Malti pojavljuje nakon tih događaja, a sv. Luka nigdje i ne spominje da su tu uspjeli stvoriti kršćansku zajednicu. Buhagiar daje prednost Malti

<sup>112</sup> "During the first two decades of the seventeenth century, the cult was very much enhanced and injected with unprecedented religious fervour by Juan de Venaguas of Cordoba whose saintly life and boundless enthusiasm attracted the rich patronage of the Knights of St. John who, in 1617, were invested with jurisdiction rights over St Paul's Cave." M. Buhagiar, »The St Paul's Cave Complex«: 53.



Slika 20. Tlocrt zapadne starokršćanske bazilike u Polačama

“...starokršćanske bazilike, s apsidama koje su ugrađene među pastoforijama u istočnom dijelu crkvenog prostora, na istočnoj obali Jadrna dolazi iz Sirije. Ovakve bazilike datiraju pretežno od kraja 4. st. do sredine 5. st... Ovakve bazilike sirijskog tipa postojale su i u Dalmaciji: u Polačama na otoku Mljetu...” Tekst i tlocrt: A. Šonje, *Bizant i crkveno graditeljstvo u Istri*, Izdavački centar Rijeka, Rijeka, 1981: 25 i 26.

jer se u *Djelima apostolskim* spominje Siracusa na putu sv. Pavla iz Melite u Rim, a Mljet bi mogao biti mjesto nasukavanja sv. Pavla zato jer je na tom otoku bilo zmiija, a na Malti nije.<sup>113</sup>

\*\*\*

Poslije 13 dana lutanja morem od Krete nakon što ih je sjeveroistočni vjetar bacio od obale na pučinu, četrnaestu noć brod sv. Pavla doplovio je do neke obale, gdje se usidrio. Iz zapisa sv. Luke doznaje se što se sve zbilo te posljednje noći i u svitanje. Brod se usidrio uz neku nepoznatu obalu, stotnik Julije zapovjedio je da se presijeku užeta čamca, sv. Pavlu ukazao se anđeo,

<sup>113</sup> M. Buhagiar, »The St Paul's Cave Complex«.

zatim je sv. Pavao uspio nagovoriti sve ljude na brodu, a bilo ih je ukrcano 276 (članova posade, vojnika i sužanja), da tog četrnaestog dana počnu jesti. Zatim je slijedio brodolom (nasukanje) i odlazak na obalu. Od stanovnika otoka doznali su da se otok zove Melita, na njemu je sv. Pavla ugrizla zmija otrovnica u ruku, a on ju je otrešao u vatru.<sup>114</sup>

Većina ovoga što stoji u zapisu doima se neuvjerljivim ako se pokušaju realnije obrazložiti činjenice. Tako je stotnik Julije zapovjedio da se čamac baci u more kako posada ne bi pobjegla s broda, jer se bez njezine nazočnosti ostali ne bi se uspjeli spasiti, a ujutro, kada je nastao brodolom i kada je trebalo spašavati prvo one koji ne znaju plivati, Julije je zapovjedio upravo suprotno: da prvo napuste brod oni koji znaju plivati a zatim oni drugi. Ako se pretpostavi da je posada broda znala plivati, tada je ona prva napustila brod ostavljajući na njemu ljude bez pomoračkog iskustva da organiziraju svoje spašavanje.

Naime da je ujutro posada imala čamac koji su neposredno prije toga otpustili, vrlo vjerojatno da bi se moglo izbjeći nasukanje. Kako “mornari ne prepoznaše zemlju”, nisu znali ni za greben, a čamcem su mogli utvrditi njegov položaj i tako izbjeći brodolom. I kad se dogodio brodolom, čamac bi umnogome pridonio spašavanju ljudi, naročito onih koji nisu znali plivati.

Zatim u svitanje “Kad se nasitiše, počеше olakšavati lađu bacajući teret u

---

<sup>114</sup> “Bojeći se da ne udarimo u grebene, spustiše s krme četiri sidra; tako su puni čežnje čekali dolazak dana. A kad su mornari gledali pobjeći iz lađe i kad spustiše čamac u more pod izlikom da kane s pramca spustiti sidra, reče Pavao stotniku: ‘Ako ovi ne ostanu u lađi, vi se ne možete spasiti!’ Nato vojnici presjekoše užeta na čamcu i pustiše ga da padne.” (*Djela apostolska*, 27, 29-32). “Brodolom i spas. Kad osvanu dan, mornari ne prepoznaše zemlje, ali opaziše neki zaljev s ravnom obalom te odlučiše, ako bi mogli, tamo otjerati lađu. Odvezaše sidra i spustiše ih u more, popustiše konope na kormilima i digoše prednje jedro prema vjetru, te usmjериše prema obali. Ali udariše u greben, komu je s obje strane more, te nasukaše lađu. Prednji dio nasjednu i ostade nepomičan, dok se zadnji dio lomio od žestine valova. Tada vojnici naumiše poubijati zatvorenike da ne bi koji isplivao i pobjegao. Ali im stotnik, želeći spasiti Pavla, zapriječi da provedu svoju nakanu. I naredi da najprije poskaču u more oni koji znaju plivati te da iziđu na kopno, a ostali (da iziđu) jedni na daskama, a drugi na ostacima lađe. Tako svi živi iziđoše na kopno.” (*Djela apostolska*, 27, 39-44).

more.”<sup>115</sup> Odmah se postavlja pitanje zašto su u tom trenutku bacali teret? Osim u plovidbi, teret se može bacati u more i s nasukanog broda da se smanji gaz i na taj način odsuka. Brod sv. Pavla u trenutku bacanja tereta u more nije bio nasukan, već usidren. Zato je neshvatljivo bacanje tereta u more u tom trenutku. Takvim činom stvorio bi se upravo suprotan učinak<sup>116</sup> Očito su sidra dobro držala, kad se zna da je brod dočekaio jutro a valovi nisu bili takvi da bi se trebalo (ponovno) bacati teret u more, budući da je posada spustila čamac bez ikakvih problema i s njim trebala odnijeti sidra s pramca.

Kakve su morale biti psiho-fizičke sposobnosti tih ljudi u okolnostima nevremena, morske bolesti i bezizlaznog položaja, a uz tolike nedaće (nisu 13 dana ništa jeli) teško je danas i zamisliti a kamoli opisati. Kako je uopće posada uspijevala izvršavati dnevne zadatke i upravljati brodom pod tako vrlo teškim uvjetima. U tako vrlo nepovoljnim okolnostima “svi živi izadoše na kopno”. U *Djelima apostolskim* zapisano je da se sv. Pavlu ukazao anđeo i da mu je on najavio nasukavanje broda na nekom otoku, ali i sretan završetak za njega i njegove ljude. Zato je stotnik Julije vjerojatno i mogao tako olako odbaciti čamac i organizirati “uspješno” spašavanje, iako

---

<sup>115</sup> “Sve dok nije počelo svitati, Pavao je molio sve da jedu: ‘Danas je četrnaesti dan koji provodite u iščekivanju bez jela, a da ništa niste uzeli. Zato vas molim da jedete, jer je to za vaše zdravlje bitno. Ni jednom od vas neće propasti ni vlas s glave.’ Kada to reče, uze kruh te pred svima zahvali Bogu, razlomi ga i poče jesti. Tada se svi ohrabriše te i sami počеше jesti. U lađi nas bijaše svega dvjesta sedamdeset i šest. Kada se nasitiše, počеше olakšavati lađu bacajući pšenicu u more.” (*Djela apostolska*, 27, 33-38). Teret su bacali u more drugoga dana otkako ih je vjetar otisnuo od Krete, nastojeći tako povećati nadvođe broda i time ublažiti prelijevanje valova preko palube, koji su bivali sve veći što se brod više udaljavao od Krete. “Sutradan, jer nas je oluja strahovito bacala, počеше izbacivati tovar, a treći dan svojim rukama izbaciše brodsku opremu.” (*Djela apostolska*, 27, 17. i 18). Svakako se ne baca sav teret u more, kako to neki autori zaključuju iz tog teksta. R. Vimer, *Život svetoga Pavla*: 233: “Izbaciše dakle u more sve žito što ga je lađa vozila u Italiju. A kad im se lađa još uvijek činila preteškom, bijahu prisiljeni pobacati isto lađarsko pokućstvo.” Zatim, C. Tomić, *Savao Pavao*: 342: “Već drugi dan bili su prisiljeni rasteretiti lađu od tovara. Treći dan izbaciše i brodsku opremu.” Općenito se može reći da brod nikada ne plovi potpuno prazan, bez tereta ili balasta. Ako ne prevozi teret, tada krca balast, danas tekući u dvodno i neke druge tankove, a nekada je to bio kruti balast, obično zemlja ili kamenje, u nas poznat pod nazivom *sovrna*. Očito je i prilikom prvog bacanja tereta u more dio tereta ostao na brodu, jer bi bez njega bilo gotovo nemoguće upravljati takvim brodom.

<sup>116</sup> Oko 1850 godina poslije plovidbe sv. Pavla, na parobrodima u balastu, na sidrištu, kod udara jačeg vjetra, da bi se smanjilo nadvođe a time i ublažili udari vjetra u krmena skladišta, puštalo se more do visine tunela osovine propelera; tako bi brod postao teži i sigurniji na sidrištu, jer bi se povećao gaz a time i učinak propelera i kormila, a smanjio negativni učinak vjetra.



je ono bilo potpuno u suprotnosti pomoračkim znanjima.<sup>117</sup>

Očito je da iz ovih zapisa sv. Luke u *Djelima apostolskim* proizlazi vrlo izraziti religijski karakter. Glavna je ličnost sv. Pavao, Kristov sljedbenik, što je i potpuno razumljivo, a sve ostale osobe, događaji i radnje u drugom su planu. U zapisima se više puta spominje stotnik Julije, dok se ne spominje zapovjednik broda. Ta činjenica upućuje da je sv. Pavao više bio u kontaktu sa stotnikom Julijem nego s posadom broda, pa je vjerojatno zato i malo navigacijskih i meteoroloških informacija.

Na osnovi svega iznijetoga moglo bi se zaključiti da u zapisima sv. Luke nema dovoljno podataka o plovidbi iz kojih bi se moglo s dovoljnom sigurnošću i točnošću rekonstruirati putovanje sv. Pavla, a naročito onog dijela od Krete do Melite i dalje do Puteolija.

Nedvojbeno je to zato što su priče o obraćenju i misionarskom radu sv. Pavla vjerojatno napisane mnogo godina nakon njegove smrti. Neki dijelovi koji se odnose na putovanje morem možda su izvedeni iz dnevnika Pavlova pratioca. Tradicionalno se misli da je to Luka evangelist, pisac *Djela*, a to mišljenje podržavaju mnogi znanstvenici.<sup>118</sup>

“Iako se Lukino evanđelje zove povijesno evanđelje jer je u takvoj formi pisano, ono se ne može smatrati povijesnim jer se Luka nije koristio povijesnim izvorima već tradicijom i proklamacijom. Upotreba imena i događaja i njihova povijesna točnost su sekundarni; za Luku je važna shematizacija kojom on pokazuje da je Isus Spasitelj svijeta i da je Crkva u svojoj misiji dio

---

<sup>117</sup> “A sada vas opominjem da budete odvažni, jer nitko od vas neće propasti, osim lađe. Noćas mi se ukaza anđeo onoga Boga kome pripadam i komu služim te mi reče: ‘Ne boj se, Pavle! Ti treba da dođeš pred cara. I evo, Bog ti milostivo daruje živote svih koji s tobom plove.’ Zato, ljudi, budite odvažni! Vjerujem Bogu da će biti tako kako mi je obećano. Ali treba da se nasučemo na neki otok.” (*Djela apostolska*, 27, 22-26).

<sup>118</sup> “The story of Paul’s conversion and missionary career is given in Acts, probably written many years after his death. Some sections dealing with sea journeys may be derived from the diary of a companion of Paul. Traditionally this was thought to be Luke, the evangelist and author of Acts, a view still held by a number of scholars.” (*Encyclopaedia Britannica*, CD 98, Multimedia Edition - International version).

Božjeg plana.<sup>119</sup>

Tome bi trebalo pridodati da se sv. Luka može datirati u oko 80. godinu, i to vjerojatno izvan Palestine, jer on nema točnu predodžbu njene geografije.<sup>120</sup> To očito upućuje na činjenicu da opisuje mjesta koja nikada nije vidio, tako da su možda upitni i podaci o uvali brodoloma, izgledu obale i tome slično.

Zato i razmatrane tvrdnje autorâ, temeljene na pisanju sv. Luke, koji iznose da se brod sv. Pavla nasukao na Malti jer se taj otok u to doba nazivao Melita, nemaju znanstveno utemeljenih argumenata. Mogu se iznositi pretpostavke i razne interpretacije pojedinih zbivanja, ali ne i tvrdnje. Jednako tako Melita je mogao biti i Mljet, jer se i taj otok u tom vremenu tako nazivao. Dakako, brod sv. Pavla imao je, kako se vidi iz ovog rada, daleko više realnih prilika da ga vjetar i morske struje zanesu upravo na njegovu jugoistočnu obalu, a nikako ne na sjeverozapadnu obalu Malte, u uvalu koja danas nosi naziv Uvala sv. Pavla (*St. Pauls Bay*).

### *Putovanje od Melite do Puteolija*

Iako se u ovom članku bavim navigacijskim aspektima plovidbe svetoga Pavla od Krete do Melite, ipak nisam magao a da se ne osvrnem i na dio puta od Melite do Puteolija.” U zapisu sv. Luke stoji: “Doplovismo u Sirakuzu i ondje ostadosmo tri dana.<sup>121</sup> U tom zapisu nedostaje posebno

<sup>119</sup> “The very style of this preface follows the pattern of Greek historiography, and thus Luke is called the “historical” Gospel. Historically reliable information cannot be expected, however, because Luke’s sources were not historical; they rather were embedded in tradition and proclamation. Luke is, however, a historian in structuring his sources, especially in structuring his chronology into periods to show how God’s plan of salvation was unfolded in world history. That he uses events and names is secondary to his intention, and their historical accuracy is of less importance than the schematization by which he shows Jesus to be the Saviour of the world and the church in its mission (Acts) to be part of an orderly progress according to God’s plan.” (*Encyclopaedia Britannica*).

<sup>120</sup> Luke can be dated c. 80. There is no conjecture about its place of writing, except that it probably was outside of Palestine because the writer had no accurate idea of its geography.” (*Encyclopaedia Britannica*).

<sup>121</sup> *Djela apostolska*, 28, 11.

važna vremenska dimenzija putovanja. Naime, ne zna se kada je brod isplovio iz Melite i kada je stigao u Siracusu. Da se to zna, ne bi, vjerujem, bilo nikakvih dilema o tome je li brod isplovio s Malte ili Mljeta, što bi nedvojbeno odredilo na kojem se otoku sv. Pavao nasukao.

U literaturi koja obrađuje ovaj problem, oni koji tvrde da je brod isplovio s Malte pitaju se zašto bi brod uplovio u Siracusu ako je išao iz Mljeta. Zašto nije odmah prosljedio prema Reggio i Mesinskom tjesnacu? Na to pitanje može se dati odgovor. Najednostavniji bi bio da je posada imala nekakvog posla, kad su svratili u Siracusu.<sup>122</sup>

Vrlo se vjerojatno ovdje moglo raditi i o nepovoljnom vjetru i struji, pa je brod mogao skrenuti sa zadanog puta. Uz te pretpostavke dodatne teškoće u plovidbi Mesinskim tjesnacem stvaraju virovi. Poznati su i danas virovi Skila (grč. *Skylle*, lat. *Scylla*) i Haribda (grč. i lat. *Charybdis*), od kojih su antički pomorci dobrano strahovali, stvorivši od njih morska čudovišta koja su proždimala pomorce. "Scilla je vir koji nastaje uz kalabrijsku obalu između kule Cavallo i rta Pezzo, a Cariddi ispred obale kod sela Torre Faro (rt Peloro). Ovaj posljednji vir je ponekad popraćen takvim miješanjem vode da postoji opasnost za manje brodove."<sup>123</sup>

Dalje se može pretpostaviti da je brod kojim je krenuo sv. Pavao s Melite (Mljeta) doplovio sjeveroistočnim vjetrom i jugozapadnom strujom do rta Spartivento (jugoiistočni rt Calabrie) i na tom rtu nije mogao okrenuti prema zapadu jer bi u tom slučaju dobio vjetar i struju približno u bok, a uz tu nepogodnost, do Reggio su ga čekale dvije velike prepreke, Skila i Haribda.

Ili, kad su već prešli rt Spartivento na putu za Reggio, mogli su biti zahvaćeni nepovoljnim vjetrom i strujom<sup>124</sup> i morali odustati od zadanog puta. Vjerojatno bi u oba slučaja najbolje bilo prosljediti vjetrom u krmu prema Sicilji, odnosno Siracusi.

Takve pretpostavke čine mi se logične, jer i danas pomorci, kojima su na

<sup>122</sup> Tu pretpostavku iznosi V. Palunko, *Melita*: 52.

<sup>123</sup> *Peljar Jonskog mora*: 143.

<sup>124</sup> "Corrente montanente (struja prema Tirenskom moru, op.a.) uzrokuje u blizini obale protustruje promjenljivih brzina, poznata pod nazivom *bastardi*. Glavne obalne protustruje S (južnog, op.a.) smjera koje uzrokuje *corrente montanate* nastaju: - uz kalabrijsku obalu od jedne promjenljive točke između rta Pezzo i kule Cavallo prema spojnici na ulazu u tjesnac." (*Peljar Jonskog mora*: 142).

raspolaganju mnogo veći i čvršći brodovi nego u doba plovidbe sv. Pavla, kao i propulzija strojem a ne križnim jedrom, moraju skrenuti sa zadanog puta i skloniti se u neku luku, čekajući povoljnije vjetrove.<sup>125</sup>

Svakako bi se moglo postaviti i pitanje koliko su antički pomorci poznavali nadolazak struja morskih mijena, koje otežavaju plovidbu Mesinskim tjesnacem naročito za vrijeme sizigija (punog i mladog mjeseca), kada brzina struje iznosi čak 4,2 čv,<sup>126</sup> a za vrijeme kvadratura 2,4 čv, kad je tek Newton utemeljio statičku teoriju morskih mijena, koju je poslije usavršio Laplace. Uz te, postoje i stalne struje, one u smjeru prema Jonskom moru (*corrente scendente*) i one prema Tirenskom moru (*corrente montante*). Zatim su tu i vjetrovi, pa je trebalo čekati povoljni vjetar.

Općenito bi se moglo zapitati koliko su antički pomorci poznavali sustav plovidbe Mesinskim tjesnacem. Vrlo vjerojatno nedovoljno, ali u svakom slučaju za njih je plovidba tim tjesnacem bila velika prepreka, koju su uz velike napore morali svladati na putu iz Aleksandrije u Rim.

Možda je u sustavu plovidbe Mesinskim tjesnacem bila uobičajena i plovidba prema Reggio sa Sicilijanske obale da se izbjegniju opasni virovi uz obalu Kalabrije? I za jedrenjake dvadesetog stoljeća taj je prolaz veoma težak: "Oni ponekad moraju čekati na jednoj ili drugoj strani ulaz u tjesnac sve dok žestoki sjeverni vjetrovi ili južni vjetrovi ne postanu umjereni, tako da bi križanjem mogli savladati prolaz."<sup>127</sup>

Podsjetio bih da jedrenjaci u doba sv. Pavla nisu bili u mogućnosti svladati prolaz križanjem (način jedrenja uz vjetar), što im je još više otežavalo plovidbu tjesnacem. Zato bi to ujedno mogla biti i potvrda pretpostavci da su

<sup>125</sup> U svojoj plovidbenoj praksi doživio sam nekoliko puta situaciju sličnu onoj plovidbi sv. Pavla, čiji brod nije mogao ploviti prema Reggio, već je skrenuo u Siracusu, čekajući tri dana na povoljnije vrijeme. Tako je, primjerice, početkom prosinca 1965., brod *Kućište Atlantske plovidbe* iz Dubrovnika bio uposlen na liniji Jadran - zapadna obala Velike Britanije i Irske. Ploveći sjevero-sjeveroistočnim (NNE) kursom od rta Finistere (Španjolska) prema zapadnoj obali Velike Britanije (Isles of Scilly) brod, poslije višednevne plovidbe, nije mogao odoljeti zapadnoj oluji, koja je vladala u Biskajskom zaljevu. Zbog sve jačih udara valova u bok i opasnosti od potonuća, skrenuo i uplovio u luku Brest (Francuska), udaljenu od zadanog kursa oko 140 M. Tamo je, čekajući povoljnije vremenske prilike, ostao oko 3 dana. Luka Brest ni u kom slučaju nije bila u planu putovanja, već je trebalo ploviti prema zapadnoj obali Velike Britanije.

<sup>126</sup> *Peljar Jonskog mora*: 142.

<sup>127</sup> *Peljar Jonskog mora*: 141.

brodovi u doba sv. Pavla u plovidbi iz smjera Jadrana (Mljeta) mogli prijeći na sicilijansku obalu i tamo čekati povoljan vjetar, a ne produžiti od rta Spartivento prema Reggio, kako to brodovi na mehanički pogon čine danas.

Dalje, u *Djelima apostolskim* stoji: “Doplovismo u Sirakuzu i ondje ostadosmo tri dana. Odande, ploveći uz obalu, stigismo u Regij. Sutradan okrenu južnjak, i mi preksutra dođosmo u Puteole, gdje nađosmo braću, koja nas molbama skloniše da ostanemo kod njih sedam dana. I tako dođosmo u Rim.”<sup>128</sup>

Iz prvog dijela treće rečenice ovog citata može se zaključiti da je brod na tom dijelu puta plovio jedan dan, a iz nastavka očito proizlazi bitni religijski, a ne navigacijski aspekt putovanja sv. Pavla. Putovanje od Reggio do Puteolija izneseno je u manje od pola rečenice. Kao da se piscu žurilo da što prije završi taj dio putovanja i što prije dođe do krajnjeg cilja - braće koja su očekivala sv. Pavla, te konačno njegov dolazak u Rim. Sv. Luka pisao je o ovom putovanju oko 20 godina nakon tog događaja, što bi se moglo zaključiti upravo iz ovog dijela njegova zapisa.

Naime, udaljenost između Reggio i Puteolija iznosi 190 M, što je prevelika udaljenost da bi je antički brod mogao prijeći za jedan dan. Da je brod prevaljivao 4 M na sat, trebao je ploviti 47,5 sati, ili dva dana, i to na način da je brod plovio po noći,<sup>129</sup> što nije bilo uobičajeno za antičke brodove, koji su plovili po danu uz obalu, “od rta do rta”.

Vimer iznosi da su nakon jednog dana odmora u Reggio otplovili i “sutradan stigli u Napuljski zaljev”, ploveći na toj relaciji “jedan dan i jednu noć”,<sup>130</sup> što bi bilo prekratko vrijeme da se prevali ta udaljenost. Ako se 190 M na toj relaciji uspoređi s udaljenošću od 68 M od Caesareja do Sidona,

<sup>128</sup> *Djela apostolska*, 28, 12-14.

<sup>129</sup> Sv. Pavao vjerojatno je stigao na *Melitu* u trećoj dekadi listopada 61. godine. Poslije tri mjeseca boravka na *Melitu* (u trećoj dekadi siječnja), otputovao je za Puteoli i Rim. Stoga bi se moglo pretpostaviti da je u Reggio stigao početkom veljače. Veljača je zimski mjesec kad brodovi nisu plovili (od 11. studenog do 10. ožujka, vidi bilješku 70) zbog loših vremenskih prilika i kratkoga dana (primjerice: 1. veljače 62. u Reggio sunce je izišlo u 7 sati i 13,8 minuta, a zašlo u 17 sati i 24,6 minuta, Sunce je nad obzorom bilo 10 sati i 11 minuta, a gotovo 14 sati ispod obzora) (Astronomski podaci prema kompjuterskom programu: *EZ Cosmos Sky Plot Version 2.008.001* (c) Copyright 1990 Astrosoft, Inc. (c) Copyright Microsoft Corporation).

<sup>130</sup> R. Vimer, *Život svetoga Pavla*: 242.

tada moglo bi se zaključiti da su za jednaki vremenski razmak prevalili gotovo trostruko dulji put, a to je nemoguće.<sup>131</sup> Očito je više vremena trebalo ploviti na relaciji Reggio - Puteoli, a ne samo dan i noć.

Ako se uspoređi plovidba broda sv. Pavla s plovidbom antičkih brodova uz istočnu Jadransku obalu, tada će se doći do zaključka da su antički brodovi u Jadranu dnevno prevaljivali oko 50 M. Duljina istočnojadranske obale (od Soče u Tršćanskom zaljevu do sjeverne obale otoka Krfa), prema Pseudoskilakovu Periplusu iz 4. st. pr. Krista, iznosi 12 dana plovidbe. Duljina puta na toj relaciji, prema tadašnjim izvorima, iznosila je oko 6.000 stadija, odnosno približno 600 M (1 stadij -185 m),<sup>132</sup> a brodovi su je prevaljivali za 12 dana, ili 50 M na dan.

Slično je bilo i pri kraju srednjeg vijeka. Mletačkim galijama od Venecije do Krfa, uz vrlo povoljan sjeverozapadni vjetar, plovilo se gotovo 9 dana. Udaljenost Venecija - Krf iznosi približno 530 M, što znači da su mletačke galije na toj relaciji u najpovoljnijim uvjetima sjeverozapadnog vjetra (maestrala) prevaljivale 58,8, dakle približno 60 M na dan. Prosječna brzina tih brodova iznosila je, uz povoljan vjetar, 4 čv.<sup>133</sup>

Udaljenost od Pule do pozicije odakle se nazire Gargano, odnosno druga polovica Jadrana, iznosi oko 190 M; gotovo jednako koliko i udaljenost od

<sup>131</sup> "Udosmo u neku adramitijsku lađu koja je imala ploviti u azijska mjesta, pa se otisnemo... Sutradan pristadosmo u Sidon." (*Djela apostolska*, 27, 3). Analizirajući dio puta od Caesaree do Sidona, Vimer kaže: "Već drugi dan dojedrila je lađa do grada Sidona na feničkoj obali, koji je sto dvadeset kilometara (65 M, op.a.) udaljen od Cezareje. Morao je dakle puhati jako povoljan vjetar kad je taj veliki put prevalila za tako kratko vrijeme." (R. Vimer, *Život svetoga Pavla*: 227). Usporedba: "Sutradan stigismo u Sidon" i "Sutradan stigli u Napuljski zaljev" - odnos prevaljenog puta je 68 M : 190 M ili 1:2,8 u jednakom vremenskom razmaku, a to je nemoguće.

<sup>132</sup> Budući da je dužina Jadrana izražena sa 6.000 stadija (oko 600 M), to je nešto više od stvarne dužine Jadrana na toj relaciji (oko 527 M). Uzrok te razlike je skretanje u luke i sidrište tijekom noći. Stadij je starogrčka mjera za dužinu = 185 m (M. Kozličić, *Istočni Jadran u geografiji Klaudija Ptolomeja*: 93). Prema Bratoljubu Klaiću, *Veliki rječnik stranih riječi*. Zagreb: Zora, 1966: 1159, iznosi 178 m.

<sup>133</sup> "Col vento favorevole, e andando anche a quattro nodi (velocità facilmente raggiungibile, e spesso superata) una nave poteva fare la traversata di 90 miglia da Venezia a Parenzo in Istria in un giorno e una notte. Partendo da Parenzo o da Pola verso sud, una nave aiutata da un buon vento del nord poteva avvistare il Gargano, a oltre metà dell'Adriatico, in tre giorni; e un vascello veloce era in grado di compiere l'interno tragitto fino a Corfù in meno di nove giorni." (Frederico C. Lane, *Storia di Venezia*. Torino: Einaudi, 1991: 58).

Reggia do Puteolija. Tu udaljenost mletačke galije prevaljivale su u tri dana plovidbe.<sup>134</sup>

Brod sv. Pavla očito nije mogao za dan i noć stići iz Reggia u Puteoli i prevaliti udaljenost koju su 1200 godina nakon tog putovanja brodovi, uz vrlo povoljan vjetar, prevalili za 3 dana. Treba naglasiti da je brod na kojem je plovio sv. Pavao od Melite do Puteolija bio teretni brod nakrcan žitom i s većim brojem ljudi nego što je to bilo uobičajeno za takve brodove, jer je, osim posade, imao i 276 brodolomaca, koje je prihvatio na Meliti. Sve te dodatne težine pojačavale su otpor broda, što je imalo za posljedicu smanjenje brzine. Brod je pokretalo križno jedro, a mletačke su galije već imale latinska (trokutna) jedra, koja su bila povoljnija za jedrenje, a uz to su ih pokretala i vesla. Dakako, Mlečani su imali magnetski kompas na svojim brodovima, koji je u doba sv. Pavla na Sredozemlju bio nepoznat.

Kada su se u listopadu trebali premjestiti za 60 M iz luke Kaloi Limenes u luku Feniks na Kreti, "Pavao ih opominjaše: 'Ljudi - govoraše im - vidim da će plovidba biti s mukom i s velikom štetom ne samo po tovar i lađu nego i po naš život.'" <sup>135</sup> Zato bi se moglo pretpostaviti da ih je sv. Pavao upozoravao i prije putovanja od Reggia do Puteolija. Pogotovo kad se zna da je veljača bio mjesec kada se nije odvijao promet na pomorskim komunikacijama zbog kratkoće dana i opasnosti od nevremena, a uz te negativne okolnosti, trebalo je prijeći i trostruko dulji put od Reggia do Puteolija (60 M : 190 M), i to brodom nakrcanim žitom, na kojemu je bilo još i 276 putnika.

### *Antički brod*

Rimskim trgovačkim brodom *corbita*, kojim se prevozilo žito iz Aleksandrije u Puteoli i Ostiju vrlo vjerojatno je putovao i sv. Pavao. Brod je imao jarbol na sredini, s velikim križnim jedrom, i nad njime malo trokutno vršno jedro. Na pramčanom jarbolu, koji je bio nagnut naprijed poput kosnika, nosio je *malo križno jedro*. Pramac i krma završavali su oštrim visokim produžecima. Krma je zaobljena, uvijek viša od pramca, što je pružalo stabilnost i sigurnost brodu, jer se plovilo vjetrom i valovima u krmu. Kormilo

<sup>134</sup> F. C. Lane, *Storia di Venezia*: 58.

<sup>135</sup> *Djela apostolska*, 27, 10.

je bilo u obliku vesla, pričvršćeno na bokovima na mjestu gdje je vodena linija naglo zaokretala prema krmenoj statvi. Poznat je bio rimski trgovački brod *corbita*, koji je prikazan na reljefu na slici 2. kako u luci Ostiji ukrcava vreće žita.

Standardna nosivost brodova za prijevoz žita iznosila je 340 tona (prema nekim autorima 400 t), a bilo je i nešto ekstremno velikih brodova nosivosti od oko 1200 tona.<sup>136</sup>

Antički brod nije imao kobilice<sup>137</sup> kakvu imaju današnji jedrenjaci, a imao je mali gaz, približno 2 m. Potvrda tome upravo je dubina luke Caesaree, odakle je sv. Pavao isplovio prema Rimu. Luka je građena u doba Heroda Velikog, 25.-24. god. prije Krista, i dubina joj je bila 9-12 stopa, što je bilo dovoljno za tadašnje brodove malih gazova od 6 stopa (približno 2 m).<sup>138</sup>

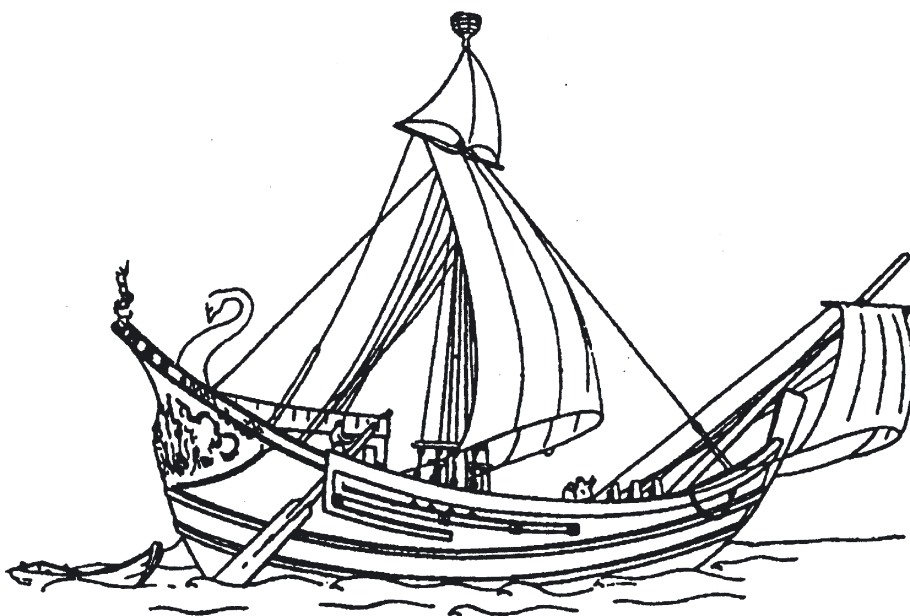
Antički brod bio je slabih maritimnih karakteristika i može se pretpostaviti da bi se na valovima brzo rasklimao i propuštao more, pa je uvijek prijetila opasnost od većeg prodora vode i potonuća. Zato se plovilo poglavito ljeti i dijelom proljeća, od 27. svibnja do 14. rujna, kada je stanje na moru povoljno i duži su dani. Više pokazatelja govori da su brodovi dnevno prevaljivali oko

<sup>136</sup> L. Casson, »Sailing Ships«: 46-47.

<sup>137</sup> Za grčki brod iznosi: "Ti brodovi bez kobilice nisu mogli ploviti protiv vjetra, a svaka oluja koja bi ih zatekla na moru, mogla je završiti brodolomom i propašću." "U Nydamu kod Flensburga Danci su otkrili pod zemljom brod dug 21,20 m, širok 3,30 m; u njemu su našli rimski novac s utisnutim godinama 69. i 217. To je bio trgovački brod bez kobilice i bez željeznog kljuna." (Petar Mardešić, »Brod. Razvoj trgovačkog broda.« *Pomorska enciklopedija*, II. izdanje, 1 (1972): 460 i 461). Kobilica je uzdužni element čvrstoće broda na koju su pričvršćena rebra, a na njih brodska oplata. U literaturi se javljaju dva suprotna stajališta o povijesnom razvoju kobilice: jedno koje kaže da antički brodovi nisu imali kobilicu, a drugo da je bila kobilica. Kobilica kao element uzdužne čvrstoće broda bila je neophodna i ona je bila ugrađena na brodovima u vrijeme plovidbe sv. Pavla. Kobilica koja je imala većeg utjecaja na jedrenje javlja se tek na vikinškim brodovima. Vikinzi su prvi primijenili preklonpu gradnju oplata i upotrijebili bakrene zakivke. Zato su oni takvim brodovima prešli Atlantik pet stoljeća prije Kolumba.

<sup>138</sup> "Crucial to success was a corps of professional divers. Although capable of free diving 90 feet or more, they only worked in depths of nine to twelve feet at Caesarea. Ancient ships drew as little as six feet." (Robert L. Hohlfelder, »Caesarea Maritima.« *National Geographic* 2 (1987): 265). "One of these forms (wooden, op.a.), the lower part of which has survived almost intact, was about 14 x 7 m, with its original height just over 4 m, probably the depth of the see floor at that site at the time of construction." (Avner Raban, »Environmental Friendly Harbour Engineering in Antiquity - The Case of Caesarea Maritima.«, u: *IMAM '95 Proceedings of the VII. Congress of the International Maritime Association of the Mediterranean*. Dubrovnik, 23-27.IV.1995: 364).





### CORBITA

Slika 21. *Corbita*, brod za prijevoz žita (preuzeto iz: *Pomorska enciklopedija*, II. izdanje, 1 (1972): 604

45 M. Zato je sv. Pavao početkom listopada upozoravao da se ne isplovi iz luke Dobro pristanište,<sup>139</sup> jer je od 15. rujna do 10. studenog (i od 11. ožujka do 26. svibnja), zbog nesigurna vremena, plovidba morem bila pogibeljna. Morem se nije plovilo od 11. studenog do 10. ožujka.

Postavlja se značajno pitanje, je li takav brod mogao sjeveroistočnim vjetrom doploviti s Krete na Maltu. Da se to postigne trebalo bi jedriti bočnim vjetrom, odnosno da smjer vjetra u odnosu na uzdužnicu (kobilicu) bude približno okomit. Tadašnjim jedrenjakom to se nije moglo postići: prvo, kobilica je bila dosta manja nego na današnjim jedrenjacima, zatim, kormilo je bilo u obliku vesla. Na suvremenim jedrenjacima kobilica je u sprezi s kormilom i zajednički stvaraju dovoljan otpor vjetru da plavi uz vjetar, što antičkim brodom nije bilo moguće. Uz te nedostatke javlja se i

<sup>139</sup> "Ljudi - govoraše im - vidim da će plovidba biti s mukom i s velikom štetom ne samo za tovar i lađu nego i po naš život." (*Djela apostolska*, 27, 10).

problem premalene brzine (prema Smithu i Vimeru 1,52 čv) koja nije bila dostatna da proizvede dovoljan okretni moment na maloj površini vesla i usmjeri brod uz vjetar. Manji je problem i križno jedro kojim se brodu stvarao poriv.

Zbog svih tih nedostataka antičkim se brodom nije moglo jedriti bočnim vjetrom i sjeveroistočnim vjetrom stići iz Krete na sjeverozapadnu obalu Malte.

### *Zaključak*

Zapisi sv. Luke u *Djelima apostolskim*, glava 27. i 28, raspravljaju o putovanju sv. Pavla od luke Caesaree do Rima. Oni imaju isključivo religijski karakter, pa zato u njima nema dovoljno navigacijskih, meteoroloških, oceanografskih i drugih sličnih argumenata kojima bi se s dovoljnom točnošću mogao rekonstruirati put sv. Pavla od Krete do Melite i dalje prema Puteoliju. Koristeći se tim zapisima, te radovima autora koji se spominju u ovom radu, došao sam do sljedećih spoznaja:

1) Brod sv. Pavla nije mogao ploviti uz vjetar, zatim s bočnim vjetrom i valovima u bok, te zbog toga nije mogao sjeveroistočnim vjetrom ploviti u zapadnom kursu i stići iz Krete na sjeverozapadnu obalu Malte.

2) Upotreba plivajućeg sidra nepobitni je dokaz da je brod sv. Pavla plovio vjetrom u krmu, odnosno niz vjetar, a takvim se načinom plovljenja sjeveroistočnim vjetrom nije moglo stići iz Krete na Maltu, dok se jugoistočnim vjetrom moglo stići na Mljet. Toj pretpostavci mogao bi ići u prilog zapis: "Bojeći se da ne udarimo u greben, spustiše s krme četiri sidra".

3) Zapis sv. Luke "tjerani tamo-amo po Adriji" očito upućuje na promjenu smjera vjetra. Vrlo je vjerojatno da se on mijenjao i nije svih četrnaest dana puhao sjeveroistočnjak, kako se inače tvrdi u literaturi. Da je svih četrnaest dana puhao sjeveroistočni vjetar, brod sv. Pavla doživio bi brodolom na sjevernoafričkoj obali. To se nije dogodilo i upravo iz toga proizlazi da je zapuhao vjetar iz južnih smjerova, vrlo vjerojatno šilok (jugoistočni vjetar), vjetar koji pretežno puše u tom dijelu Jonskog i Jadranskog mora u godišnje doba plovidbe sv. Pavla. Ti vjetrovi omogućili su da brod ne doživi brodolom na obali Sirte, ali su stvoreni uvjeti da on bude zanesen prema Mljetu. Južnim vjetrom brod sv. Pavla nije mogao doploviti na sjeverozapadnu obalu Malte.

4) Morske struje istočnog Sredozemlja, Jonskog i Jadranskog mora teku obrnutim smjerom od kazaljke na satu i zato su pogodovale plovidbi broda sv. Pavla na putu prema Mljetu, dok su se suprotstavljale njegovu kretanju prema Malti.

5) Plovidbeni put brodova za prijevoz žita iz Aleksandrije prema Puteoliju, odnosno za Rim, išao je istočnim smjerom uz obale i otoke istočnog Sredozemlja i Jonskog mora, pa je prolazio Otrantskim vratima i dalje obalom južne Italije i Mesinskim tjesnacem za Puteoli i Rim. Zato se može i pretpostaviti da se aleksandrijski brod mogao naći na Mljetu (a ne na Malti) i tamo prihvatiti sv. Pavla i druge brodolomce koji su poslije tri mjeseca boravka na tom otoku otputovali u Puteoli.

6) Iz zapisa sv. Luke "tjerani tamo-amo po Adriji" može se zaključiti da je brod sv. Pavla bio u Jadranu (a ne samo u Jonskom moru, kako se to u dijelu literature tvrdi), jer je sv. Pavao poslije četrnaestodnevne plovidbe stigao na nepoznati otok, poslije doznajući da se on zove Melita. Očito je Melita mogao biti otok Mljet.

7) Na otoku Mljetu postoje luke i uvale dobro zaštićene od svih vjetrova i valova, koje su bile u funkciji u antici, ali i u kasnijem vremenskom razdoblju, suprotno tvrdnjama autora koji iznose da na Mljetu nema sigurnih luka.

8) Najnovija arheološka istraživanja potvrdila su na Mljetu postojanje još jednih ostataka starokršćanske bazilike, koje bi vrlo vjerojatno, prema predaji mogli pripadati crkvi sv. Pavla. Crkva se nalazi na jugoistočnom dijelu otoka baš u blizini otočića Veli Školj, mjesta gdje je Vicko Palunko pretpostavio da se nasukao brod sv. Pavla. Na Mljetu je vrlo rano postojala iznimno snažna kršćanska zajednica, što potvrđuju dvije bazilike u Polačama, od kojih je jedna sirijskog tipa, građena vrlo vjerojatno od kraja 4. do sredine 5. stoljeća, za koje se ne zna ni titular, ali i drugi manji arheološki nalazi iz Sirije, Palestine i sjeverne Afrike. Svi ti nalazi i nova istraživanja mogli bi pridonijeti i novim spoznajama o boravku sv. Pavla na ovom otoku.

9) Indikativno je da bizantski car i pisac Konstantin VII. Porfirogenet sredinom 10. stoljeća navodi da je sv. Pavla ugrizla zmija na Mljetu, a ne na Malti. Malta je diobom Rimskog Carstva (395.) do kraja 9. stoljeća bila pod Bizantom, kad je osvajaju Arapi. Nije za očekivati da bi car omaškom zamijenio te otoke. Očito je u njegovo vrijeme postojala svijest ili predaja da se događaj zbio na otoku Mljetu.

Nova istraživanja i novi naponi znanstvenika, vjerujem, mogli bi donijeti i nove argumente i potvrde o putovanju sv. Pavla i o mjestu njegova brodoloma. Na temelju sadašnje argumentacije smatram da je riječ o Mljetu, a ne o Malti.

### *Prilog: Djela apostolska (27 i 28)*

#### *Putovanje od Cezareje do Krete*

27 Kad bi odlučeno da otplovimo u Italiju, predadoše i Pavla i neke druge sužnje jednom stotniku iz "carske" čete imenom Juliju. 2Udosmo u neku adramitijsku lađu koja je imala ploviti u azijska mjesta, pa se otisnusmo. 3S nama je bio Aristarh, Makedonac iz Soluna. Sutradan pristadosmo u Sidonu. Tu je Julije s Pavlom ljudski postupio i dopustio mu da ode k svojim prijateljima i da iskoristi njihove usluge. 4Krenuvši odande, plovili smo u zavjetrini Cipra, jer su vjetrovi bili protivni. 5Zatim preplovismo more uzduž Cilicije i Pamfilije te stigosmo u Miru u Liciji. 6Tu stotnik nađe neku aleksandrijsku lađu koja je plovila u Italiju i prekrcna nas u nju. 7Više je vremena plovidba bila spora i jedva smo stigli pored Knida. Kako nam vjetar nije dao pristati, doplovismo pod Kretu kod Salmone. 8S mukom ploveći uz obalu stigosmo na neko mjesto zvano Dobra pristaništa, blizu kojega se nalazi grad Leseja.

#### *Olujna plovidba između Krete i Malte*

9Kad je prošlo dulje vremena i plovidba već postala pogibeljna - bijaše, naime, već minuo i Veliki post - 10Pavao ih opominjaše: "Ljudi - govoraše im - vidim da će plovidba biti s mukom i s velikom štetom ne samo po tovar i lađu nego i po naš život." 11Ali je stotnik više vjerovao kormilaru i vlasniku lađe nego Pavlovim riječima. 12Budući da luka nije bila prikladna za zimovanje, većina je savjetovala da se odande otplovi ne bi li kako stigli do kretske luke Feniksa, što gleda prema jugozapadu i sjeverozapadu, te ondje prezimili. 13A kad okrenu tihi južnjak, misleći da mogu ostvariti svoju namjeru, digoše sidra te zaploviše sasvim uz Kretu. 14Ali brzo poslije toga puhnu s Krete strašan vjetar zvan Sjeveroistočnjak. 15Zahvati lađu tako da se

nije mogla oduprijeti vjetru. Mi mu se predasmo i on nas poče tjerati. <sup>16</sup>Prolazeći pod zaklon nekog otočića koji se zove Klauda, jedva smo mogli uhvatiti čamac za spasavanje. <sup>17</sup>Kad ga izvukoše na lađu, upotrijebiše sredstva za spasavanje: konopcima povezaše lađu. Zatim, bojeći se da se ne nasuču na Sirtu, spustiše plivajuće sidro te su tako tjerani dalje. <sup>18</sup>Sutradan, jer nas je oluja strahovito bacala, počeše izbacivati tovar, <sup>19</sup>a treći dan svojim rukama izbacije brodsku opremu. <sup>20</sup>Kako se više dana ne pokazase ni sunce ni zvijezde i kako je i dalje bjesnila velika oluja, nestalo je sve više svake nade da se možemo spasiti.

<sup>21</sup>Već dugo ne bijaše volje za jelom. Tada se diže Pavao, stade pred njih te reče: "Ljudi, trebalo je mene poslušati i ne otiskivati se s Krete te tako izbijeći i ovu patnju i ovu štetu. <sup>23</sup>A sada vas opominjem da budete odvažni, jer nitko od vas neće propasti, osim lađe. <sup>23</sup>Noćas mi se ukaza anđeo onoga Boga kome pripadam i komu služim <sup>24</sup>te mi reče: 'Ne boj se, Pavle! Ti treba da dođeš pred cara. I evo, Bog ti milostivo daruje živote svih koji s tobom plove.' <sup>25</sup>Zato, ljudi, budite odvažni! Vjerujem Bogu da će biti tako kako mi je obećano. <sup>26</sup>Ali treba da se nasučemo na neki otok."

### *Posljednja noć na lađi*

<sup>27</sup>Kada je već došla četrnaesta noć otkako smo bili tjerani tamo-amo po Adriji, oko ponoći mornari nazreše da im se primiče neka zemlja. <sup>28</sup>Baciše olovnicu i nadoše dvadeset hvati dubine. Malo dalje ponovno je baciše i nadoše petnaest hvati. <sup>29</sup>Bojeći se da ne udarimo u grebene, spustiše s krme četiri sidra; tako su puni čežnje čekali dolazak dana. <sup>30</sup>A kad su mornari gledali pobjeći iz lađe i kad spustiše čamac u more pod izlikom da kane s pramca spustiti sidra, <sup>31</sup>reče Pavao stotniku: "Ako ovi ne ostanu u lađi, vi se ne možete spasiti!" <sup>32</sup>Nato vojnici presjekoše užeta na čamcu i pustiše ga da padne.

<sup>33</sup>Sve dok nije počelo svitati, Pavao je molio sve da jedu: "Danas je četrnaesti dan koji provodite u iščekivanju bez jela, a da ništa niste uzeli. <sup>34</sup>Zato vas molim da jedete, jer je to za vaše zdravlje bitno. Ni jednom od vas neće propasti ni vlas s glave." <sup>35</sup>Kada to reče, uze kruh te pred svima zahvali Bogu, razlomi ga i poče jesti. <sup>36</sup>Tada se svi ohrabriše te i sami počeše jesti. <sup>37</sup>U lađi nas bijaše svega dvjesta sedamdeset i šest. <sup>38</sup>Kada se nasitiše, počeše olakšavati lađu bacajući pšenicu u more.

*Brodolom i spas*

<sup>39</sup>Kad osvanu dan, mornari ne prepoznaše zemlje, ali opaziše neki zaljev s ravnom obalom te odlučiše, ako bi mogli, tamo otjerati lađu. <sup>40</sup>Odvezaše sidra i spustiše ih u more, popustiše konope na kormilima i digoše prednje jedro prema vjetru, te usmjeriše prema obali. <sup>41</sup>Ali udariše u greben, komu je s obje strane more, te nasukaše lađu. Prednji dio nasjednu i ostade nepomičan, dok se zadnji dio lomio od žestine valova. <sup>42</sup>Tada vojnici naumiše poubijati zatvorenike da ne bi koji isplivao i pobjegao. <sup>43</sup>Ali im stotnik, želeći spasiti Pavla, zapriječi da provedu svoju nakanu. I naredi da najprije poskaču u more oni koji znaju plivati te da izađu na kopno, <sup>44a</sup>ostali (da iziđu) jedni na daskama, a drugi na ostacima lađe. Tako svi živi izidoše na kopno.

*Tri mjeseca na Malti*

28 Tek kad se spasismo, doznadosmo da se otok zove Malta. <sup>2</sup>Urođenici se ponijeli prema nama vrlo ljudski. Sve nas primiše k velikoj vatri koju bijahu naložili zbog kiše što je padala i zbog zime. <sup>3</sup>Kad Pavao nakupi naramak suhih grana i kad ga baci u vatru, iziđe zmija natjerana od vrućine te mu se uhvati za ruku. <sup>4</sup>Urođenici, kad vidješe da mu zmija visi o ruci, govorahtu jedan drugome: "Ovaj je čovjek sigurno ubojica: umakao je moru i Pravda mu ne dopušta da živi." <sup>5</sup>Ali on otrese zmiiju u vatru i ne bi mu ništa zla. <sup>6</sup>A oni su očekivali da će oteći i smjesta pasti mrtav. Pošto su dulje čekali te vidjeli da mu se nije dogodilo nikakvo zlo, promijeniše mišljenje i rekoše da je bog. <sup>7</sup>U onoj se okolici nalazilo imanje poglavara otoka imenom Publija, koji nas primi i tri dana ljubezno pogosti. <sup>8</sup>A Publijev otac, koga je mučila groznica i srdobolja, ležao u postelji. Pavao uđe k njemu, pomoli se, stavi na nj ruke i ozdravi ga. <sup>9</sup>Poslije toga događaja počеше dolaziti i ostali bolesnici s otoka i ozdravljati. <sup>10</sup>Oni nam iskazaše mnoge počasti, a kad smo odlazili, staviše (u lađu) sve što nam je trebalo.

*Od Malte do Rima*

<sup>11</sup>Poslije tri mjeseca otplovismo na aleksandrijskoj lađi koja je prezimila na otoku i koja je imala kao znak Dioskure. <sup>12</sup>Doplovismo u Sirakuzu i on-

dje ostadosmo tri dana. <sup>13</sup>Odande, ploveći uz obalu, stigosmo u Regij. Sutradan okrenu južnjak, i mi prekosutra dođosmo u Puteole, <sup>14</sup>gdje nađosmo braću, koja nas molbama skloniše da ostanemo kod njih sedam dana. I tako dođosmo u Rim.

## ON SOME NAVIGATIONAL ASPECTS OF ST. PAUL'S VOYAGE FROM CRETE TO MELITA

ANTUN NIČETIĆ

### *Summary*

The author examines St. Paul's journey from Caesarea to Rome as described by St. Luke in the Acts of the Apostles, chapters 27 and 28. The voyage to Rome did not develop according to the plan due to the strong northeast wind which blew the ship off the course and away from the coast of Crete. After fourteen days of wandering, the ship was wrecked on the island of "Melita".

The Acts of the Apostles being primarily a religious source, it produces insufficient navigational, meteorological, oceanographic or other affiliated data which could aid an accurate reconstruction of St. Paul's travel from Crete to Melita, and farther west to Puteoli. It is generally believed that this incident took place on Malta, the island at the time known as Melita. Equally so, Melita could have been the island of Mljet in the southern Adriatic, since the latter was referred to under the same name at the time.

Having analyzed the Acts and the sources adverted to in this article, the author's aim is to discuss the navigational, meteorological, oceanographic and other natural conditions which could have carried St. Paul's ship to the shores of Mljet. Considerable evidence, however, does suggest that it was more likely for the wind and currents to drift him to the southeast coast of Mljet rather than the northeast coast of Malta, and the site today known as St. Paul's Bay. Here are the author's arguments in support of the aforementioned thesis:

St. Paul's ship was unable to sail close to the wind nor take advantage of a beam wind, and, therefore, could not have sailed in the northeast wind with the course due west from Crete to the northwest coast of Malta.



The use of the sea anchor contributes to the speculation that Paul's ship was running before the wind, and could not have, therefore, sailed from Crete to Malta in the northeast wind, whilst the southeast wind could only have brought him to the coast of Mljet.

St. Luke's records of "sailing to and fro across Adria" undoubtedly refer to the change of the wind course. In all likelihood, the direction of the wind did change, and northeast wind did not blow the entire fortnight, as generally stated in literature. Had the northeast wind blown throughout those fourteen days, St. Paul's ship would have been wrecked off the shores of northern Africa. However, that was not the case, for it appears that the vessel was carried by southeast winds, scirocco most likely, the prevailing wind in this part of the Ionian and Adriatic Sea during the months St. Paul's voyage took place. Owing to these winds, the ship managed to avoid a shipwreck in the Gulf of Sidra, but drifted off its course to Mljet. The south wind could not have brought St. Paul's ship to the northwestern coast of Malta.

Currents of the eastern Mediterranean, Ionian, and Adriatic Sea flow anti-clockwise, and therefore headed the ship towards Mljet, and away from Malta.

Regular route of merchant ships carrying wheat from Alexandria to Puteolia, that is, Rome, followed the eastbound tracks along the coastline and islands of the eastern Mediterranean and Ionian Sea, passing through the Strait of Otranto, and farther along the coastline of southern Italy, by the Strait of Messina to Puteoli and Rome. It all leads to the conclusion that the Alexandrian ship may well have reached Mljet (and not Malta), picked up St. Paul and the shipwreck survivors, who had remained on the island for three months, and set off for Puteoli.

From the abovementioned account of St. Luke one may conclude that St. Paul's ship was in the Adriatic (and not only in the Ionian Sea as references state) for, after a fortnight's voyage, St. Paul reached an unknown island, later to learn of its name - Melita. Beyond doubt, Melita must have been the island of Mljet.

Nature has equipped Mljet with inlets and bays which had provided shelter from all the winds and stormy seas to the seafarers of antiquity and later periods. This is quite contrary to the statements of some authors according to which Mljet offers no safe harbors.

Most recent archeological excavations have pointed to the existence of an

additional Early Christian basilica which is said to have belonged to the Church of St. Paul. The building is located on the southeastern part of the island, in the very vicinity of the islet of Veli Školj (Cima di Meleda), where Vicko Palunko believed St. Paul's vessel suffered a shipwreck.

Christianity gained a strong foothold on Mljet as indicated by the remains of two sixth-century basilicas in Polače, and other archeological findings bearing Christian symbols of Syrian and Palestinian origin, dating from the 5th and 6th centuries.

As the Byzantine emperor Constantine VII Porphyrogenitus recorded in his writings, St. Paul, having been bitten in the arm by a snake on the island of Mljet, threw the snake into the fire.

According to the autor, it is plausible that the wind and the currents headed St. Paul's ship to the shore of the island of Mljet.