

JOSIP LUETIĆ, Dubrovnik

UTJECAJ STULLIJEVA RJEČOSLOŽJA NA VIŠEJEZIČNI
GLOSSAIRE NAUTIQUE A. JALA

U proljeće 1950. godine Komisija za pomorsku terminologiju pri Jadranskom institutu Jugoslavenske akademije znanosti i umjetnosti u Zagrebu organizirala je prikupljanje naših narodnih pomorskih naziva radi stručne obrade i utvrđivanja naše jedinstvene pomorske terminologije.¹ Budući da smo i mi sudjelovali u toj akciji Jadranskog instituta, to smo imali prilike da se detaljno upoznamo s radom oko sakupljanja naših suvremenih narodnih pomorskih naziva i onih iz prošlosti. To nas je posebno potaklo da u našem arhivsko-povijesnom istraživačkom radu nastojimo doznati kakav je bio "pomorski" govorni jezik dubrovačkih pomoraca za vrijeme Dubrovačke Republike. Poslije tridesetogodišnjeg takvog nastojanja uspjelo nam je zaokružiti sakupljenu građu, pa smo jedan dio te građe nedavno objavili.² Smatramo da je taj naš prilog ne samo zanimljiv već vrijedan i vrlo značajan prilog: to je bio govorni jezik najbrojnijeg i ekonomski-društveno najdjelotvornijeg sloja stanovništva tadašnje dubrovačke države - u prošlosti jedine naše pomorske republike. Osim toga, ta govorna - jezična građa dubrovačkih pomoraca, u kojoj ima dosta i pomorske terminologije, može bez sumnje biti od koristi za povijesni pregled izgrađivanja pomorske terminologije na istočnoj obali Jadranskog mora.

U tim našim nastojanjima, a u okviru traganja za historijskom i živom građom o našoj pomorskoj terminologiji, među ostalim djelima iskorištavali smo i jedan od najznačajnijih objavljenih radova za tu tematiku - djelo Augustina Jala, nje-

gov veliki Glossaire nautique iz 1848.³ Taj je rad zanimljiv i značajan i za povijest našega pomorstva, a posebno s lingvističkog gledišta, za našu narodnu pomorsku terminologiju u prošlosti.

Augustin Jal je taj rad započeo 1821. godine. Rukopis toga glosara je predao 1848. a izašao je iz tiska 1850. godine. Taj je glosar enciklopedijske veličine: 21 x 27 centimetara, s ukupno 1591 stranicom, na kojima je A. Jal obradio 25.310 člana - natuknica.

Taj najistaknutiji pomorski historičar, pomorski enciklopedist i najpoznatiji pomorski poliglot iz prve polovice XIX. stoljeća, u tome svome kapitalnom djelu, toliko značajnom za opću povijest pomorstva, a posebno za povijest broda, donosi i o nama značajnih vijesti.

A. Jal je putovao u različite pomorske zemlje, pa je na izvoru ispitivao i dolazio do podataka o mnogim pitanjima i temama iz brodarsko-pomorskog života, ali s težištem rada na sakupljanju pomorske terminologije različitih, u prvom redu, evropskih pomoraca. Prva mu je zamisao bila da ovaj Glossaire nautique bude samo francuski, ali je nakon dugog intenzivnog i savjesnog rada on uistinu postao pomorski poliglotski leksikon, u kojem se mogu pored opsežnih pomorskih francuskih termina naći i grčki, latinski, talijanski, španjolski, portugalski, katalonski, islandski, grenlandski, anglosaksonski, engleski, njemački, nizozemski, danski, švedski, novogrčki, turski, ruski, hrvatski (dalmatinski ilirski), srpski, vlaški, bugarski itd., te nekih azijskih naroda pomorski nazivi i izrazi. U svom nautičkom glosaru - leksikonu Augustin Jal je obuhvatio i pomorske izraze mletačkog, denovljanskog, napuljskog, bretonskog, malteškog i sjevernoafričkog dijalekta. Osim toga, u Jalovom glosaru nalazimo i termine nepomorskih naroda, ali su to izrazi koje su upotrebljavali u plovidbi po rijekama. Jedan dio tih naziva Jal je vadio iz njihove bogate književne baštine.

Sakupljajući pomorsku terminologiju Augustin Jal je bo-

ravio najviše u Italiji, gdje je radio u tamošnjim najpoznatijim arhivima i velikim bibliotekama. Međutim, Jal nije samo "kabinetski" radio, već je mnogo dolazio u doticaj s pomorcima praktičarima ili su mu oni sabirali govornu pomorsku građu i njemu je dostavljali. Tako je bilježio grčke pomorske nazive i govor na korveti "Amalia", za ruske pomorske termine konzultirao je pomorce s jednog ruskog brika, a jedan malteški kapetan duge plovidbe dostavio mu je čitavu zbirku malteške pomorske terminologije, itd.

Kad je Augustin Jal boravio u Anconi, susreo se u toj luci na šibenskoj trabakuli "Padre immortale" s kapetanom (zapovjednikom) toga broda - "starim desetarom carske (napoleonske) garde", koji mu je diktirao čitavu zbirku termina koji su se upotrebljavali na "ilirskim i dalmatinskim" brodovima. Tu zbirku naše suvremene govorne građe Augustin Jal je dopunio i drugim izjavama naših pomoraca, a posebno izjavama Dubrovčanina, kapetana duge plovidbe Marka Dobroslavića, zapovjednika putničkog parobroda "Argo", kad je s njim putovao Dunavom iz Cernavode u Orsovu.

U tome svome radu A. Jal se ponajviše služio literaturom, a nadalje rječnicima. U radu na sakupljanju i obradi naše pomorske terminologije Jal je iskoristio ponajviše i nadalje rječnik našeg Joakima Stullija. Osim toga Jal je konzultirao Bartula Kašića gramatiku, Jakova Mikalje rječnik, Appendinijevu gramatiku, Ivana Luciusa povijest te statute nekih naših srednjovjekovnih primorskih komuna. Nadalje, A. Jal je ispiti-vao i još neke dubrovačke, pulske i šibenske mornare i pomorce, koje je susretao u Veneciji, Anconi, Pesaru i na Dunavu. U tom kapitalnom djelu za povijest pomorstva A. Jal je ukupno obradio i objavio oko 270 naših članaka - natuknica, koje je uglavnom označio ovim znakom: *illyr. dalm.*; od toga broja desetak ih je označio kao *serbe* ili *serb.* Međutim, naši se pomorski nazivi i druge naše riječi pod nazivom *illyr. dalm.* nalaze u ovom pomorskom leksikonu na još mnogo više mjesta u francuskim natuknicama - člancima (izolirane - kao prijevodi francuskih termina).

Žaliti je što ovaj veliki pomorski poliglota nije boravio na našoj obali, jer je sigurno da bi tu još više sakupio našu živu riječ, imao bi prilike da iskoristi i našu arhivsku građu, a sigurno bi i više naše literature bio upotrijebio i iskoristio za svoj glosar.

Pored ostalog, nas je zanimalo ponešto više doznati o našim ljudima koji su surađivali u tom kapitalnom djelu za poliglotsku pomorsku terminologiju. Joakim Stulli nije nam bio nepoznat, jer smo njegove rječnike iskorištavali za naše radove kao i ostale naše stare rječnike, pa i one koje A. Jal spominje. Posebno smo tražili za podacima i vijestima o životu i radu Dubrovčanina, kapetana duge plovidbe Marka Dobroslavića. Uz Stullija o kapetanu Dobroslaviću A. Jal je u svome glosaru posebno pisao.

Prelistavajući arhivske izvore u najbogatijem fondu Historijskog arhiva u Dubrovniku, u arhivskom fondu Dubrovačke Republike, naišli smo na nekoliko Dobroslavića u prvoj polovici XVIII. stoljeća.⁴ U istom fondu, ali iz druge serije toga arhiva utvrdili smo da je kapetan Jakov Dobroslavić bio 1760-ih godina zapovjednik trgovačkog jedrenjaka tipa pink, koji se zvao "Madonna Santissima delle Grazie e San Giovanni Battista", od oko 110 tona nosivosti korisnog komercijalnog tereta.⁵ Nadalje, utvrdili smo da je potkraj XVIII. i u početku XIX. stoljeća bilo nekoliko Dobroslavića koji su plovili na trgovačkim jedrenjacima Dubrovačke Republike, a koji su pokrivali nekoliko različitih brodskih službi i zanimanja. Tako je u 1800. godini Nikola Dobroslavić iz Slanoga bio ukrčan u svojstvu trećeg kormilara mornara na dubrovačkom briku imenom "Madonna Santissima del Rosario". Taj je brik, od oko 160 tona veličine, u toj godini doživio brodolom.⁶ Početkom XIX. stoljeća kapetan Matija Dobroslavić zapovijedao je i bio je suvlasnik dubrovačkog brika veličine od oko 166 tona nosivosti korisnog tereta. Jedan od najpoznatijih dubrovačkih židovskih trgovaca Ambonetti u tome je briku imao također udjele. Ambonetti je za kapetana Mata Dobroslavića, dok je ovaj plovio, plaćao brodske takse.⁷ Kapetan Božo Dobroslavić 1797. godine posjedo-

vao je u jednom dubrovačkom brodu šest dijelova ("karata" - od 24 postojeća dijela vlasništva cijelog broda) vlasništva tog trgovačkog jedrenjaka⁸, a u nekom drugom brodu Božo je imao samo pola "karata" vlasništva broda⁹, dočim je Baldo Dobroslavić 1803. godine bio suvlasnik jednog dubrovačkog trgovačkog jedrenjaka u vrijednosti od dva "karata".¹⁰ Godine 1805. Antun Dobroslavić je pomorski oficir trgovačke mornarice. On je brodski pisar i nautički oficir na dubrovačkom briku imenom "L'Angelo Custode" (veličine od oko 162 tone nosivosti) koji je bio pod zapovjedništvom kapetana Nikole Vodopića.¹¹

Kapetan Marko Dobroslavić - za našu pomorsku terminologiju glavni je suradnik (kao izvorni ispitanik) Augustina Jala.

Utvdili smo da su Dobroslavići iz Slanoga (i danas su još uvijek tamo na svojoj starini), najpomorskijeg mjesta u Dubrovačkoj Republici. Markov otac, kapetan Božo Dobroslavić, preselio se u Dubrovnik. Tako je naš Marko u "Gradu" mogao steći (uz praksu) i školsku naobrazbu, što mu je dalo prednost da što prije postane zapovjednik trgovačkih jedrenjaka. Dana 6. siječnja 1803. godine Marko je bio ukrcan na dubrovački brik "Il Fortunato" u svojstvu brodskog pisara i nautičkog oficira. Tada je taj brik bio pod zapovjedništvom kapetana Iva Kristova Kazilara iz Cavtata. Taj trgovački jedrenjak bio je veličine od oko 190 tona nosivosti korisnog tereta i mogao je obavljati nautičko-komercijalne zadatke preko Atlantskog oceana.¹² Obavljajući pomorsko-trgovačke, brodskonautičke i navigacijske zadatke različitih poslova po morskim prostranstvima i lukama Sredozemnog mora i Atlantskog oceana, Marko Dobroslavić je mogao steći veliku praksu i potrebno znanje za obavljanje zadatka i poslova zapovjednika trgovačkog jedrenjaka. Stoga ga dana 6. lipnja 1805. godine nalazimo kao zapovjednika broda izvan jadranske plovidbe - kao kapetana duge plovidbe. To je bio trgovački brod tipa brika, a zvao se našim imenom "I s t o k". Taj brik je mogao ukrcati korisnog tereta u iznosu od oko 185 tona. Kao članovi posade "Istoka" bili su još brodski pisar, vođa palube, četiri mornara kormilara, tri mornara i jedan učenik - mali.¹³

Pomorsku tradiciju obitelji Dobroslavića iz XVIII. stoljeća prenijela su u XIX. stoljeće braća Božo, Baldo i Miho, a posebno, i u prvom redu, kapetan Marko, koji je kasnije nakon propasti dubrovačke države postao jedan od prvih zapovjednika prvih parobroda na Dunavu. Nakon toga, oko 1850-ih godina bio je austrijski konzularni agent u Vidinu i u Galatiju.¹⁴

* * *

Nakon ovog našeg dosadašnjeg izlaganja sada ćemo konačno prijeći na Dubrovčanina Joakima Stullija. Ali prije toga bit će neophodno potrebno iznijeti najsumarnije, najznačajnije i najosnovnije okolnosti i činjenice o pomorsko-trgovačkom životnom okviru u kojem se rodio, živio, odgojio, radio i leksikografski djelovao jedan od najvećih tadašnjih južnoslavenskih leksikografa Joakim Stulli.

Utvdili smo da je razdoblje od 1697. do oko godine rođenja našega Stullija bilo najslabije razdoblje pomorsko-trgovačkog života dubrovačke države.¹⁵

Još u drugoj polovici XVII. stoljeća trgovačka mornarica Dubrovačke Republike proživljava konstantno opadanje. Tome stanju pogodovale su više razloga i uzroka, posebno ove okolnosti: stabiliziranje i proširenje novih tržišta i pomorsko-komercijalnih putova izvan Sredozemnog mora, pojava nizozemskih, engleskih i drugih stranih trgovačkih brodova u bazenu Sredozemnog i Jadranskog mora. Ti brodovi uvelike konkuriraju brodovlju malih mediteranskih pomorskih država, pa tako ugrožavaju uspješnost djelatnost trgovačke mornarice male Dubrovačke Republike. Uz veliki katastrofalni potres iz 1667. godine, koji je nanio velike ljudske žrtve i goleme materijalne štete Dubrovniku, mlatački su nasrtaji na dubrovačku državnu samostalnost, pa različite političko-diplomatske i ratne operacije, a i mnoge gusarske i hajdučke akcije na moru i na kopnu, vrlo negativno utjecali na pomorsku djelatnost Dubrovčana na prijelazu iz XVII. u XVIII. stoljeće.

Prema našim istraživanjima utvrdili smo da je od 1701. do 1733. godine dubrovačka trgovačka mornarica brojila samo 86 brodova, i to uglavnom manje veličine, među kojima je bilo najviše trgovačkih jedrenjaka tipa filjuga - njih trideset. Tada je bilo najviše zapovjednika dubrovačkih trgovačkih brodova iz Cavtata, Pridvorske knežije i Cavtatske kapetanije.¹⁶ Nešto malo bolje stanje te trgovačke mornarice pojavljuje se u slijedećem desetljeću¹⁷, da bi četrdesetih godina XVIII. stoljeća nastao preokret u dubrovačkom pomorskom životu. Tada se trgovačko brodovlje Dubrovačke Republike počima vidno oporavljati, s jasnom tendencijom postepenog ali sigurnog uspona cjelokupne dubrovačke pomorske djelatnosti.

Razdoblje od oko 1745. do 1765. godine prema našim istraživanjima može se smatrati kao zadnja najblistavija renesansa dubrovačkog brodarstva. Tada Konavljani prednjače u jadranskom i izvanjadranskom pomorskom životu dubrovačke države.

Sredinom XVIII. stoljeća na oko 250 dubrovačkih trgovačkih jedrenjaka jadranske i izvanjadranske plovidbe plovilo je i zarađivalo teški mornarski kruh više od 2.500 pomoraca različitih profila brodsko-pomorskih zanimanja. U to vrijeme Dubrovačka Republika nije mogla brojiti više od 25.000 stanovnika.¹⁸

Na početku XIX. stoljeća ukupan broj brodova dubrovačke trgovačke mornarice izvanjadranske plovidbe brojio je 300 (tri stotine) jedinica različitih tipova brodova, a ponajviše trgovačkih jedrenjaka tipa brik. U istom razdoblju dubrovačka trgovačka mornarica je brojila još preko stotinu trgovačkih jedrenjaka jadranske plovidbe (trabakula, bracera, peliga, filjuga, "gajeta", paranca, tartanuna itd.). Na tim trgovačkim jedrenjacima plovilo je ukupno 5.250 (pet tisuća dvije stotine pedeset) dubrovačkih pomoraca - mornara, kormilara, vođa palube, brodskih gvardijana, brodskih pisara, kadeta, pilota, kapetana i drugih profila brodskih zanimanja. U ovaj broj nisu uračunati brodogradilišni majstori i radnici, ribari, solari, suvlasnici brodova, pomorski osiguravatelji, lučki radnici, službenici i radnici državnog arsenala i državne ratne mornarice, službenici dubrovačkih pomorskih agencija (konzularna predstav-

ništva Dubrovačke Republike) itd.¹⁹ Eto, kada nam je poznat ukupan broj dubrovačkih pomoraca koji su se služili svojim "pomorskim" rječnikom u svakidašnjem životu, te kada znamo barem toliko o brodarstvu i o pomorstvu dubrovačke države u razdoblju kada je živio i leksikografski djelovao Joakim Stulli, onda će nam biti posve jasno kakav je utjecaj taj mornarski i pomorsko-nautički duh i životna pomorska stvarnost mogla utjecati na Stullija kada je prikupljao i obrađivao naše pomorske i brodske termine i nazive za svoje rječnike. Osim toga, s obzirom na te okolnosti, potrebno je znati još i ovo: Joakim Stulli se rodio i živio u najprisnijem dodiru s pomorcima, pomorskim kapetanima duge plovidbe, suvlasnicima trgovačkih jedrenjaka, pomorskim trgovcima i nekim drugim profilima pomorsko-nautičkih zanimanja - među svojom najbližom rodbinom po majčinoj i očevoj lozi. Od rodbine Joakima Stulli po majčinoj i očevoj lozi najviše je bilo pomorskih kapetana zapovjednika trgovačkih jedrenjaka izvanjadranske plovidbe iz obitelji M a r a s (iz Slanoga), pa dolaze V o d o p i ć i (iz Grgurica kraj Slanoga).²⁰ Iz obitelji S t u l l i najpoznatiji pomorski stručnjak bio je Vlaho Stulli. Za njega smo našli arhivske vijesti da je potkraj XVIII. stoljeća i u početku XIX. vijeka bio lučki kapetan dubrovačke luke s velikim ovlaštima u svome poslovanju, koje su se odnosile na lučko operativnu, sanitarnu, policijsko-vojnu, administrativnu i komercijalno-nautičku djelatnost. Nakon propasti dubrovačke države utvrdili smo da je Vlaho Stulli bio patrolnik - zapovjednik trgovačkog broda jadranske plovidbe.²¹

Nema sumnje da je i ova okolnost rodbinskih veza Joakima Stullija utjecala na njegovo dobro i pravilno poznavanje dubrovačke pomorske terminologije i dubrovačkog "pomorskog govora". Vjerojatno je da su mu njegovi najbliži rođaci kao pomorski stručnjaci i praktičari pomagali u sakupljanju i odabiranju naših pomorskih termina. Uz tu okolnost potrebno je nadalje navesti i ovo: Joakim Stulli je osim u Dubrovniku još boravio, živio i djelovao u Kuni, Rijeci dubrovačkoj (u Rožatu), Stonu, Slanom i na otočiću Daksi, pa mu je boravak u tim primorskim i pomorskim mjestima najprikladnije omogućavao da neposredno vo-

di razgovore i zabilježi riječi i terminologiju tamošnjih ribara, prijevoznika, pomoraca, brođara i brođograditelja.²²

Držimo da su sve te okolnosti i prilike na Joakima Stulliju pozitivno utjecale ne samo na kvanitetu već nadasve na kvalitetu i stručnost obavljenog posla oko skupljanja, provjeravanja, uspoređivanja, obrade i priređivanja ribarskih, nautičkih, lučkih, brođskih, brođograditeljskih, jedriličarskih, meteoroloških, navigacijskih i drugih pomorskih termina i pojmova koje je Joakim Stullij zabilježio i objavio u svojim rječnicima.

* * *

Odmah u početku našeg zanimanja za povijest pomorstva uočili smo značenje i vrijednost Stullijevih rezultata rada i za našu pomorsku terminologiju.²³ Međutim, trebamo istaći: vrijednost i značenje Stullijeva Rječosložja za našu pomorsku terminologiju i za pomorsku povijest još davno prije nas zapazio je i uvelike iskoristio najveći pomorski historičar i pomorski poliglot u prvoj polovici XIX. stoljeća Augustin Jal.²⁴

U vrlo opširnom predgovoru i uvodnom izlaganju i svome obrazloženju (u opsegu od punih 26 stranica) svoga Glossaire nautiquea Augustin Jal je posebno pisao o Dubrovčaninu, našem tadašnjem najvećem leksikografu Joakimu Stulliju. O Stulliju i o kapetanu Marku Dobrosraviću Jal je pisao više nego što je to običavao u tome svome djelu pisati o nekim drugim autorima i piscima koje je on iskorištavao u svome radu. U tome svome uvodnom obrazloženju Jal druge naše autore uopće ne spominje, osim što na 17. stranici, kada citira Joakima Stullija, tek u bilješci 2. spominje da je konzultirao Bartula Kašića gramatiku ilirskog jezika (objavljena u Rimu 1604. godine) i Appendinijevu ilirsku gramatiku (tiskanu 1808. godine u Dubrovniku).

Proporcijalno prostornoj i brojčanoj zastupljenosti naših posebnih natuknica i članaka te naših pojedinačnih riječi u francuskim natuknicama u ovom pomorskom leksikonu, Augustin Jal je više nego neke druge autore citirao našeg Joakima Stullija.

Pregledavajući i proučavajući sve te naše članke i natuknice u tome glosaru zapazili smo da se Augustin Jal pozivlje na našega Stullija na različitim mjestima u našim natuknicama u više od 34 puta. Moguće je da smo koji citat o Stulliju ispuštali. Ove koje smo posebno zapazili i koje smo za ovaj naš rad upotrijebili nalaze se u tome Jalovom glosaru na ovim stranicama: 159, 165, 236, 267, 296, 346, 347, 358, 359, 590, 698, 702, 717, 785, 788, 861, 887, 888, 898, 970, 982, 1077, 1204, 1328, 1356, 1361, 1420, 1454. i na 1472. Na nekim od tih stranica Jal je Stullija citirao i dva puta.

Radi ilustracije naših izlaganja i boljeg uvida u te citate (u kojima se A. Jal pozivlje na Rječosložje J. Stullija) na ovom mjestu donosimo u našem slobodnom prijevodu nekoliko takvih članaka - natuknica:

A R B U O O D D R I J E V A - illyr. dalm. s. m. (iskrivljeno od mletačkog Arboro). (Joakim Stulli, /Dict. illyr./ u svome ilirskom rječniku: Jambor, označuje riječ arbuo, koja se ne nalazi pod slovom A, p. 3 u njegovom rječniku. Na toj stranici čita se Arbul.) U Stullijevu rječniku vidi: Katarka; što pretpostavljamo da je greška sa strane 286, članak Jambor. Međutim, ne možemo tvrditi da Arbuo nije varijanta od Arbul; - prihvatili smo tu riječ s rezervom.

A R G U T L A - illyr. dalm. s. f. (riječ je bez analogije u ilirskom jeziku, možda je to iskrivljena riječ od mletačke riječi Arguola.) Dubrovački mornar koji nas je s tim upoznao na brodu "Padre immortale" (22. kolovoza 1841. godine u Anconi) učinilo nam se da je izgovara A r g l o u t a. Joakim Stulli ne govori o njenu porijeklu; Stulli se zadovoljava da je definira: D r ž a l o o d k o r m i l j c a, što znači: Manche tenir du governail. Barre du gouvernail. - V. Kormilacs.

B R O D - illyr. dalm. s. (Ovu smo ilirsku riječ sakupili u Anconi /lipanj 1841/ ... koju nalazimo i u Stullijevu rječniku, a koja kako nam se čini da nema veze s ruskim ... - Batiment, Navire, Vaisseau.) (V. Drjevo, Korablja, Lagja, Play).

- Brod na kraj izvući ... - Brod o mrkjentu razbiti ... - Brod porinuti ... - Brod trgovački

G J U N A K - illyr. dalm. s. Ime jedne vrste barke koja je napravljena od isprepletenih grana (možda od vrbe), izrađena na način kao što se prave košare i obložena kožom. Joakim Stulli, od kojeg smo ovo uzeli, na taj način definira brod, koji naziva: "Navicula per tessere; Navicula textrina". Stulli ne kaže da li se gjunak upotrebljavao kada je pisao svoj ilirski rječnik i ne govori po kojim je vodama gjunak plovio. Gjunak je izolirana riječ u ilirskom jeziku; ne možemo tu riječ povezati ni s jednim terminom slavenskog korijena.

M A R N A R - illyr. dalm. s. m. (iskvareno od mornar /prema Jakova Mikalje ilirskom rječniku, 1649/). Joakim Stulli nije prihvatio ovaj malo upotrebljavan i vrlo slabo djelotvorno primjenjivan oblik, koji bez sumnje pripada lošem i prostom jeziku. Mornar sa šibenske trabakule "Padre immortale" koji nam je (22. kolovoza 1841. godine u Anconi) dao izvjesni broj pomorskih ilirskih termina i riječi - jako dobro je izgovorio M o r n a r. - Matelot. -

Osim ovih - u našem slobodnom prijevodu - ovdje prvi put prikazanih članaka u kojima se Augustin Jal pozivlje na Rječosložje Joakima Stullija, sada ćemo prikazati još nekoliko takvih članaka - natuknica, ali u izvornom obliku, onako kako ih je A. Jal objavio:

B U S S I A (boussia) - illyr. dalm. s. (De l'ital. Busula.) Boussole. Ce mot, qui nous fut donné, 22 août 1841, a Ancône, par un matelot ragusais du trabacolo Padre immortale ne se trouve pas dans Dict. illyr. de Joach. Stull, qui dit: Busula korabljska ou Sjevernica.

G O L I C C A (Golitcha) - illyr. dalm. s. f. Nom d'une barque moxoxyle: "Barca tutta d'un pezzo di tronco scavata" dit J. Stull, a qui nous empruntons ce mot. Nous pensons qu'on peut rapporter la Golicca illyr. au rad. slav. ГОЛ, qui exprime l'idée d'effeuiller, d'épiler, et qui a fait le russe ГОЛУКЪ (Golike), signifiant en même temps: Balai sans feuilles,

et Bouée, Balise. La bouee faite d'un billot dégrossi differe seulement par une façon de la barquette monoxyle. - Dans le Danube, de petites barque de l'espèce de la Gòlicca out nom Lontra. (V).

J A M B O R (Iammbor) - illyr. dalm. s. m. (Corruption de Iarboro /V./. Le matelot de Sebenico, qui à Ancône, le 22 août 1841, fit avec nous le nomenclature illyr. dalmate des pièces et des cordages du trabacolo Padre immortale, ne nous donna point le mot Jambor; il prononça très intelligiblement: Iarboro, et ajouta quand nous écrivions: "Quasi: Arboro, parola veneta marinaresca.") Mat. (J. Stull.) - V. Arbul, Arbuo.

K R R I M A - illyr. s. (Synonyme de Kârma, donné par le P. Jacobi Macalia, dans son Diction: illyr. lat. /in 8^o, 1649, Lorette/.) Ce mot ne paraît plus en usage; du moins ne l'avons-nous point entendu prononcer par les marins de Raguse, de Pola et de Sebenico que nous avons interrogés à Venise, Ancône et Pesaro. C'est Kârma qui est le mot dont ils se servent ordinairement pour désigner l'arrière de leurs trabacoli. Ainsi ils disent: Iarboro od kârmé, iëdro od kârmé, sartija od iarbola istoga od kârmé /V./ etcc. - Krrima ne se lit point dans le Dict. illyr. de Joach. Stull.

* * *

Na kraju ovih naših izlaganja umjesto zaključaka iznijet ćemo samo neke napomene: veliki Augustin Jal nije propustio a da ne ukaže, po njegovu mišljenju, na slabosti i propuste koje je zapazio u Stullijevu Rječosložju. Da li su to prijekori i zamjerke i da li je to kritika - o tome će drugi dati sud. Zasad ćemo, radi našeg preglednijeg izlaganja, napomenuti da je neke od tih svojih zamjeraka A. Jal učinio na ovim stranicama svoga glosara: 296, 358, 861, 876, 887 i 1454. Tamo stoji da riječi BASTONE OD FLOKA, BITTA OD BRODA, BURINA, FRANKABASSO, KAROZZO, KOGLIARDA, KOLOMBA, SOLARO OD BUCCAPORTE, TAGLIA manjkaju u Rječosložju Joakima Stullija. Međutim, i sam Augustin Jal u natuknici KOLOMBA veli da Stulli za taj naziv ima drugi

izraz, i to: K i l j. Komentar Augustina Jala u vezi s KOMBE dovoljno je ilustrativan pa se može postaviti pitanje: da li je Augustin Jal bio u pravu kada je za te termine naglasio da nedostaju u Rječosložju Joakima Stullija? Ili nam ta zamjerka i prigovor tako velikog pomorskog poliglota može zvučati ujedno kao i njegovo "pozitivno" čuđenje: kako to da u Rječosložju tako vrsnog i toliko cijenjenog ilirskog leksikografa Joakima Stullija tog i tog termina uopće nema? Ali, u takve i u slične pretpostavke, konstrukcije, rekonstrukcije i nagađanja i u slične ocjene mi nećemo ulaziti jer nam to nije bio zadatak. Isto si tako nismo mogli postaviti u zadatak da ulazimo u jezično, stilsko, gramatičko, stručno leksikografsko i tome slična razmatranja takvih i sličnih odnosa na relaciji Augustin Jala Glossaire nautique i rječnike Joakima Stullija. To je svakako posao naših filologa, a posebno jezikoslovaca koji se bave našom narodnom pomorskom terminologijom.

Držimo da smo ovim izlaganjima postavljeni zadatak uspješli pozitivnim rezultatima do kraja dovesti: kao povjesničar pomorstva utvrdio sam, pored drugih činjenica donijetih u ovom radu, da je zacijelo bio prisutan utjecaj Stullijeva Rječosložja na rad Augustina Jala, što smo zapazili prilikom proučavanja njegovog višejezičnog pomorskog leksikona Glossaire nautique iz 1848. godine.

B i l j e š k e

- 1 Naputak za sakupljanje narodnih pomorskih naziva. Jadran-ski institut Jugoslavenske akademije znanosti i umjetnos-ti u Zagrebu. Štamparski zavod "Ognjen Prica". U prilože-nom aneksu 12 tabela crteža (Sl. 1. - Leut pod jedrima. Sl. 2. - Jedro itd. itd.), Zagreb 1950, 8^o, 12 str. i 12 velikih lista slika.
Josip Luetić, "Naša pomorska terminologija u A. Jalovom 'Glossaire nautique' iz 1848. godine", Ljetopis Jugosla-venske akademije znanosti i umjetnosti 61, str. 248-254, Zagreb 1956.
- 2 Josip Luetić, "O govornom jeziku dubrovačkih pomoraca zadnjih dvadeset godina dubrovačke državnosti", Fiskovi-ćev zbornik II, Prilozi povijesti umjetnosti u Dalmaciji 21, Split 1980.
- 3 A. Jal, Glossaire nautique. Répertoire polyglotte de termes de marine anciens et modernes, par A. Jal, auteur de l'Archéologie navale et du Virgilius Nauticus, Paris, chez Firmin Didot freres, libraires-éditeurs, imprimeurs de l'Institut de France, Rue Jacob, 50. 1848-1850. Koliko je značajan i vrijedan ovaj rad najbolje nam potvrđuje i ova činjenica: Na preporuku Conseil international de la Philosophie et des Sciences humaines, a uz financijsku pomoć U.N.E.S.C.O.a i Centre National francais de la Recherche Scientifique, izdaje se pojedinačno po slovima: NOUVEAU GLOSSAIRE NAUTIQUE D'AUGUSTIN JAL - Révision de l'édition publiée en 1848. Paris, Mouton-La Haye (svezak B tiskan 1972).
Kod nas je ovaj glosar - pomorski leksikon - premalo is-korišten. Poslije rata mi smo ga najviše iskorištavali, posebno u ovim radovima: "Model šambeka u Pomorskom mu-zeju JAZU u Dubrovniku", Muzeji, Zagreb 1955; "Grip - za-boravljeni tip našeg jedrenjaka", Vesnik Vojnog muzeja,

Beograd 1958; "Dubrovački galijun druge pol. XVI stoljeća", Anali Historijskog instituta JAZU u Dubrovniku, 1959; "Galijica Dubrovačke Republike", Mornarički glasnik JRM 1, Split 1959; "Brodovlje Dubrovačke Republike XVII stoljeća", Građa za pomorsku povijest Dubrovnika, 3, Dubrovnik 1964; "Ormanica - naš tip ratnog broda", Vojnopomorski ogleđi 1 Vojnopomorskog muzeja, Split 1966; "O preoceanskom brodarenju jedrenjaka Dubrovačke Republike u XIX stoljeću", Građa za pomorsku povijest Dubrovnika Zavoda za historijska istraživanja pomorstva južne Dalmacije JAZU u Dubrovniku, 5, Dubrovnik 1972; "Su alcuni tipi antichi di navi Ragusee", Bollettino dell'Atlante linguistico Mediterraneo, 13-15, 1971-1973, Firenze 1976; "Filjuĝa - najznačajniji operativni brod dubrovačke države", Anali Historijskog odjela Centra za znanstveni rad JAZU u Dubrovniku, XIII-XIV, Dubrovnik, 1976; "Prilog upoznavanju gusarenja na Jadranu u 17. stoljeću", Anali Historijskog odjela Centra za znanstveni rad JAZU u Dubrovniku, XV-XVI, Dubrovnik 1978; "Brodovi u vitrinama - Muzejsko modelarstvo starih jedrenjaka", časopis Dubrovnik, Dubrovnik 1979.

- 4 Josip Luetić, "Naša pomorska terminologija u A. Jalovom Glossaire nautique iz 1848. godine", Ljetopis JAZU 61, str. 248-254, Zagreb 1956.
- 5 Josip Luetić, o. c. u bilj. 4, str. 250.
- 6 Historijski arhiv u Dubrovniku (HAD). Ruoli de Bastimenti, 56-9, iz 1800. godine na f. 33 i Arboracci de Bastimenti 56-3, sv. 16, f. 54.
- 7 HAD. Diversa de Foris (34), sv. 232, f. 172 i Arboracci de Bastimenti, 56-3, sv. 16, f. 52.
- 8 HAD. Ruoli de Bastimenti 56-9, sv. 11, f. 52 iz 1797. godine.
- 9 HAD. Ruoli de Bastimenti, 56-9, sv. 11, f. 2 iz 1797. god.
- 10 HAD. Ruoli de Bastimenti, 56-9, sv. 15, f. 61.

- 11 HAD. Arboracci de Bastimenti, 56-3, sv. 16, f. 54 i Ruoli de Bastimenti, 56-9, sv. 18, f. 12v.
- 12 HAD. Ruoli de Bastimenti, 56-9, sv. 15, f. 43 i Arboracci de Bastimenti, 56-3, sv. 16, f. 47.
- 13 HAD. Ruoli de Bastimenti 56-9, sv. 17, f. 50 i Arboracci de Bastimenti, 56-3, sv. 16, f. 47. Svaki kapetan - zapovjednik broda Dubrovačke Republike morao je imati takozvani turski ferman, izdan na svoje ime i prezime. S obzirom da je bilo problema oko nabave novog fermana, bilo je uobičajeno da se fermani starijih kapetana (koji nisu plovili) unajme novoimenovanom zapovjedniku broda. Tako je kapetan Marko Božov Dobrosravić zbog fermana (turskih vlasti i njihovih korsara!) kao novoizabrani zapovjednik broda morao nositi ime kapetana Viska Vilenika. Ta vrsta fermana bilo je pismo preporuka turskog sultana o slobodnoj plovidbi teritorijalnim vodama turske carevine i preporuka turskim pomorskim i korsarskim snagama i vlastima da se s tim dubrovačkim brodom postupa prijateljski. Ferman je bio sastavni dio službenih brodskih isprava bez koje nijedan brod Dubrovačke Republike nije mogao ploviti.
- 14 Josip Luetić, "Naša pomorska terminologija u A. Jalovom Glossaire nautique", o. c., str. 250.
- 15 Josip Luetić, "Najslabije stanje dubrovačke trgovačke mornarice", Naše more, broj 2. iz 1956. godine, str. 223-224.
- Bogumil Hrabak, "Pola stolecā najnižeg nivoa dubrovačkog brodarstva", ACTA historico-aeconomica Iugoslaviae, vol. V, Zagreb 1978, str. 115-132. Iako se nije služio rezultatima rada iz našeg članka objavljenog u časopisu Naše more, Hrabak je došao do skoro istih zaključaka.
- 16 Hrabak i Luetić: kao pod bilješkom 15.
- 17 Josip Luetić, "O brodovima Dubrovačke Republike u prvoj polovini XVIII stoljeća", Pomorstvo, br. 5. iz 1956. godine, str. 192-194. Također vidi: Hrabak, o. c.

- 18 Josip Luetić, "O pomorstvu Dubrovačke Republike u XVIII stoljeću", Građa za pomorsku povijest Dubrovnika JAZU u Dubrovniku, sv. 2, Dubrovnik 1959.
- 19 Josip Luetić, "Talijanski mornari ukrcani na brodovima Dubrovačke Republike (1797-1807)", Anali Zavoda za povijesne znanosti JAZU u Dubrovniku, sv. XVIII, Dubrovnik 1980.
- 20 Josip Luetić, "Pomorac i diplomat Ivan Kaznačić s osvrtom na dubrovačko pomorstvo u 18. i poč. 19. stoljeća", Građa za pomorsku povijest Dubrovnika JAZU u Dubrovniku, knjiga 1, Dubrovnik 1954. str. 34 i 38;
Josip Luetić, "O pomorstvu Dubrovačke Republike u XVIII stoljeću", o. c., str. 101, 102, 121, 124, 125 i 168;
Vinko Ivančević, "Luka Livorno i dubrovački brodovi 1760-1808", Građa za pomorsku povijest Dubrovnika, knjiga 4, Dubrovnik 1968, str. 21, 42, 43, 48, 66, 91.
Josip Luetić, "Marittimi italiani imbarcati sulle navi mercantili della Repubblica di Ragusa nel XVIII e all' inizio del XIX secolo", ITALJUG, anno X - n. 3, Roma 1980. str. 13.
HAD. Canc. Slani, 73-1/36, f. 84 i Comandamenti Slani 73-3/11.
- 21 Historijski arhiv Dubrovnik. Diversa de Foris, sv. 245, f. 153; nadalje u sv. 228-240 na nekoliko mjesta. Genealogiju obitelji Stulli sprema se napisati dr Ivan Mijo Brlek. Stoga izostavljamo o tome detaljnije pisati.
- 22 Dr Mijo Ivan Brlek, "Pogled na pomorsku terminologiju Joakima Stullija dubrovačkog leksikografa - u povodu 250-obljetnice rođenja", Naše more, broj 1-2, ožujak 1980, Dubrovnik, str. 57-60.
- 23 U svome radu služio sam se i korisno upotrijebio Stullijeve rezultate rada iz njegovih rječnika, na primjer u ovim svojim radovima: "Naša pomorska terminologija u A. Jalovom Glossaire nautique iz 1848. godine", o. c.;
"Zaboravljeni tip našeg jedrenjaka", Vesnik Vojnog muzeja, V, Beograd 1958; "Galijica Dubrovačke Republike",

Mornarički glasnik, Split 1959; "Ormanica - naš tip ratnog broda", Vojnopomorski ogledi, I, Split 1968; "Grip - najdjelotvorniji operativni tip broda pučkih ustanika Matije Ivanića", Radovi Instituta za hrvatsku povijest Filozofskog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu, 10, Zagreb 1977.

- 24 Augustin Jal rodio se godine 1795. u Lyonu, a umro je 1873. godine u Vernonu. Od godine 1831. savjetnik je u povijesnom odjelu Ministarstva mornarice Francuske: Pomorska enciklopedija Jugoslavenskog leksikografskog zavoda, sv. 3, Zagreb 1976, str. 217. Inače, o radu velikog A. Jala više i opširnije još 1956. godine pisali smo u našem citiranom radu objavljenom u Ljetopisu JAZU 61.

GLOSSAIRE NAUTIQUE.

RÉPERTOIRE POLYGLOTTE

DE

TERMES DE MARINE ANCIENS ET MODERNES,

PAR A. JAL,

AUTEUR DE L'ARCHÉOLOGIE NAVALE ET DU VIRGILIUS NAUTICUS.



PARIS,

CHEZ FIRMIN DIDOT FRÈRES, LIBRAIRES-ÉDITEURS;

IMPRIMEURS DE L'INSTITUT DE FRANCE,

RUE JACOB, 56.

M DCCC XLVIII.

ce jour est éloigné encore : l'habitude a un empire si tyrannique ! Elle sera d'abord obligatoire à bord des bâtiments de l'État ; elle finira par s'impatroniser sur tous les navires. Alors la nomenclature italienne-grecque disparaîtra tout à fait, et on ne la retrouvera plus que dans notre *Glossaire nautique* ; car elle n'a jamais été écrite ailleurs, et c'est une des raisons pour lesquelles nous l'avons soigneusement conservée. Pour le présent, elle est un des éléments nécessaires du dictionnaire polyglotte usuel ; plus tard elle ne sera, dans notre Répertoire, qu'une page curieuse du Glossaire (1).

À Ancône, sur la *Padre immortale*, trabacolo de Sebenico, nous fîmes, sous la dictée du capitaine de marine bien connu de la garde impériale ! — le recueil des termes usités à bord des navires illyriens et dalmates. Nous complétâmes cette nomenclature, où le slave et le vénitien ont une part presque égale, en remontant le Danube, de Cserna-Voda à Orsova, dans des entretiens avec M. Daubrosławitch, marin ragusais, capitaine du paquebot à vapeur *l'Argo*. Le Dictionnaire illyrien de Joachim Stull (2) nous donna plus tard des locutions qui rendent assez complète cette partie de notre travail.

Un capitaine de vaisseau de la marine sarde, M. Charles de Persano, Génois fort distingué sous tous les rapports, nous promit, à Gênes, de faire pour nous une nomenclature navale dans l'idiome de son pays. Cet officier a largement tenu sa promesse. Nous avons reçu successivement de Gênes, du Brésil et de la mer du Sud, où il avait été envoyé en station, les trois parties d'un triple vocabulaire italien, génois et français, composé avec un soin extrême par M. Carlo di Persano.

Nous avons besoin, à Venise, de connaître les analogues français de certains termes employés autrefois par les constructeurs vénitiens, termes que nous avaient fait connaître d'anciens documents ; nous nous sommes adressé à M. Novello, capitaine du génie maritime, qui a mis le plus gracieux empressement à nous satisfaire.

Le peu de turc vulgaire qu'on rencontrera dans cet ouvrage, nous le tenons des rameurs des gaïks de passage, et des matelots de ces navires à la poupe haute et recourbée qui trafiquent dans le Bosphore et la mer Noire. Il paraît que rien n'est plus difficile que de faire, à Constantinople, une nomenclature navale ; car ni les drogmans de l'ambassade française, d'ailleurs pleins de bonne volonté pour nous pendant notre séjour à Péra, ni les officiers français stationnés à la Corne d'or ou à Thérapia, n'ont pu y parvenir. Nous avons entrepris de la recueillir nous-même ; mais la maladie nous ayant chassé de Constantinople, nous fûmes contraints de laisser ce travail inachevé. Nous n'y avons pas, au reste, un bien grand regret, parce qu'en général le vocabulaire des marins turcs est le même que celui des Grecs ; et il est tout naturel qu'il en soit ainsi, les vaisseaux turcs ayant eu longtemps pour leurs équipages des matelots de Syra, de Chio, d'Hydra, de Ténédos et de tous les rivages de la Grèce. L'élément turc n'est cependant pas absolument éliminé de la nomenclature en usage sur les vaisseaux de Sa Hautesse : ce qui en a été conservé, nous l'avons trouvé en

(1) Nous devons dire ici que, pour ce qui est du grec moderne, nous avons beaucoup profité du *Λεξικὸν γραικικὸν καὶ παλαικὸν*, composé par M. F.-D. Dehèque, et publié à Paris en 1825.

(2) Joakima Stull. Dubrocsanina Rječosložje, u Dubrovniku, 1826. 2 vol. in-4°. — Nous avons consulté, pour ce qui est de l'illyrien, outre Joachim Stull, Bartholomeo Cassio : *Institutiones linguae illyricae, libri duo* ; in-12. Rome, 1604 ; et Annandini : *Lezioni storiche della lingua illyrica*, in-12. Raguse, 1808.

tribiècs pendant un mois sur une galere ordinaire à la mer. Doc. manusc. du xvii^e siècle, Arch. de la Mar. (V. Prouyer.)

— *Marinier de rame.* Homme qu'on levait, ou qui s'engageait pour ramer dans les galères du Roi. — « Je vous ay fait connoistre que l'intention du Roy estoit d'entretenir sur chaque galère quatre-vingt Mariniers de rame ou bonneuoglies, et je vous ay escrit en mesme temps qu'il falloit engager par préférence ceux qui se soumettent à la chaisne; Et comme Sa Majesté desire de les distinguer des autres, Elle veut bien que vous continuiez à leur donner leur solde entière; mais il ne faut payer que la demie-solde à ceux qui ne se soumettent point à la chaisne pendant que les galères sont dans le port, pour se conformer au mesme vsage qui est observé dans la marine pour l'entretenement des matelots. » Colbert à Arnoul, 16 août 1670; *Ordres du Roy* (galères), vol. 1670, fol. 3 v^o. — « Comme... il n'y a pas vu plus grand nombre de forçats qu'il n'en faut pour armer lesd. xii galères qui sont à Marseille, Sa Majesté veut que led. sieur Brodart travaille, aussytost qu'il aura reçu cette lettre, à la levée de 100 Mariniers de rame pour les enuoyer à Messine en mesme temps que les galères. » *Ordres du Roy* (galères), vol. 1677, fol. 25 v^o. — *Marinier de rang.* (De *Rame.* — V. Rang.) Rameur libre qui s'engageait pour un temps sur une galère. — « Les soldats et les matelots ne se font qu'à Malthe, au lieu que les Mariniers de rang se font partout, qui ont de paye 18 escus monnoye de Malthe, sur quoi ils doiuent (*sic*) payer les capots, les chemises et calsons que la Religion leurs donne, ou leurs auance de l'argent; et ils ne peuvent sortir de galère que le temps de l'argent qu'ils ont receu ne soit expiré, car la Religion ne les reprend point autrement; ils sont ordinairement 80 par galère: quand ils sen sauuent quelques, largement ils les paye à la Religion aussi bien que les Turcs. » *Noms des vents de l'Océan*, etc.; Ms. du xvii^e siècle, n^o 10 de notre Bibl. particulière. — V. Avironneur, Marynier, Naufragium, Nef, Sielon.

MARINIÈRE. — V. Manette.

MARINO, ital. port. esp. s. m. Marin, Matelot. — V. *Catena del remigio*.

MARINUS, bas lat. s. m. (Sous-entendu: *Ventus*.) Vent de mer; Vent du Sud en Provence. — Ce mot, qui répond à *tou Maria (e)* (le *Marin*) des Provençaux et au *Mari* (V.) des Languedociens, se lit dans une charte de 1473, citée par les Bénédictins.

MARINYER, fr. anc. s. m. (Variante orthog. de *Marinier*. [V.]) — « ... Tous pescheurs, Marinyers, taincturiers, thuiliers, mulayers, et toutes autres manières de gens ayans basteaux ou nassesles sur icelle rivière, n'ayent à passer de lieu en aultre quelconque personne que ce soit devant et après l'heure prohibitive des ordonnances de la ville, qui est de ne passer aucun quant l'on ne connoist » (qui ne peut reconnaître) « nng denier parisis d'aveuque ung tournoys. » *Assemblée tenue en l'ostel de ville de Paris*, 7 mars 1524. Arch. nat., J. 666-2.

MARINĀ (*Marine*), val. s. f. (De l'ital. *Marina*. [V.]) Marine.

MARITANUS, bas lat. adj. Maritime. — *Maritanae partes*, Le voisinage de la mer. (*Lettre de Robert*, comte de Flandre [1305]; *Rymer*, t. II, p. 964.)

MARITIMA, bas lat. s. f. (Pour *Mar*, ou pour *Maritima via*, *Maritima ora*, etc.) — « In eodem mense galere tres armate fuerunt, quibus praesuit Cebra, causa in Maritimam mittendi pro custodiendis multis innumerabilibus lignis, quae in Maritima

pro grano et blava iuerant. » Oger Panl, *Annal. de Gènes* (1211).

MARITIMALIS, bas lat. adj. De mer, Marin, Maritime. — « Arelatem Maritimali itinere deversus est. » *Gesta Joh. han VIII P.P.*

MAPKA (*Marka*), rus. s. f. (De l'angl. *Mark*. [V.]) Marque, Amer, Reconnaissance. — V. Знакъ.

MARKAB, ar. anc. s. Navire. Ce nom se trouve dans les anciennes chroniques arabes.

MARKBRIEF, all. s. (*Bref*, patente, brevet de marque.) Lettre de marque.

MARĀKJENTA (*Mārkiēnta*), illyr. dalm. s. f. fig. (De *Mark*, noir; *Map* est le rad. slave des mots qui expriment l'idée de salir, noircir, souiller, etc.) Bas fond, Bauc de sable.

MARLINE, angl. s. (De *Line*, corde, et de *Mar* [angl.-sax. *Myrran*, en relat. avec le mot *Marmocure*, être flettri, mou, faible. *Mar* veut dire ici de peu d'importance].) Merlin. — *Marline* ou *Marling-spike*, Épissoir.

MARMOCTURE, fr. anc. s. f. — « Les bannières du mast; la Marmocure de la hune; les bannières de méjanes avecque le grand estandard; les Marmocures à fleur de lys pour les hunes. » Ant. de Conflans, *Les faits de la marine et navigaiges* (1515-1522). Le texte qu'on vient de lire est le seul où nous ayons vu le mot Marmocure. Les Marmocures des hunes étaient ou des flammes ou des pavois de hune d'étoffe moirée. (Bas lat. *Marmorare*, marbrer, moirer; *Marmorcus pannus*, étoffe moirée.)

MARMOR, bas lat. s. m. Pour *Mare*, dans la Vie de Saint-Wilfrid, par Fridegod.

MARĀIHB (*Marline*), rus. s. m. (Transcript. de l'angl. *Marline*.) Merlin. — Manque à J. Heym et à Reiff.

MARNAR, illyr. dalm. s. m. (Corr. de *Mornar* [V.], selon le P. Jacobi Macalia [*Dict. illyr.*, 1649]. Joach. Stull n'a pas recueilli cette variante peu usitée, et qui n'appartient sans doute qu'au mauvais langage. Le matelot du *Padre immortale* de Sebenico, qui, le 22 août 1841, à Ancône, nous donna un certain nombre de termes de marine illyriens, prononça très-bien *Mornar*.) Matelot. — On trouve dans quelques vieux textes vénitiens le mot: *Marnaro* pour *Marinaro*. (V. Pardessus, *Collect. des lois marit.*, t. IV, p. 155.)

MARNER, fr. v. n. (Peut-être de l'all. *Merhen*, augmenter, dont le radical certain est: *Mare*, signifiant: Plus, davantage.) (Rus. *Привыамъ* [*Pribivate*, *Priboniate*].) C'est, en parlant des eaux de la mer, monter au-dessus du niveau des hautes eaux communes. — *Marnar*, est une expression assez nouvelle; nous ne la trouvons dans aucun vocabulaire du xvii^e siècle. *L'Encyclopédie méthodique* (*Marine*), 1786, est le premier dictionnaire où nous le voyions. — « On conçoit qu'en construisant des épis en amont des points que l'on voudrait abriter, ou des digues parallèles à la côte, en face des embouchures des rivières, on préviendrait ces retours fâcheux; mais dans un parage où la mer Marne au plus de deux pieds, et où le fond est très-incliné sur ses bords, un ouvrage de cette nature en maçonnerie n'est pas praticable. » Projet du contre-amiral P. Bouvet, pour l'établissement de *brise-lames* flottants, à l'île de Bourbon (31 août 1833).

MAROIER, fr. anc. v. a. (Variante de *Maréer*. [V.]) — « ... Il savoit bien et sceurement mener, conduire et Maroier (faire naviguer) » un navire. » *Lettres de rémission* de 1453, citées par Carpentier. — V. Maronner.

GLOSSAIRE NAUTIQUE

acciò la vela resti tonda et cuppa «ronde et profonde». Questa cavalcatura si chiama Pescio, et tanto quello da basso, quanto quello d'alto hanno la sua misura. Il Pescio ad alto, hà un terzo di tela di lunghezza et di lunghezza palmi quattro » (4 palmes ou 3 pieds—0^m 97^c). «Il Pescio da basso, hà di larghezza un quarto di tela, et di lunghezza palmi 3 » (ou 2 pieds 3 po.—0^m 73^c). Bartol. Crescentio, *Nautica Mediterr.* (1607), 41.—Röding (1794) et le Dict. marit. espàn. (1831) disent *Pesco* au lieu de *Pescio*. Dans l'arsenal du Ferrol, on appelait ce renfort de la voile *Peje*.

PESCITELLO, ital. anc. s. m. (Diminut. de *Pescio*. [V.]) — « Nel cuscire la vela » (d'artimon à la latine) — si laranno i Pescitelli d'alto, lunghi palmi due et mezo » (2 palmes $\frac{1}{2}$ ou 1 p. 10 po. 6.—0^m 66^c, «et larghi dita quattro » (4 doigts, ou 2 po. 7 lig.—0^m 07^c), « che di basso non si fanño Pescitelli nelle mezana di nave. La metà de' ferzi si cusciranno da una banda et l'altra metà dall'altra. » Bartol. Crescentio, *Nautica Meditèr.* (1607), p. 75.

PESER, fr. v. a. (V. *Pesant.*) (Angl. *Hang* [To] upon; dan. *Hænge i en Ænde*; esp. *Cargar*; val. *Траге* [a] [*A trad-jé*]; rus. *Подмаривать веревку* [*Pottigliuvite verovkou*]; lasc. *Tchap.*) Agir sur un cordage par son propre poids, le haler, le roidir en le tirant de haut en bas.

PESNE, fr. anc. s. f. Mauvaise orthogr. de *Penne* [V.], où l'introduction de l's est contraire à l'étymologie. — « Pour deux livres de Pesnes à vadeaux, vi s. » Fol. 6 v^o, Ms. de 1541, n^o 9469-3, Bibl. nat.—V. *Pene*, Vadeau.

PESOK ET PIESAK, illyr. s. m. Sable.

ПЕСОКЪ (*Pessoke*), rus...s. m. Sable.—V. *Берерь*.

ПЕСЧАНАЯ БАНКА (*Pestchanaja bannka*), rus. s. (De *Песокъ*. [V.]) Banc de sable.—V. *Банка*.

PET K, GASKET, las. s. (*Pet*, sans. hindoust., *Ventre*; *Gasket*, angl., *Garcette*.) (Garcette du ventre de la voile serrée.) Couillard.—Le lieut. Th. Roebuck, p. 41, art. *Bund-gasket* de son *Engl. and hindoost. naval dict.* (1813), écrit : *Pet g, hauscet*.

PETAK (فتيق), mal. s. Division, Séparation dans la cale d'un navire; Cale, Soute. — « De tarou-nia orang lari itou de-dalam Petak, On renferma l'homme qui avait fait dans la cale du bâtiment. » (Marsden, p. 240.)—Le chap. 9 dit : « Les *Kivis* achètent le droit d'un Petak dans le navire, » etc.

PETARAS, fr. anc. s. n. Pataras. — « Plus, deux Pétaras servant pour donner à la bande. » *Estat de la gal. Haudancourt* (1661), Ms. n^o 3, Bibl. hist. de la préfet. de l'Aube.

PETAS, hol. s. (Du fr. :) Patache.

PETE FERUDI, lasc. s. (De *Pet* [sansc. hind.], *Ventre*, Galhauban du ventre du navire, Galhauban de tr: vers. Le lieut. Th. Roebuck, p. 6, art. *Back stag* de son *Engl. and hindoost. naval dict.* (1813), écrit : *Pet furodee* (*Pete ferondi*).

PENTARIUS; bas lat. s. m. (De *Pictantia*, dont l'étymologie est incert. [V. Ménage et Du Cange.]) Cambusier, Dépensier, Maître valet. — « Et habeat quelibet ex dictis galeis subtilibus portam Pèntarii » (l'écouille de la chambre du cambusier), « a latis decem et septem versus popam nitidis, incipiendo a lata (V:) mastra de versus popam, ita quod schandolarium (V) sit et esse debeat usque ad portam dicti Pentarii, comprehendendo dictam portam. » *Stat. gén. du 22 janv. 1333*; chap. 3.—Aux xvi^e et xvii^e siècles, la chambre du maître-valet, la Compagnie était encore à côté de l'Escandola. — V. *Compagna*, Compagnie.

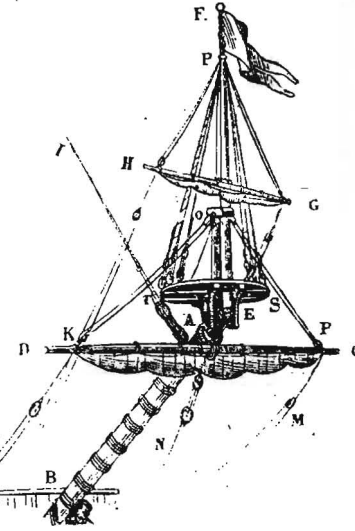
PEZLI (*Pezo*, gr. vulg. s. n. Du gr. anc. Πίζω: ou Πέζω: Peau, Cuir.

PÉTÉOMA (*Petsoua*, gr. vulg. s. n. [Étym.] incoum. Virure.

PETIA ANTENNE, bas lat. s. f. Pièce d'Antenne. *Penna* ou *Car*. — V. *Pecia* di antenna, Wellonum.

PETINTAL, port. anc. s. m. (Celui que les documents latins nomment *Pitancharius*, *Pitanarius* ou *Petentarius*. [V.]) Dépensier, Cambusier, Maître-valet, Majordome. — « Hum Petintal, e dous spitaleiros, e dous ploeiros, mando que hajam foro de cavaleiro. » *Foral* donné, au xiii^e siècle, par D. Froila Ermiges aux habitants de Villa-Franca de Xíça. En 1460, le roi D. Alfonso V défendit à son aïeul de prétendre aucune juridiction sur « os Alcaides, Arraizes e Petinaes das galés da cidade do Porto. » (V. Alcaide.) *L'Elucidario* de Santa-Rosa de Viterho donne à *Petintal* le sens de « Carpinteiro da ribeira, calefate, fabricador de todo o genero de embarcaçoens. » Nous ne comprenons pas comment le savant auteur de l'*Elucidario*, à qui certainement étaient connus les documents cités par du Cange (art. *Pictantia*), put ne pas rapporter le port. *Petintal* au baslat. *Pitentiarius*. Comment vit-il dans le *Petintal* un charpentier, un calfat, un constructeur de navires, lorsque les textes portugais, donnés par lui-même, lui apprennent que le charpentier était appelé au Moyen Age *Carpinteiro* ou *Carpentarius*, et non *Petintal* ?—V. *Dispensiero*.

PETIT BEAUPRÉ, fr. anc. s. m. Nom du mât qu'on établissait verticalement à l'extrémité du mât de beaupré; pour porter une voile carrée nommée perroquet de beaupré ou tourmentin. — « C'est le mast qui est arboré sur la hune du beaupré, » dit Aubin (1702). (V. 2. *Beaupré*.) — Le *Petit Beaupré* était déjà en usage au commencement du xvi^e siècle. (V. *Beaupré* et *Mastrot*.) On le voit à la pointe du *Beaupré* d'un navire que John Charnolk donne pour une carrique génoise de 1542 (t. II, p. 6, *History of Marine Architecture*, London, 1801). On remarque ce petit mât dans l'estampe intitulée: *Descript. d'un navire royal*, qui se trouve ordinairement en tête de l'*Hydrographie* du père Fournier (1643, 1667). On le trouve aussi dans la planche placée en face de la page 1^{re} de l'*Art de bâtir les vaisseaux* (Amsterdam, 1719, in-4^o), et dans toutes les figures de vaisseaux données par ce *Traité*. Dans la figure que nous plaçons ici, le *Petit beaupré* est le mât compose EOP, dressé à l'extrémité AE du *Beaupré* BA.



PETIT COMMISSAIRE, fr. anc. s. m. Titre donné à un fonctionnaire de la marine, dont la situation était inférieure à celle du Commissaire general et du Commissaire

GLOSSAIRE NAUTIQUE.

l'art. *Avant*; elles font connaître quelques-unes des formes successives de la Poulaine.

POULAOU, POULO (ثولو), mal. s. Ile. — V. Djézirah (جزيرة).

ΠΟΥΑΒΕΡΙ (*Poulvéri*), gr. mod. s. n. (De l'ital. *Polvere*. [V.]) Poudre à canon. — V. Μπαροῦτι, Πορίτι.

POULEO, bas bret. s. (Du fr. :) Poulie. — Le P. Grégoire donne pour synonyme à ce mot, que n'a pas admis Legonidec : *Pole* et *Pouli*. (V. Kanol.) — *Pouléo vraz*, Grande Poulie. — *Pouléo bian*, Petite poulie. — *Pouléo kaliorn*, Poulie de californie. — *Pouléo simpl*, Poulie simple. — *Poléo doupl*, Poulie double. — *Pouléo guindeureusse*, Poulie de guinderesse. — *Pouléo kapoun*, Poulie de capon, etc.

ΠΟΥΑΕΝΑ (*Pouléna*), gr. vulg. s. f. (De l'ital. *Polena*. [V.]) Poulaine.

POULIAGE, fr. s. m. (Port. *Poleame*; angl. *Blocks*; rus. Блок [Blok]). L'ensemble des poulies d'un appareil ou d'un navire.

POULIE, fr. s. f. (De *Polie*, forme que nous avons trouvée dans un document de 1525, et qui, aussi bien que l'esp. *Polea*, le port. *Polé* et l'ital. *Puleggia* et *Poliga*, vient du gr. Πολέο, je Tourne. Un étymologiste du XVII^e siècle avance que le mot Poulie a été fait de Polir, parce que le rouet est poli par le frottement de la corde. Un autre prétend que Poulie n'est que la transcription de l'angl. *Pulley*, et que *Pulley* vient de *Pull* [to], Tirer. Ces deux opinions sont également ridicules : la première ne vaut pas qu'on la discute; quant à l'autre, elle est insoutenable. *Pulley* ne vient pas plus de *Pull* [to] que *Pullet*, Poulette, et *Pule* [to], Piauler, Gémir; c'est une transcription du français. [V. Poullic.] Ménage a certainement raison, lorsqu'il assigne une étymologie grecque à Poulie.) (Gr. anc. Τροχάλια; gr. mod. Μασαῖζα; lat. *Trochlea*; cat. anc. *Bochel*, *Moton*; ital. *Carruca*, *Carrucola*, *Bozzello*, *Puleggia*, *Taglia*; géno. *Bussello*; malt. *Buzzel*; cors. *Guzzelo*; esp. *Polea*, *Moton*; basq. *Polia*, *Bollacurua*, *Chirrita*; port. *Moutam*, *Moutão*; all. angl. suéd. *Bloch*; angl. anc. *Gyver*, *Molly* [XVII^e siècle]; holl. et dan. *Blok*; bas bret. *Pouléo*; illyr. dalm. *Kluba*, *Taglia*; ture. *Magara* [مقورة]; ar. côte N. d'Afr. *Taya*; val. *Marapa*, *Skripineta* [*Skripéte*]; rus. Блоръ [Blohe]; pol. *Kluba*; lasc. *Capa*; mal. Kari [كري]; hongr. *Kút csiga* [Kout chigo]; fr. provenç. anc. *Pouliège*, *Bousselo*, *Bousolo*, *Bousset*, *Boisset*, *Bosset*.) Un rouet de bois dur ou de métal tournant autour d'un axe (Πολος), porté par deux supports ou par un billot de bois creuse, nommé en France : Caisse, fut d'abord ce qu'on désigna par le nom de Poulie. Le rouet et sa caisse furent bientôt confondus sous une dénomination commune, et la Poulie devint l'ensemble de ces deux parties distinctes, le contenant et le contenu.

Dans cette figure, C est le rouet ou réa (la Poulie primitive); B, l'axe ou essieu; AD, la caisse; D, le clan ou mortaise qui traverse la masse AD, et dans laquelle est introduit le rouet. A, est une entaille servant à retenir un cordage ou une bride en fer dont l'office est de ceindre et de suspendre la Poulie. Les Poulies tiennent des noms différents de leurs formes, de l'usage auquel on les applique, du nombre de leurs rouets. — La Poulie simple est celle qui n'admet qu'un rouet dans sa caisse. (Rus. Одношкивный блокъ [Odnoschivnyie

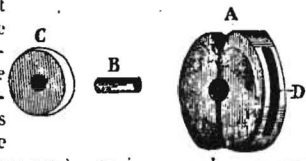
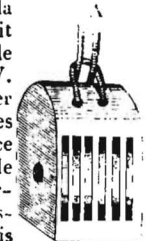
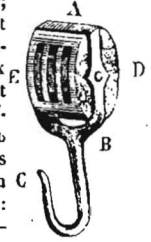
bloke]. Telle est celle dont nous venons de donner le détail. — La Poulie double reçoit deux rouets dans deux clans parallèles et sur un seul axe. Quelquefois la Poulie double (Gr. vulg. Διπλός μακρά; angl. anc. *Dubbel polly*; angl. mod. *Double block*; illyr. *Taglia sano dua raka*; rus. Двошкивный блокъ [Dvoishivnyie bloke]) est composée de deux caisses placées dans le même plan, percées chacune d'une mortaise, et contenant chacune un rouet. Cette espèce de Poulie reçoit le nom de Poulie à violon (Suéd. *Fiolblock*), qu'elle doit à sa forme, ou de Poulie de candelette (Angl. *Leng tackle block*), qu'elle doit à l'usage auquel on l'applique spécialement. Voici la Poulie à violon :

B, première caisse; C, seconde caisse; ABC, estrope; A, cosse de fer garnissant l'œillet de l'estrope. — La Poulie triple (Angl. *Treble-block*; rus. Трехъ-шкивный блокъ [Trêh-chkivnyie bloke]) est composée de trois rouets introduits dans trois clans parallèles et tournant sur un même essieu. Elle sert à de gros palans, comme les californes, les drisses et le capon. Voici la figure d'une Poulie de capon (Angl. *Cat-block*; suéd. *Kattblock*; rus. Кать-блокъ [Kate bloke]) :

AED, la Poulie; E, l'axe des trois réas; EAB, l'estrope de fer au bout de laquelle est le croc de capon BC. (V. Capon.) — De très-grosses Poulies, pour des palans destinés aux travaux de force, ont quatre rouets, et sont nommées Poulies en quatre, (Angl. *Four fold-block*; rus. Четырехъ-шкивный блокъ [Tchetourêh chkivnyie bloke]), comme les précédentes : Poulies en trois et Poulies en deux. Voici une de ces Poulies d'appareil :

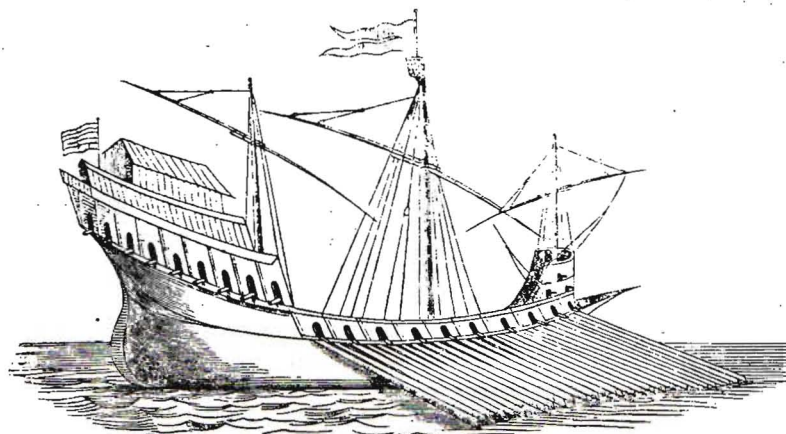
DCE, Poulie; DE, axe sur lequel tournent les quatre réas; ABDCE, suspensoire et estrope de la Poulie. — Nous ne pousserons pas plus loin cette nomenclature des Poulies, parce que nous ne faisons pas ici un traité du grément des vaisseaux; nous donnerons cependant la figure d'une espèce de Poulie hors d'usage dans les vaisseaux ronds, mais que les navires à antennes emploient encore pour la drisse de leur grande antenne. Dans les galères, elle était à six réas, et portait le nom de *Taglie* de vettes d'antenne de maistre. En voici la figure :

A, est l'Itague ou Aman (V.) qui se passait quelquefois dans deux trous percés à la tête de la taglie; et quelquefois l'entourait comme une estrope. Il y a de ces Poulies de drisse latines qui ont jusqu'à huit rouets. (V. Chouquet, Galoche.) — « De vous spécialiser les cordages, Poulies, voiles et autres choses qui sont tout à fait extraordinaires en ce vaisseau » (la *Couronne*, construite par le Dieppois Charles Morieu, à la Roche-Bernard, en Bretagne, vers 1636; ce vaisseau passait pour le géant de la mer), « je n'aurais jamais fait. Seulement je diray que la Poulie dont on se sert pour hisser, monter ou deuilier le grand mast de hune et la grande vergue » (la Poulie de guinderesse de hune qui servait en même temps de Poulie de drisse pour la grande vergue), « pèse 1400 livres, bien qu'elle ne soit que de bois, n'y ayant que les rouets et les chevilles qui soient de fer. — Fournier, *Hydrographie*, liv. 1^{er}, chap. 31. — La poulie est



GLOSSAIRE NAUTIQUE.

grand dans toutes ses dimensions que la galère, n'avait que le nombre de Rames ordinaire aux galères subtiles ou communes, c'est-à-dire de vingt-cinq à vingt-six de chaque bord; elles étaient par conséquent plus éloignées l'une de l'autre que celles de la galère. Quelques galeasses avaient cependant 28 rames à chaque bande, comme certaines galères capitaines ou patrones. Voici un exemple de ces galeasses que nous empruntons à une peinture en détrempe exécutée, d'un pinceau libre et hardi, sur la porte d'une armoire conservée dans le garde-meuble du palais Doria à Gènes. Nous fines ce croquis, en 1841 :



RAME (Être), fr. anc. v. Être entraîné par l'effort des rames. — V. Nager un navire.

RAMEL, malt. s. m. (Transcript. de l'ar. *Rèml* [رمل]) Sable. — V. Arina.

RAMER, fr. v. a. (De *Rame*.) (Gr. anc. Ἐρέσω, ῥοπέω, ῥοπιλάτω, ῥοπιρέτω; gr. mod. Τραβίζω ροπί! [Travizó kou-pi], Λάμνω [Lamno]); lat. *Remigare*; ital. *Vogar il remo*; port. esp. *Remar*; bas bret. *Réfa*, *Roénvia*; isl. *Rœ*; angl.-sax. *Rowan*, *Berowan*; angl. *Row* (*to*); all. *Rudern*; holl. *Rocyen*; dan. *Roe*; suéd. *Ro*; turc. *Kurèk tchèqmèk* [كورك كرك]; hongr. *Evezni*; illyr. dalm. *Vazati*, *Vestariti*; val. Bìcלא [a] [*A visla* ou *vesta*]; rus. Гребемн [Grèbsti], Гресть [Greste], Иммн На грèблѣ [Imn na greblè], Иммн грèблèо [Imn greblèiou]; groën. *Kajartopok*, *Arksorpok*; chin. *Hud*, *Ta-tsiang*, *Tsiang-tchoûen*; mal. *Daïong* [دايونغ],

Berdaiong [بردايونغ], *Kaïouh* [كابوّه], *Mengaiouh* [مغايرة], *Men-diabat-daïong* [مرجات دايونغ]; madèk. *Mive*, *Mivez*, *Vezou*; nouv.-zèl. *Oe*; papou. *Kobess*; papou-waïgion. *Voroso*; satawal. *Fatil*.) Manier une rame, Faire effort sur une Rame pour mettre en mouvement un navire. On dit aussi: Nager. (V.) — « La question que vous faites sur la condamnation qui a été rendue par le conseil souverain de Pignerol contre le sieur de Valcroissant n'a peut être décidée, d'autant que nous n'auons gueres d'exemple d'un gentilhomme condamné aux galères, et encore moins d'aucune distinction qui en ayt esté faite; vous debuez neantmoins, et c'est l'intention du Roy, soulager sa peine autant qu'il se pourra, en luy donnant quel que chaisne legère ou ne le faisant point Ramer. » *Colbert à Arnoul*, 4 juillet 1670; *Ordres du Roy* (Galères), vol. 11, fol. 84 v°, Ms. *Arch. de la Mar.* — V. Nerf de bréut.

RAMERO, géno. s. m. (De l'ital. *Remora* [V.], *Ramora*). — « Et un breue registro de tutta la spesa » le chemin, l'espace; *Spera*, du lat. *Spurium* « che po far vna galera con cinquanta marinari et ducento Rameri. » *Aud. Rios*, *Fabrica de una galera*, Ms. de 1612, clas. XIII, codex 57. *Bibl. Magliabecch.* de Florence, p. 216.

RAMEUR, fr. s. m. (De *Rame* [V.]) (Gr. anc. Ἐπιρωπός, Ἐρέτης, ῥοπιλάτης, ῥοπιρέτης; lat. *Remigator*, *Remex*; bas lat. *Remigerus*, *Remigus*, *Vogator*, *Vogherius*; cat. *Vogador*, *Remex*, *Remidore*, *Remigante*, *Remigatore*; ital. *Rematore*, *Remero*, *Remiero*; vénit. *Homo da remo*, *Persona da remo*; esp. *Remero*; port. *Remador*, *Remeiro*; provenç. anc. *Vogador*; vieux fr. *Vogueur*, *Avironneur*; bas bret. *Réffer*, *Rouer*, *Roénvier*; isl. *Haseti*, *Rodrarniadr*; angl.-sax. *Reðra*, *Reðre*, *Gereðra*, *Boðere*, *Luðra*, *Söp-rowend*; angl. *Oarsman*; all. *Ruderer*; holl. *Rocyer*; dan. *Roer*; suéd. *Roddare*; turc. *Kurèkchi* [كوركچی]; illyr. dalm. *Fèzac*, *Vòzèch*, *Vozioç*; val. Bìcלא [Vistache, *Vestache*], *Λουπατ* [*Lupetar*]; hongr. *Evez legény*, *Evedò*, *Evezös*, *Hajó lapát-vonó*; rus. Гребель [Grèbèlss]; pol. *Rudelnik*; groën. *Angoartarok*, *Épitok*, *Poir-pok*; mal. *Anak daïong* [انق دايونغ]; madèk. *Am-pive*.) Homme qui manie la rame. Dans les anciens navires à rames: Galeace, Galères, Galiotes, etc., le nombre des Rameurs varia beaucoup; il fut, en général, proportionné à la grandeur et au poids de la Rame. — V. A tant de rames par banc, Galea, Galère, Galiot, Galleoto, Galliot, Rame. Scapolo, etc.

RAMI, vieux fr. Pour: Rame. — V. Enjundre.

RAMIER, fr. anc. s. m. Nom que les galériens ou rameurs des galères donnaient à l'espace ouvert qui existait entre le pont et l'arbalèstière. Ce vide, par lequel auraient pu passer les forçats pour s'échapper, était grillé par des lisses de bois ou Rayoles (V.) clouées sur les coudelattes. — « ... Le dessous de l'arbalèstière qui regarde dans la mer pour la commodité des forçats, qui appellent cet endroit le Ramier. *J. Hobbier*, *Construction d'une gualaire* (1621).

RAMOCQA, bas bret. v. a. (Du fr.:) Remorque. (Le P. Grégoire.) — V. Remorki.

RAMPAARD, holl. s. (Le même que l'all. *Rapert*. [V.]) Affût.

PAMΠΑΟΥΝΩ ΣΙΔΗΡΟΝ (*Rambaounò sidiro-n*), gr. vulg. s. n. (De l'ital. *Rampone*, *Croc*; et du gr. anc. Σίδηρον pour Σίδηρος, Fer.) Grappin de fer, Ancre à quatre pattes de certains petits navires. — V. Ἀγκίστρα, Ἀραγάς, Σίδηρον.

RAMPEGOLUS, bas lat. s. m. (Traduct. de l'ital. *Rampegolo*, variante de *Rampegone* [V.] ou *Rampicone*.) Grappin. — « Et barcaui unani de canterio cum tribus velis et ancora una et Rampegollo. » *Acte de notis du Saint-Nicolas*, 7 avril 1268; Ms. Arch. des notaires de Gènes. — « Cathenis tribus cum Rampegolis. » *Contrat d'affrètement pour la nef de Paradis* (1268), publié, t. II, p. 392 de notre *Arch. nav.* — « Rampegoli duo cum catenis. » *Stat. géno.* du 14 oct. 1316.

GLOSSAIRE NAUTIQUE.

aux signaux, etc. Le Chef ou Maître de Timonerie préside au service des hommes attachés à la Timonerie. Le mot *Timonerie*, dans sa double acception, s'est depuis assez peu de temps introduit au Vocabulaire des marins français. On ne le trouve dans aucun des Dictionnaires du xvii^e siècle; il ne figure pas encore chez Saverien (1781). Rome (1792) est le premier qui l'ait recueilli.

TIMONI (*Timogni*), gr. mod. s. n. (De l'ital. *Timone*. V.). Gouvernail, et par extension : Barre du gouvernail. — Τιμόνι ἴσια (*Timogni issia*)! La barre droite! — Τιμόνι κάτω ἔντρο ou σοταῆντρο (*Timogni kato vento ou sotavento*)! La barre sous le vent! — Τιμόνι ὑπίνεμον (*Timogni ypinémon*)! La barre dessous! — Τιμόνι σοβράνο (*Timogni sobrano*)! La barre au vent! — Τιμόνι ἐλέγχερον (*Timogni élephtero-n*), Barre franche. — V. Ἐπὸ δὲ λαίον, Οὐαζ, Πηδάλιον, Τιμόνι.

TIMONIER, fr. s. m. (De l'ital. 1. *Timoniere*. [V.]) (Gr. anc. Κυβερνήτης; gr. lit. mod. Πηδάλιοχος; gr. vulg. Τιμονιῆς; lat. *Temonator*; bas lat. *Temonarius*, *Timonarius*; basq. *Timoniera*; ital. *Timoniere*, *Timoniero*, *Timonista*; geno. *Timune*; esp. *Timonel*; port. *Timoneiro*; angl.-sax. *Scip-roður*, *Scip-stjóra*, *Scip-styra*, *Steor-man*; isl. *Skipsstjórnamaðr*, *Stjóri*, *Stjórnari*, *Styrjamaðr*; angl. *Helm's-mun*, *Steer'sman*; all. *Ruderbestewer*, *Rudergänger*; holl. *Man te roer*; dan. *Roergjænger*; suéd. *Styrman*; turc. *Duméndji* [دومنجي]; ar. côte N. d'Afr. *Demandji*; illyr. dalm. *Dunenâr*, *Karmnik*, *Kornnik*; val. Kîromach [*Kirmache*]; rus. Κορμιτχάγο [*Kormtchago*], Κορμιτχί [*Kormtchie*], Κορμιτχέκ [*Kormtchêk*]; pol. *Sternik*; hongr. *Kormányos* [Kormaguoche]; groënl. *Umiarsuuk akotœt*; lasc. *Soukani*; mal. *Djourou-moudi* [جورومودي]). « Timonier ou Gouverneur est le matelot qui, à son tour, va faire son quart à tenir la barre du gouvernail pour conduire le vaisseau. Son poste est au devant de l'habitacle » (c'est-à-dire, regardant l'habitacle dont la face s'ouvre du côté de l'arrière du navire, de telle façon qu'il est plus juste de dire que le Timonier est placé derrière l'habitacle). « Le mot de Timonier est plus en usage que celui de Gouverneur. » Déjà, en 1643, le P. Fournier se servait, non pas de ce dernier terme, mais de l'autre. Il dit, liv. III, chap. 43 : « Sur la Méditerranée... personne ne va au gouvernail que huit » (hommes) « qu'ils nomment Timoniers. En France » (c'est-à-dire au Ponent), « Hollande et Angleterre, vn matelot doit tout faire, et chacun va au gouvernail à son tour. » — Au xiii^e siècle, à Venise, les Timoniers étaient choisis par les cinq personnes du navire qui avaient la haute direction du bâtiment. « Quod in ipsa nave et ligno, sint quinque homines constituti, ex quibus unus sit patronus constitutus » [le patron de fait, le capitaine désigné dès le commencement de l'armement] « et alius nauclerius » [un des nochers ou contre-mâtres], « et alii tres sint mercatores » [trois des marchands qui avaient loué ou à qui appartenaient le navire, et qui accompagnaient leurs marchandises dans le voyage entrepris]. *Statut de Venise*, 1255, chap. 88. Les matelots choisis pour Timoniers étaient payés; leur solde était réglée par les cinq, et ils ne pouvaient refuser ce service à moins d'empêchements légitimes. « Et si in illa nave electus fuero Timonarius non recusabo, nisi justum habuero impedimentum, a marinariis illud precium habendo, quod quicunque sentenciabunt, vel major pars illorum qui navem habent regere. » *Statut cité*, chap. 5, *Serment des mariners*. — ... Qui Timonarii a marinariis illud precium quod videbitur istis quinque... » Chap 83. — V. Tonneau.

1. **TIMONIERA**, ital. anc. s. f. Le poste des timoniers, la Timonerie.

2. **TIMONIERA** (*Timognera*), gr. mod. s. f. (De Τιμόνι. [V.]) Jaumière.

1. **TIMONIERE**, ital. anc. s. m. (De *Timone*. [V.]) Timonier. — « Timonieri sono quei, che maneggiano il Timone secondo il committo gli commanda : sogliono esser al manco otto per galea. Quelli che sono di guardia stanno alla Timoniera, gli altri parte all'hosta (V.), parte sù la Corsia (V.), per fare i servitii della vela. » Bartol. Crescentio, *Nautica Mediter.* (1607), p. 93.

2. **TIMONIERE**, ital. s. m. Le même que la *Timonaria* (V.) ou la *Timonera* (V.). — « La robba sottile, come facile a gastarsi, non si ponga alli latè del vascello, o di Timoniere, ne vicino all'albero, o alla sentina, ne a portelli, o boccaporti, mà in mezanie; et in quelle parti si pongono le robbe grossolane. » Targa, *Consolato*, p. 115.

TIMONIEREPI (*Timognéri*), gr. vulg. s. m. (De l'ital. *Timoniere*. [V.]) Timonier. — V. Κυβερνήτης, Πηδάλιοχος.

TIMONISTA. Synonyme de 1. *Timoniere* (V.). selon Duez (1674).

TIMONUS, bas lat. s. m. (De l'ital. *Timone*. [V.]) Gouvernail. — « Sant etiam necessarii ad unam navem tres Timoni, scilicet duo in capcia et unus superfluus, habentes longitudinis xvi goas et latitudinis ix palmos. » *Informationes Massiliae de passagio transmarino* (xiii^e siècle), citées par les Bénédictins. Les continuateurs de du Cange pensèrent que le mot *Capcia* désignait la cale du navire. C'est une étrange supposition! Comment admettre qu'une nef eût ses gouvernails dans sa cale! Les deux gouvernails « in capcia » étaient des gouvernails de caisse (V. *Timon de caxa*); le troisième était un gouvernail de la même espèce, mais gardé en réserve (*superfluus*) quand les autres fonctionnaient.

TIMOR ou **TIMOUR** (تيمور), mal. s. Est. — *Ka-sablak timour* (Du côté de l'est), A l'est. — Peut-être les Javanais ont-ils nommé l'Est : *Timor*, parce que l'île de ce nom est à l'est de Java. — *Timor laout* (t sonnante) (تيمور لاوت), Nord-Est. (V. *Outara timor*). — *Timor menounggara* ou *Tounggara*, Est-Sud-Est. — *Timor sa-mata outava*, Est-Nord Est. — *Timor tapat* (t sonnante), Est.

TIMUX (*Timoune*), illyr. dalm. serb. val. bulg. s. (Transcription de l'ital. *Timone*.) Gouvernail. — Le *Dict. illyr.* de Joach. Stull donne à *Timun*, outre la signification de : Gouvernail, celles de : Rame et d'Ancre. On conçoit très-bien que le même mot désigne la rame et le gouvernail, la rame ayant été longtemps le seul gouvernail appliqué au navire; mais ce que l'on ne saurait admettre, c'est que l'Ancre et la Rame, dont les fonctions sont si différentes, aient pu être nommées par le même mot. (V. Joach. Stull, aux mots : *Timun* et *Veslo*). — V. *Diselo*, *Dumen*, *Korma*, *Kor-milo*, *Kormisce*, *Veslo*.

TIN, fr. s. m. En 1678, Guillet définissait les Tins : « de grosses pièces de bois conchees à terre pour soutenir la quille et les varanges d'un bastiment, quand on le met en chantier, et qu'on le construit. » MM. Bonnefoux et Paris (1848) disent du *Tin* : « Morceau de bois de peu de longueur, sorte de billot employé en le mettant à plat, pour servir de support à une pièce de construction que l'on travaille, ou, spécialement, à la quille d'un navire en construction, afin de l'exhausser au-dessus de sa cale; dans ce dernier cas on place des Tins de distance en distance... » Si