

Vještina jedrenja i plovljenja posada naših posljednjih obalnih jedrenjaka

U našem obalnom moru plovilo je još u periodu između dva rata oko 500 malih drvenih obalnih jedrenjaka tipa bracara, kuter, trabakul, pelig i loger. Od tih otprilike 500 jedrenjaka, koji se broj zadržao i do drugog svjetskog rata, 1930. godine oko 450 ih je bilo bez motora. Bracere i kuteri imali su portadu* (portata — nosivost) od 1 do 3 vagona, a trabakuli, pelizi i logeri od 2 do 5 vagona. Ovi su jedrenjaci pripadali ograničenoj obalnoj plovidbi, što znači da su isključivo plovili u našem obalnom moru, a samo su veći jedrenjaci povremeno poduzimali plovidbu, uz specijalnu dozvolu, i u šira područja Jadranskog mora.

Bracere i kuteri imali su 2 do 3 člana posade, a trabakuli, pelizi i logeri 3 do 4 člana. Dvije su generacije istovremeno navigavale na svojim obiteljskim jedrenjacima, to jest otac i sin ili sinovi, a ponekad čak i unuk; vrlo rijetko je član posade bio najamni mornar. Pomorački život velike većine tih posada trajao je oko pola vijeka jer su plovili od trinaeste pa često i do poslije šezdesete svoje godine života. To su bili otočani Krčani, Rabljani, Pašmanci, Šoltani, Bračani, Korčulani, te stanovnici južnog dijela velebitskog primorja, Privlačani, Kriljani, Omišani, Baškovodani, Podgorani i dio stanovnika mnogih drugih otoka i mjesta na našem primorju. Normalne težnje vlasnika tih jedrenjaka za ugradnjom motora ostala je za mnoge, zbog financijskih mogućnosti, samo težnja. Zbog toga je proces uvođenja motora sporo tekao; 1937. godine broj jedrenjaka bez motora smanjio se na oko 300. Neki jedrenjaci su provodili veći broj dana u luci, zbog relativno kratke relacije vijaza (viaggio — viadžo — putovanje) i prodaje tereta na malo, u odnosu na dane provedene u plovidbi. Motor, u takvim slučajevima, nije bio baš tako ekonomski racionalan ali je težnja za njim i vlasnika ovih jedrenjaka bila osnovana plovidbenom udobnošću i maritimnom sigurnošću koje motor na moru pruža. Odnos dana provedenih u plovidbi jedrenjem bio je u prosjeku 1:2 do 5 u korist onih provedenih u luci radi ukrcaja i iskrcaja tereta ili čekanja na povoljno vrijeme. Daljina plovljenja je bila od oko 200 milja (npr. relacija o. Korčula — Sušak) do desetak milja (otok — kopno — otok), s najvećom učestanošću plovljenja u području od 80 do 100 milja (relacije luka Split — Zadar, Sušak — Zadar, Šibenik — Korčula, Dubrovnik — Split i sl. s okolnim obalnim i otočnim područjem tih gradova)

Kapitulacijom Italije rujna 1943. godine završava se plovidba jedrenjem i posljednjeg našeg obalnog jedrenjaka. Društveni i drugi poslijeratni uvjeti isključili su svaku nužnost ovakvog načina plovidbe. Doduše još i dandanas našim morem plovi mali broj ovih jedrenjaka ali isključivo pomoću motora. Na nekima od njih jedra su zadržana samo zbog atrakcije

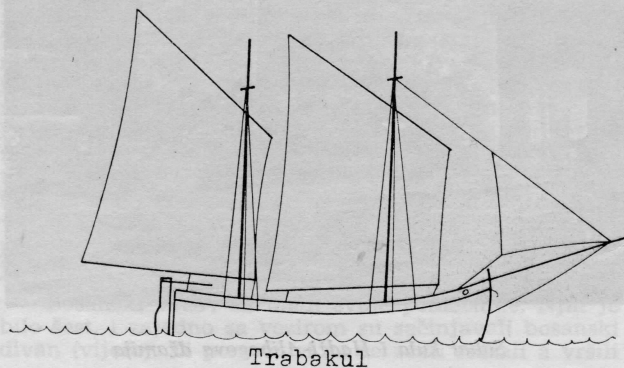
jedrenja na turističkim krstarenjima. Zanimljivo je, dakle, iznijeti neke karakteristike te nedavne, tradicijom nastavljene, plovidbe naših malih obalnih jedrenjaka na jedra u periodu između dva posljednja rata.

Tuđa terminologija, često usmenim prenošenjem iskrivljavana, bila je tipičan žargon posade jedrenjaka. Već je dječak na brodu primao, slušajući razgovore i zapovjedi starijih (djeda, oca), prve pojmove o moru, brodu, manevru i vremenu u takvom iskrivljenom žargonu. Mnogi termini, najviše u odnosu na vrijeme, bili su a i danas su općeniti u našem primorju, jer vrijeme na moru interesira i ribara, spužvara, ronioca, brodograditelja i mnoge druge koji su na bilo koji način u svojoj djelatnosti povezani s morem. Ovdje se usputno spominju samo neki, i to u odnosu na jedra, vrijeme i jedrenje, uz tekst nužni, najviše upotrebljavani termini, jer se u nekim primorskim mjestima čuo i po neki za isti pojam drukčiji termin, a neki od navedenih termina su, s obzirom na razlike govornih lokaliteta, i nešto drukčije, u različitim mjestima, bili izgovarani.

Spomenimo ovdje ukratko vrste i nazive jedara navedenih tipova jedrenjaka. Bracera ima oglavno jedro i na baštunu (bastone — kosnik) bi se razvio flok (flocco — floko — prečka se u portu (porto — luka) čuvala pod provom (u pramčanom prostoru), a nakon dizanja jedra bi se podigla do jarbola i sistemom tiramola isturila na kosnik. Kod kraćenja jedra sa dva krata umjesto pomenute prečke na kosnik se razvijala druga manja prečka zvana flok od fortune. Koter (coter — koter — kuter) ima rondu (randa — sošno jedro), trinkentinu (trinchettina — trinketina — prečka nad pramcem) i na kosniku jednu do dvije prečke, odnosno flok i drugu manju zvanu kontraflok. Trabakul ima dva oglavna jedra — prednje zvano demez (od di mezzo — srednje jedro, misli se na čitavo jedrilje, tj. i prečke i krmeno zvano majstra (maestra vela — veliko jedro). Krmeno jedro nije bilo veće od prednjeg, ali je ovakav naziv dobilo po određenom tipu talijanskog jedrenjaka kojemu je krmeno jedro neuporedivo veće od prednjeg. Trabakul je na kosniku imao dvije prečke. Pelig se od trabakula razlikuje samo po tome što mu je krmeno jedro sošno. Loger ima dva sošna jedra — prednje zvano giz i krmeno randa i trinkentinu, flok i kontraflok. Neki kuteri, logeri i pelizi imali su nad sošnim i vršno jedro zvano kontraranda, odnosno nad gizom kontragiz. Vršno je jedro bilo tip sezonskog ljetnjeg jedra a izrađeno je, zbog upotrebe pri laganim vjetrovima i lakšeg rukovanja, od laganog sportskog jedriličarskog platna. Uvjet za upotrebu vrške bio je postojanje jarboreta — jarbolnog nastavka — koji se zimi na većini jedrenjaka skidao.

Peluni (pennone — penone — križ na jarbolu) bio je zajednički naziv za sve oblice na koje su jedra razapeta. Glavno jedro je razapeto između lantine (gornje oblice) i deblenjake (donje oblice) zvanih jednostavno gornji i donji pelun. Na sošnom jedru gornji pelun se nazivao i pik (picco — piko — sošnjak), a donji se pelun zvao i bunj (boma — deblenjak). Podigači jedara zvani su općenito kao i podigač oglavnog jedra monat (od manata — udarac rukom) ili gindac (ghindazzo — gindaco — podigač jedra). Podigači sošnog jedra nazivani su i — nutarnji (do jarbola) — dedrento (didentro — iznutra) i vanjski defora (difuori — izvana) ili pik. Podigač prečke zvan je mantić.

Vjetrovi su nazivani, a i danas se često tako nazivaju mada ne sa tako aktuelnim tretmanom, kao npr. sjevernjak se nazivao tramontana ili tremuntana (tal. riječ tramontana vodi svoje porijeklo od lat. transmontana, tj. vjetar koji dolazi preko gorja Alpa); za buru, odnosno sjeveroistočnjak, često se čuje i grejo (tal. riječ grecale — grekale — nastale od naziva



Trabakul

Grka — Greco) istočnjak — levant (od Levante — istok) ili delevante (tal. složenica od prijedloga *de* i naziva); za jugo, odnosno jugoistočnjak često se čuje i šiloko (tal. riječ *scirocco* — široko — nastala od arapskog šarkije — južnjak); za vjetar iz pravca juga — oštar ili loštrar ili loštrin (od tal. sa članom — oštro) ili deloštar itd. Međuvjetrovi nazivali su se imenima složenim od naziva tih vjetrova kao npr. grego-tremuntana, grego-levantu, šiloko (ili jugo) u oštro ili jugo na vanka itd.

Jačina vjetra se označavala uporednim nazivima ili kraćim pučkim izrekama. Za jačinu vjetra koja bi odgovarala negdje lahoru i povjetarcu (1 do 2 bofora), bez obzira na pravac, postojale su izreke »vitar kao iz just« ili »fijad kao iz just« (fiato — dah, lahor) ili »fijadin« ili »bavica kao iz just«, a u odnosu na pravac određen povjetarac »levantinac kao iz just« itd. Kad se plovi uz obalu u odnosu na prilike koje nastaju u zoru i tokom jutra »bavica od kraja«, »vale daju od sebe kao iz just« ali u odnosu na pravac »burinac kao iz just«. Lahor ili povjetarac; kad se jedra jedva nadmu, a brod plovi brzinom da kormilo jedva sluša i kad se redovno upotrebljavaju i vesla; stvaran u odnosu na pravac nazivao se i tremuntanac, burinac, levantinac, južinet ili šiloket, oštrinac, pulentac itd. Izrekom »bava za dva vesla« označavala se više simbolično jačina slabog vjetra (negdje 2 do 3 bofora) kada brod pod jedrima plovi brzinom kao kad se u tišini vozi (vogare — veslati) sa dva vesla. Rečeno je simbolično jer bi brod u takvim prilikama plovio i 3 do 4 čvora, a veslanje bi tada bilo nekorisno jer brod bježi porivu zaveslaja. Bava (bava — povjetarac) bio je u najširem smislu općenito upotrebljavan naziv za pojam vjetra na moru od najmanjeg lahora pa do vrlo jakog vjetra (oko 4 do 8 bofora) ili bez obzira na pravac friška ili freska bava (fresco — fresko — svjež). Za umjeren vjetar, naročito jugo, upotrebljavali su se izrazi »destežo jugo« (od *disteso vento* — postojan, jednoličan vjetar) ili »liđero jugo« (*leggiere* — ledžero — lak, lagan). Jedrenjakom se nazivao svaki povoljan umjeren i svjež vjetar (negdje 4 do 5 bofora) dok još uvijek, u odnosu na stupanj njegove jačine, nije bilo nužno kratiti jedra. Vjetar, uglavnom olujne jačine, od negdje vrlo jakog vjetra do jake oluje (8 do 10 bofora) kada se izuzetno plovi jedrenjem, i to kraćenim jedrima i do sva tri krata, nazivao se fortuna ili fortunal vitra (fortuna, fortunale — oluja na moru, nevrjeme) ili fortuna bure ili gregal, levantara, fortunal šiloka, lebičada ili garbinada, pulentada itd. Za orkansku jačinu negdje od jake oluje do orkana (10 do 12 bofora) »uraganj« ili »raganj« (uragano — orkan, vihor), odnosno tremuntanez, raganj bure ili gregalun, levantun, šilokalun itd.

Prestanak vjetra označavao se i terminom »zobnacalo je« (*bonaccia* — bonača — tišina).

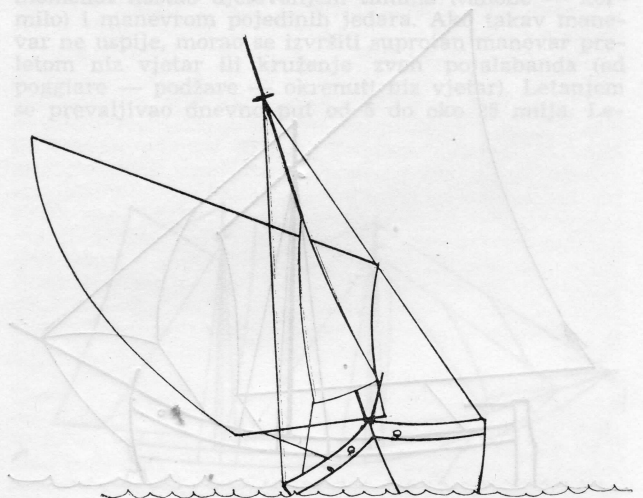
Na sartijama (*sartia* — pripona) nekih jedrenjaka u plovidbi privezalo bi se jednim krajem nekoliko vlakana od kudelnog konopa kojima bi drugi kraj slobodno visio. Ovako improviziran vjetrokaz nazivao se muštravento (*mostra* — kazalo i vento — vjetar). Čim bi se viseći krajevi počeli njihanjem pomjerati, registrirao se i najmanji dašak vjetra i prije nego bi se okolna površina mora prvim sitnim valićima namreškala, ili i prije nego bi se zastava zanjihala, odnosno prije nego bi jedra osjetila vjetar i napela se. Ako vjetar dolazi iz pravca vidljivog dijela morskog horizonta, ovakav vjetrokaz bi reagirao nekada i prije nego se na horizontu uoči raz u obliku plave trake, po čemu se predviđao nadolazak vjetra ili i poslije toga ali još uvijek prije nego bi »bava štendila« (*stendere* — protegnuti), odnosno prije nego bi vjetar svojim širenjem zahvatio i područje položaja broda na moru. Na ovaj način bi se registrirali počeci samo lokalnih, laganih i umjerenih vjetrova. Vijana zastava na vrhu jarboreta ili bočno na priponama, nešto iznad razme, svojim vijorenjem ili na nekim jedrenjacima vjetrokazi u obliku ptice i slično na pomulu jarboreta (pomo di albero — vrh jarboreta u obliku jabuke) svojom orijentacijom registrirali bi pravac prividnog

(rezultatnog) vjetra u plovidbi nastalim pojavom prirodnog (pravog) vjetra i vjetra vožnje pod jedrima već abrivanog (obbrivare — abrivare — zaploviti odgovarajućom punom brzinom) broda. Članovi posade su imali izoštrjen sluh i vid da zapaze pojavu i osobine vjetra. Priča se u Krilu da je na jednom tamošnjem trabakulu slijep mornar po sluhu prepoznao nastali vjetar i njegove odlike. Isključiva ovisnost o vjetru u plovidbi, a posebno neizvjesnost i nesigurnost na moru, učinili su da, pogotovo stariji brodari — zapovjednici — kao pomorci postanu eksperti u poznavanju čudi vjetrova.

Tišina na moru ili stanje potpune tišine na širem području gdje morska površina dobija izgled zrcalne glatkoće tzv. kalma bonaca (*calma bonaccia*), kako bi se za takvo stanje reklo »bonaca kao ulje«, nije svojim ugođajem oduševljavalo posade jer je tada trebalo ulagati, veslajući, veće napore za savladavanje određenog puta često i protiv, a ponekad i veoma jakog kurenta (*corrente* — korente — struja).

Stanje, odnosno valovitost — jačina — mora se označavalo kao još uvijek »ravno more« do stanja naboranosti i malih valova sa lomovima (do oko 2 stupnja); »more sa maretama« (*maretta* — marete — lako talasanje) za stanje umjerenih valova (oko 3 stupnja); »more je uskopalo« za valovito stanje (oko 4 stupnja); »more je kao planina« ili »teško more« (oko 5 stupanja) kad se u principu rjeđe isplovljava na more. Ovi posljednji izrazi su važili i za more preko 5 stupanja koje izuzetno nastupa u pojedinim područjima Jadrana i koje isključuje bilo kakvu mogućnost plovidbe jedrenjem. Boraveći u luci za uzburkanog mora van luke postojala je izreka »vanka ima mora« što znači izvan luke, u kanalu ili na otvorenom more je u većem stupnju uzburkano.

Za dosta razvijene valove u području jake struje protivne vjetru pod čijim suprotnim utjecajima se valovi i uz slabiji vjetar penju i lome označavalo se stanje izrazom »more je uskopalo na kurentu«. Na brakovima se također zapaža pojava strmijih valova. Uz jaki, čak i do olujne jačine vjetar koji kraće vrijeme puše, zbog čega nisu još razvijeni veći i duži valovi (najčešće ljetni majstralun), ili s burom i nakon dužeg trajanja u području bliže obali, gdje ima manje tramita, kad se zbog formiranja i loma kriješta kraćih valova more praktično zabjelasa. Takvo stanje morske površine je označavano izrekom »sve sama karta bijanka« (od *biancheggiare* — biankežare — bjelasati se, odnosno more se bijeli od pjene kao bijeli papir). Tramit (*tramite* — put, staza) često je upotrebljavan termin za slobodni morski prostor od određenog položaja na moru u pravcu vjetra do obale, potreban da se valovi u odnosu na vladajući vjetar mogu dovoljno razviti. Zbog općenito translatornog kretanja svaki treći, peti ili sedmi val je izraženiji od ostalih a nazivali su se trećaši, petaši, sedmaši itd.



Bracera kraćenim jedrima

ili samci za razliku od trojaca — tri uzastopna veća vala. Nakon serije valova nastaje manja ravan zvana ravnica. Za orkansku snagu vjetrova, najviše bure i puhanja »na refule« (refolo — udar, mah vjetrova) i nekih drugih vjetrova, kada vjetar takvim svojim efektom podiže morskou prašinu iznad visine valova u određenim vrtložima, a često za vrijeme bure u određenim poznatim priobalnim rejonima (Senjska vrata, Vrulja, Zuljana itd.) i u prostorno cjelovitom nižem ili višem sloju postojale su izreke »sve je u dimu« ili »dimi« ili »sami fulmin« (fulmineo — munjevit, praskav) ili »sami oganj« (vatra). Promatrač sa broda bi u određenim uvjetima a najviše u odnosu na svoj položaj na niskoj palubi i na položaj Sunca opažao i neke kroz takvi dimljenjem stvoren fluid nad površinom mora dijelove ultraljubičastog spektra boja. Dimljenje mora posebno za vrijeme tzv. škure bure (oblačne) smanjuje znatno i vidljivost na moru.

Teškom moru su za vrijeme jakog juga, najučestalijeg u jesen i u proljeće, i levantare učestale zimi, a ljeti i za vrijeme majstraluna, izloženi mnogi kanali i otvoreni priobalni rejoni. Ti otvoreni rejoni, kao što je južni dio Kvarnera, rt Ploče (tzv. boka falsa), rejon van i južno od Dubrovnika i predjeli izvan nekih otoka pod neposrednim su udarom teškog mora za vrijeme jakih »vitrina vanka« — oštrijade, lebičade (jugozapadnjaka) i pulentade (zapadnjaka) učestalih u kasnoj jeseni. Razvijenom moru za vrijeme jake bure izloženi su posebno Kvarner, Kvarnerić, Brački, Viški, Lastovski kanal i sl. I neki ostali zatvoreniji ali prostraniji kanali kao Virsko i Murtersko more, Split-ski kanal i sl. imaju u oba pravca dovoljno slobodnog prostora za razvoj teškog mora od svih prevladavajućih jakih vjetrova.

Karakteristična je na otvorenom moru pojava mrtvog mora koje se po pravilu pojavljuje od vjetrova koji je tek prestao puhati a koje traje određeno kraće vrijeme (od 5 do 16 sati*). Njegovo ukrštavanje s mrtvim morem koje »naviga« (nadolazi) od nekog novog vjetrova iz drugog pravca, a kasnije i sa »živim« valovima tog i u tom području nastalog vjetrova prouzrokuje tzv. »ingrošano more« (ingrossare — ingrosare — nadimati, povećati, umnožiti, uzburkati se) — unakrsno more. To su prilike kad poslije jakog juga ili oštrijade kratkotrajno učini pulentada ili tramontana ili poslije toga ponovo učini jugo. Ponekad na otvorenom danima traje mrtvo more, kao npr. van Dubrovnika kada južina sa manjim pauzama duže traje, ili ljeti u predjelu Planke i do tri dana kada svako poslijepodne puše majstralun. U zatvorenim kanalima nema pojave mrtvog mora jer prestankom vjetrova i more se poravna. Međutim, mrtvo more s otvorenog zavlači se duboko svojim tromim pokretima u mnoga međuotočna područja koja su izložena bar približnom pravcu njegova protezanja, doduše u svom već u dubini tih područja smalaksalom obliku. Tako npr. mrt-

vo more od pulentade iz pravca pučine osjeća se duboko ka sjeveroistoku Kvarnera i u kanalima splitske skupine otoka sve do obala Makarskog primorja i do ušća Neretve. U nekim područjima se opaža i manja devijacija pravca mrtvog mora, tako npr. od jake tramontane u sjevernom Jadranu mrtvo more se osjeća dublje u Hvarskom, Korčulanskom itd. kanalu.

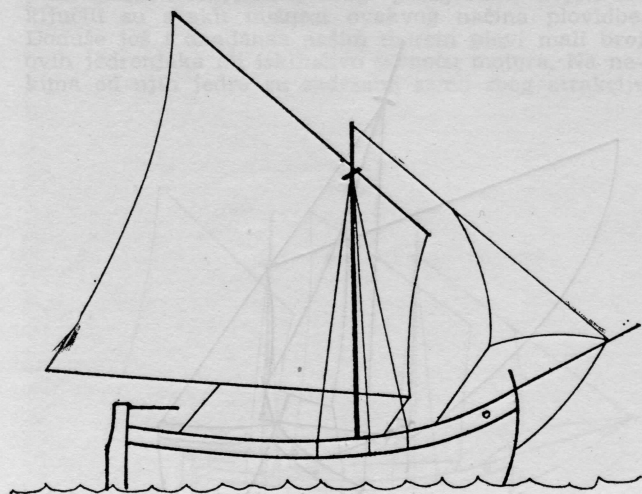
Prestanak valova nakon određenog vremena od završetka puhanja vjetrova i u određenim uvjetima označavalo se izrekom »more je poravnalo«.

Jačina vjetrova i valovitost mora doživljavali su se jedrenjem i neposrednim osjećajem ponašanja i držanja vlastitog broda na moru. Za vrijeme jačeg vjetrova i uzburkanog mora, namjeravajući iz luke isploviti, cijenile su se prilike na moru promatrajući negdje sa kopna valovitost mora u kanalu ili na otvorenom. te eventualno promatranjem sa kopna ponašanje u jedrenju uočenog jedrenjaka, odnosno promatranjem efekta mlatanja mora na privjetrene, obližnje, eventualno vidljive, dijelove obale tog područja. Nekad se i po osjećanju šćigaice (štige) u luci cijenila uzburkanost mora na otvorenom. Tako npr., ako se lagana štiga za puhanja juga osjećala od lakog osciliranja broda u vezu i u dobro zaklonjenoj luci Piran, zbog čega je skala (slazni most koji u obliku obične deblje i duže daske položene preko razme spaja brod u vezu s obalom) od stalnog pomicanja i trenja na svojim dotirnim dijelovima sa razmom i obalom — škripala, reklo bi se »ne idi na Savudriju« — praktički ne isplovljivaj ka otvorenom moru. Jačina vjetrova i stanje mora su, posebno u kritičnim prilikama, pored promatranja stanja atmosfere i oblaka, na te i slične načine neposredno zapažali i procjenjivali. Nikakve meteorološke informacije nisu mogle dopirati do posada ovih jedrenjaka jer za to nije bilo nikakvih organizacionih i tehničkih mogućnosti. Od lučkih organa, koji su za razliku od jedrenjaka redovno posjedovali barometar, vrijeme i njegov mogući razvoj su se rijetko mogli saznati jer se nije tako često uplovljavalo u luke njihovog sjedišta. U ovakvom neposrednom i čisto iskustvenom tretmanu vremenskih prilika na moru odsutna je bila svaka primjena, općenito u pomorstvu standardne, boforove skale radi determiniranja vjetrova i valova.

O vladajućem vremenu na moru i prognozi (o prognoziranju vremena pisano je pod naslovom »Iz života posljednjih obalnih jedrenjaka našeg mora« — »Naše more« br. 6/73. g.) izmjenjivala su se mišljenja prepričavanjem u sasvim slobodnoj interpretaciji između članova posade ili posada više brodova u luci ili s ribarima a po potrebi i s ostalim stanovnicima. U neposrednijoj, bar približnoj kvalifikaciji jačine vjetrova i valovitosti mora korišteni su ranije navedeni nazivi, izrazi i pučke izreke. Njima se nije moglo preciznije izraziti vrijeme na moru zbog svoje dosta uopćene i različite subjektivno poimane relativnosti i odsustva sistematizirane gradacije jačine vjetrova i mora. No iskustvena intuicija osjećanja vremena i međusobna komunikativnost makar i takvim »jezikom kazivanja vremena« omogućavali su, poznavajući maritimne sposobnosti svog jedrenjaka i uzdajući se u vještinu svoje posade, odlučivanje u manevrima jedrenja i plovljenja.

Tako većinom upućivani sami na sebe međusobni kontakti među posadama u luci bili su česti i nužni. U dijalogu između zapovjednika dvaju jedrenjaka u luci koji se spremaju ili su u dilemi da li će, zbog dosta jakog vjetrova i teškog mora, isploviti, moglo se čuti: »Paron Toni, očemo li partit?«, na što drugi zapovjednik odgovara »Ajmo, nije baš takva fortuna«, ili »Ajmo, dok more nije gore uskopalo«, ili »Ajmo, uvatićemo dvije ruke tercarola«, »Počekajmo niko vrime baš će pomolat vitar«, ili »A ke, nima ča, ima puno vitra. Neka puše! u portu smo!« i sl. Za prilike olujnog ili orkansko vjetrova čula se uzrečice »Ne dižu se jidra na svaki vitar« ili »Ne kazuju se jidra svakom vitru«.

Za veoma stabilan jedrenjak postojao je izraz »drži se na moru kao škrapa«, ili »na moru je šalad« (saldo — čvrst, postojan) a za loše stabilan »vergulast je kao tikva« (od versatile — prevrtljiv). Bracera pira-



Bracera

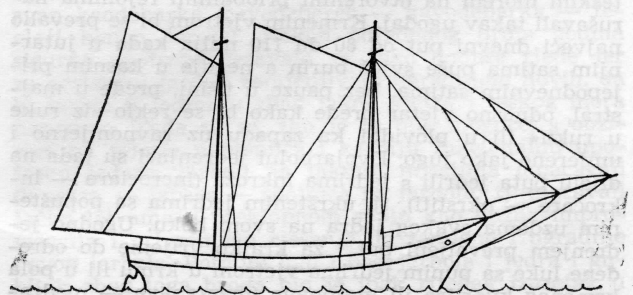
nezi (piranske gradnje) bili su široki a kratki brodovi, male visine i gaza, s ravnim podvodnim dijelom, punim i razvijenim oblicima pramca i krme i sa masivnije izrađenim elementima broskog trupa. Imali su jako izražen oluk i preluk, kako bi se reklo da su to brodovi »sa velikom incervadurom« (incurvatura — inkurvatura — krivina, pregib) ili »sa boculanom kuvertom« (od bocino — boćino — kugla i coverta — koverta — paluba, tj. krivom palubom. Takav, nazovimo ga, stil gradnje bio je podređen prvenstveno vadenju pijeska sa plitkih lagunastih talijanskih obala svjerenog Jadrana. Kasnije, u doba manje potražnje za pijeskom u tom području, piraneške braceri su, radi prevoza i drugih tereta, kupovali pomorci i iz drugih mjesta našeg primorja. Neki, uglavnom kuteri i logeri, bili su lošijeg stabiliteta zbog, pored ostalog, uglavnom šćiklaste (uske i oštre) forme trupa i građeni su lagano, zbog čega su često imali prednost u brzini. Neki su jedrenjaci imali jako razvijene pramčane kvartire (quartiere — kuartiere — bok broda) te nakracni teretom, prihvaćanjem uz vjetar, odbijali su more od sebe i manje bili gušeni pritiskom ukrasnog mora na palubu. Za jedrenjake s uspjelim brodograđevnim rješenjem uravnoteženosti stabiliteta, brzine i općenito držanja na moru, uključujući i uspješna rješenja jedara, reklo bi se da je »štelan« (od njem. stellung — podešenost položaja i držanja). Naime, poznato je da je svako naše brodograđilište koje je u gradnji i ovih malih drvenih obalnih jedrenjaka imalo manje više bogatu tradiciju imalo i svoj stil u oblikovanju forme broda i načina njegove gradnje. Tako su poznati lošnjiški, creski, betinski, trogirski, korčulanski itd. tipovi gradnje.

Način ukrcaja tereta do punog opterećenja broda bio je veoma različit i zavisio je od mnogo faktora u odnosu na rizik koji proizlazi iz držanja nakrcanog broda na valovima očekujućih mogućih nepovoljnih vremenskih prilika. Najglavniji faktori su bili: maritimna svojstva broda; vremenske prilike povezane sa godišnjom dobi, područjem i dužinom plovljenja; vrijednost tereta i način njegovog slaganja na brodu, tj. da li je racionalno prihvatiti rizik koji može zahtijevati bacanje dijela tereta u more ili valovi teškog mora mogu dio nekih tereta, bez obzira na njegovo fizičko osiguranje, odnijeti sa palube u more. U prihvaćanju rizika oko tereta dosta je utjecao i različit subjektivan tom problemu prilaz pojedinih brodarka. Brodari, vlasnici jedrenjaka s velikom incervadurou u principu su nakrcavali brod toliko da pod teretom peška (pescare — peskare — gaziti), more prekrije čak i veći ili manji dio palube. Maksimalno opterećenje drugih jedrenjaka s manjim olukom i prelukom kretalo se od gaza do donjeg ruba reje (prve gornje, ispod palube, platice) pa do fileta (filetto — fileto — rub), tj. vanjskog ruba palube.

Brod se morao trimovati kad je bio završen potpun ili djelomičan ukrcaj, odnosno kod djelomičnog iskrcaja tereta da nije »inkrman« ili »inprovan« (zatezan ili pretežan), odnosno da nije žbandan (sbandamento — zbandamento — nagib). Na nakrcanom brodu živim vapnom, cementom ili sličnim teretom morala se inceratom (incerata — inčerata — nepromočivo platno) prekriti bukaporta (quartiere di boccaporta — kaurtiere di bokaporta — poklopci grotla), inače vodonepropustiva za atmosferske padavine, da se spriječi kvašenje osjetljivih tereta u brodskom skladištu zbog prelijevanja valova preko murade (murata — gornji dio boka broda) — obodnice zvane i piramorta ili mrtva banda. Za terete drvene građe (daske, grede i sl) ili ogrjevnog drva kada se teret nakrcanog broda i na palubi, na oko dvije trećine njene dužine, izdizao relativno visoko, češće je trebalo zbog toga unaprijed jednim kratom kratiti jedra, bez obzira i na normalne vremenske uvjete, jer zbog visine tereta jedra nisu mogla biti u svom normalnom dignutom položaju ispružena po čitavoj svojoj visini. Prednje veslo koje se redovito, za razliku od krmenog vesla, upotrebljava negdje sa sredine broda koristilo se sa svog rezervnog mjesta na pramcu ispred jarbola i tereta na palubi. Ili na većim brodovima, oba vesla su se koristila sa krmenog slo-

bodnog dijela palube. Dešavalo se da je teško more odnijelo sa palube dio građe. Neki manje vrijedni tereti nakrcavani su u većoj mjeri, kao npr. kamen za nasiapanje obala u izgradnji ili morski pijesak, jer je tada u nuždi bilo lakše ekonomski žrtvovati dio takvog tereta da se brod u teškom moru rekupera (ricuperare — rikuperare — spasiti, izvući iz mora). Nekada se u nuždi, doživljujući nevjernice kao višu silu na moru, i s normalnim opterećenjem broda, moralo oslobađati dijela tereta da se spasiti što se dade spasiti. Tako se događalo da se ploveći nakrcanim brodom vinom u širem području Senja po olujnoj buri sjekirom razbijaju dna pojedinih bačava na palubi da se brod u teškom moru rekupera. No, pored svega, nekada se prekrćavanje, koje je često bilo posljedica momentalne konjunktive nekog tereta na tržištu, plaćalo gubitkom broda i tereta. Izenadna orkanska bura nije vremenski dozvoljavala, za sve terete, poduzimanje mjera bacanja njihovog dijela u more, nužnog za održavanje plovnosti i pod, u tim momentima nastalim, okolnostima tako da bi brod brzo uzavrelim morem bio potopljen. Lučke su vlasti upozoravale pojedine brodare, koji su prekrcavali svoje brodove, da se respektira veća stanovita visina živog broda (visina podpalubnog dijela nad morem). Nakon, i dalje učestalih zbog toga potapanja, označavane su, pod nadzorom lučkih vlasti, na nekim brodovima gaznice. To su bile mjere da se, u svakom slučaju, obezbjedi nužan abilitet (abilita — sposobnost) nakrcanog broda za jedrenje.

Burdižati (bordeggare — bordedžare — letati) nije uvijek bilo racionalno na dugom putu plovidbe, npr. po jugu od Rijeke do Splita, kada bi prije kako bi se reklo »drugo vrijeme okrenulo« nego što bi se mogao ovako dugi put izburdižati, a tada se za oko dva sata ugodnog jedrenja povoljnim vjetrom više puta prevali negoli letanjem cijeli dan. Međutim, na kraćim relacijama plovidbe naporno letanje bila je jedina moguća alternativa čekanju u luci, nekada i danima, na drugo povoljnije vrijeme. Najteže je bilo kontreštat (contrastare — kontrastare — boriti se) protiv uskopanog mora i jakog vjetra sa kraćim jedrima i praznim brodom. Veliki nagib i posrtanje broda povremeno bi smanjili brzinu zbog čega bi se rapidno povećalo zanošenje broda. Član posade na kormilu morao bi se pridržavati da se održi na kosoj palubi tako nagnutog broda. Valovi bi visoko podizali pramac broda u takvim uvjetima i pri udarcu pramcem ka dole trup broda i matadura (matadura — snast) bi snažno treskajući poigravali. Jedro u jakom vjetru traži fizički jaku i vještu ruku da bude ukročeno, odnosno brzo spušteno, kraćeno i škotama (scotta — skota — uzda) upravljano. Za poći na orcu (orzare — orcare — prihvatiti) i virati (virare — okrenuti) tj. izvršiti okret, morao se za moment manevra birati ravnić i na manjim brodovima i umjerenijim vjetrom upotrebom vesla šotovento (sottovento — sotovento — zavjetrina) potpomoći okretni moment nastao djelovanjem timuna (timone — kormilo) i manevrom pojedinih jedara. Ako takav manevr ne uspije, morao se izvršiti suprotan manevr preletom niz vjetar ili kruženje zvan pojalabanda (od poggiare — podžare — okrenuti niz vjetar). Letanjem se prevaljivao dnevno put od 5 do oko 25 milja. Le-



Loger

tanje uz jak vjetar i teško more bila je jedna od složenih prilika za stjecanje vještine jedrenja.

Ako bi ovakva nastojanja, a i zbog daljnjeg sforcavanja (sforzare — sforzare — jačanje) vjetra i mora, bila daljnjim letanjem nekorisna zbog malog ili nikakvog napredovanja na generalnom pravcu plovidbe a i rizična, nije preostajalo drugo nego laškati (lascare — laskare — popustiti) uzde i pojeti (pobjeći niz vjetar) i uploviti u zavjetrinu u jednu obližnju luku.

Nekada lokalni jutarnji istočni vjetar skreće za Suncem, zvan tada i »bava priko škoja«. Da se prevali što duži put letanjem u takvim uvjetima treba se vješto koristiti pravcem pružanja i razvijenošću obale tog područja i dobom dana kao faktorom vremenske mogućnosti zauzimanja željenog položaja na moru u početnoj dnevnoj fazi jedrenja i faktorom kasnijeg u toku dana skretanja vjetra za Suncem. Uzmimo takav jedan primjer. Pri generalnom pravcu plovidbe uz obalu ka jugu letanjem kroz više repiketa (od picchietatura — pikietatura — šaranje) ili burdiža (od bordata — plovidba u jednom od više smjerova u letanju) trebalo je težiti u prijepodnevnom satima uz jutarnji (skarsi — oskudni po pravcu) levant izbiti što više na otvoreno more da se kasnije, kad vjetar skrene za Suncem (u »dobrin« — pojam za skretanje vjetra u povoljniji smjer u odnosu na pravac plovidbe), nakon okreta može što više brodom »popeti« na ruti. Pojam popeti označava teškoće napredovanja letanjem, često i protiv jake struje, a ponekad i mrtvog mora. Njim se simbolično aludira na težinu savlađivanja na kopnu, pješačenjem, strmog terenskog uspona. Osebnija jedriličarska vještina posada u takvom iskorištavanju prilika područja i vjetra dolazila je do punog izražaja. Dnevni prevaljeni put jedrenjem, na taj način, bio bi od 10 do 35 milja. U letanju su se najviše ogledala jedriličarska svojstva pojedinih jedrenjaka. Jedrenjaci su jedan drugoga (i u drugim načinima plovidbe) prestizavali, »hvatali« a nekad i »krojili (ostavljali) po krmu« ili posada prestigutog broda bi rezonovala »okrojio nas je de prova« ili »fila nas je de prova« (filare — juriti). Kad bi se, zatim, neki od njih uvečer privezali u istoj luci, nastala bi među njihovim posadama rasprava. Polemiziralo se najviše o faktorima brzine, kao koliko je koji jedrenjak »šporak« u odnosu na proteklo vrijeme od zadnje karine (carenare — karene — povaljivanje broda) i čišćenja njegovog podvodnog dijela od obraštaja (spužica, trava i u manjoj mjeri nekih vrsta školjaka); različitim rješenjima u odnosu na veličinu, raspored i aerodinamiku jedara i formu trupa broda. Normalno je da to nisu bili neki teoretski dokazi ali su se mogle čuti bogato iskustvene i logične ocjene kako oblik i veličina pojedinih elemenata kao što je kormilo, kolomba (colomba — kolomba — kobilica) i sl. te trupa u cjelini utječu na određena svojstva broda. Tako se u odnosu na jedra, npr. čulo »ko vam je čini jidra«, »dobro vam jidra pašu«, »ni vam jidro dobro skrojeno, imate veliku sakadu« (saccata — sakata — puna vreća), tj. jedra imaju veliki trbuh, »imate malo jidar«, »malo vam jidar u provi«, itd.

Ljeto je i za posade jedrenjaka bilo prijatno godišnje doba i samo bi povremeno sparna ljetna tišina, kada se trebalo veslajući znojiti, poneka nevera ili letanje protiv povremenoj majstraluna sa razvijenim teškim morem na otvorenim priobalnim rejonima narušavali takav ugođaj. Krmenim vjetrom bi se prevalio najveći dnevni put od 80 do 110 milja kada u jutarnjim satima puše svjež burin a negdje u kasnim prijepodnevnom satima, bez pauze u tišini, pređe u majstral, odnosno vjetar pređe kako bi se reklo »iz ruke u ruku« ili u plovidbi ka zapadu uz ravnomjerno i umjereno jako jugo. Dvojarbolni jedrenjaci su tada na dijelu puta jedrili s jedrima inkroža (incrociare — inkroćare — ukrstiti), tj. ukrštenim jedrima sa popuštenim uzdama svakog jedra na svom boku. Ugodno jedrenjem prevaljeni put i za kratko vrijeme do određene luke sa punim jedrima vjetrom u krmu ili u pola krmenog kvartira ili mezonave (mezzanave — mezzanave — s boka broda) izražavao se izrekom »dojdrili smo kao u karoci«. A kad bi se ploveći jugom u krmu

kod otoka Paga naišlo na buru ili sa tramontanom gotovo u krmu na rtu Ploče naišlo na jugo ili kada u toku ljetnjeg majstraluna u kasnijim poslijepodnevnom satima taj vjetar prestane puhati zbog »neverina na gori« i u lokalnom području ispod njega »baci« levant, te dotadašnja puna jedra popuštenim uzdama zalepršaju, zbog vjetra u pramac, u sredinu broda, a uzde omlohove, konstatiralo se s rezignacijom »skarsoooooo«! Tada bi se ugodno jedrenje pretvorilo u naporno i neugodno letanje, a uplovljenje pred noć, nasuprot ranijem priželjkivanju da se doplovi mnogo dalje, moralo se izvršiti u neku obližnju luku.

S jakim vjetrom u krmu, teškim morem i nakrcanim brodom teško je bilo guverirati (governare — kormilariti, upravljati) brodom zbog rolanja (rollare — rolare — periodično osciliranje broda na kursu lijevo — desno, zaošijanje) broda. Tada je u određenim momentima prijetila opasnost da jedro bude zahvaćeno vjetrom sa suprotne strane i da samo bati (battere — batere — udariti naglim premještanjem na drugi bok). Dogodilo se nekoliko puta, doduše u dužem vremenskom razdoblju, da je kormilar poginuo jer ga je u momentu iznenadnog prebačaja jedra udario debljenjak i bacio u more. I uzde se, tom prilikom, mogu zamrsiti, zapeti za dijelove krmenog nadgrađa i lomojima izazvati određene materijalne štete. Da se to spriječi, sošno jedro, npr., trebalo je »dešpikat«. Vanjski podigač bi se pomainao (mainare — spustiti) čime bi jedro dobilo veći trbuh a sošnjak veći kut u odnosu na uzdužnicu broda. Ako bi se mogli izdržati odgovarajući valovi, moglo se ploviti u krmu s vjetrom i do olujne jačine, npr. u zatvorenijim kanalima. Na otvorenom moru kad bi pojačao vjetar od oluje, bez obzira na valove, morala se nastaviti plovidba bar do prve luke. Jedra bi se tada kratila i do sva tri krata ili da se još više smanji površina jedara, plovilo bi se sa samim boršunom (borsa — kesa). Da se formira boršun na nekim jedrima, zadnji a na nekim i prednji dio donjeg peluna bi se spustio na razmu a što bliže uzdužnici broda. Gornji pelun bi se minimalno podigao i u odnosu na uzdužnicu broda pravio određen kut. Dobar dio jedara ležao je po palubi. Jedra bi se, na određen način, pomoću konopa »kaštigala« da ne bi slučajno sama batila. Za vrijeme veoma jakog vjetra, u međutočnom području, plovilo se i pomoću same prečke. To, međutim, na otvorenom, gdje je more mnogo teže, nije bilo moguće, jer je pomoću jedara, bar u obliku boršuna, brod morao bježati neugodnim efektima jakih valova. I pored toga kormilar je morao biti veoma oprezan kako će more (valove) primati u krmu. Nekada prilike, kao viša sila, nisu omogućavale da se uplovi u namjeravanu luku već je trebalo birati drugu luku koja svojim položajem i užim okolnim područjima pruža nužne uvjete za manevre spuštanja jedara i uplovljenja.

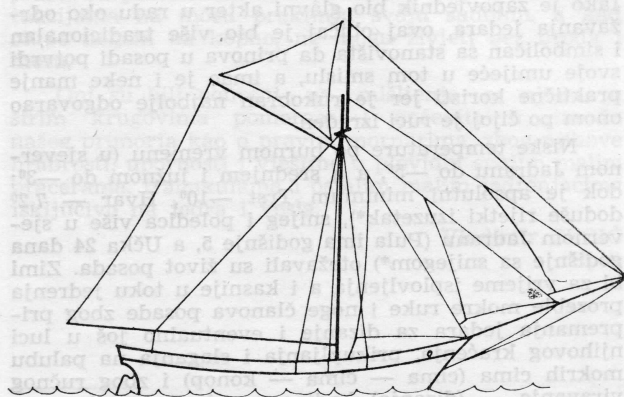
U kasnu jesen i zimi često je bilo teško preploviti otvorene priobalne dijelove uz vjetrove s otvorenog. Jako uzburkano more je svojim valovima nakrcanom brodu pralo palubu i ponekad bi sa palube sprao neke drvene predmete pomoćne opreme. Neočekivani udar živog kolpa (colpo — kolpo — di mare — oštri udar teškog vala u bok broda) mogao je i odnijeti nekoga sa palube. Zapovjednik koji bi u ovakvim prilikama bio na kormilu zavikao bi, da nadvlada fijuk vjetra i šum valova i mora, npr. svom maloljetnom sinu koji bi se našao negdje na pramčanom dijelu palube »drž se jarbola da te more ne odnese«. Inače su se na onim jedrenjacima koji su traversali (traversare — prelaziti poprijeko), tj. plovili i u kulaf (upotrebljavan naziv za pučinu Jedrana, koji je nastao po tome što su Mlečani u doba svoje prevlasti ovo more nazivali golfo — zaljev) u tim prilikama teškog mora pojedini članovi posade vezivali dužim konopom za neki čvrsti dio broda. Težina mase mora, trenutno ukrcana većim valovima na palubu nakrcanog broda, pritisak jakog vjetra na jedra a ponekad i eventualno kad je polunakrcan brod, rušenje zbog većeg nagiba broda nekih tereta u stivi (skladištu) mogli su ingalunati brod (ingalleggiare — ingaledzare — nestati s površine, potopiti). Brod tada dođe u »mrtvo« stanje, njim se trenutno ne mogu upravljati jer ne sluša kormilo, momentalno se ne mogu

u takvom položaju, zbog jakog pritiska vjetra, spusti jedra, a i svako popuštanje uzda je beskorisno jer jedra uslijedi jakog nagiba broda i velikih valova svojim donjim krajem nalegnu na brijegove takvih valova. Dešavalo se, u takvim prilikama, i ono najgore, doduše rjeđe, da brod na taj način bude potopljen. Igra slučaja, ako se tako može reći, u kratko vrijeme bi riješila t trenutnu opasnu neizvjesnost. Navest ćemo primjer broda nakrcanog vinom u kojem je ukrcana valovima masa mora, na boku zavjetrine na palubi, olakšala tu trenutnu opasnu neizvjesnost. Navest ćemo pripozitivivan utjecaj olakšanja tereta nad gušenjem broda težinom mora tako da se brod brzo rekuperao. Nakon doplovljenja u luku, doživjeviši na moru ovakav ili sličan štramac, pomalo ponositi na uspješno pobjeđivanje teškog mora i vjetra, na nekim jedrenjacima bi se reklo »oprati smo kuvertu« ili »oprati smo mu čunku«, odnosno »..... gubicu« — misli se brodu pramac.

Mrtvo more je na svoj način izvodilo svoju igru sa plutajućim na moru, zbog tišine, brodom. Brod se jako valjao i na dugim, nekada i unakrsnim, valovima ponirao i propinjao se zbog čega su mlatarala jedra i uzde, uz isprašivanje tele (tela — jedrarsko platno) od udaranja kratica, peluni su škripali u svojim do jarbola oslonim radnim površinama, boceli (bozzello — bocelo — žaba) kod podigača jedara su cviljeli, kormilo je strugalo u svojim ležajevima i udaralo zbog klačenja lijevo — desno, jarboli i kosnik su vibrirali, pripone i štraji (straglio — straljo — leto) su plesali, more je šikljalo kroz manikele (manichela — manikela — otvori za odliv vode sa palube na njenim rukovima ispod obodnice, a na nakrcanom brodu prelijevalo se i preko obodnice i pralo dio palube i u mlazevima se odbijalo o brodske bokove. To je bila mučna igra, koja bi nekada i duže potrajala; posada bi gubila strpljenje očekujući bilo kakav vjetar, a u snasti bi se nešto i slomilo ili bi pukao neki konop i sl. Tad su neki zapovjednici običavali da jedro pritegnu u mezariju (mezzadria — mezdadria — na polovicu) — sredinu broda čime se postizalo da jedro svojim bočnim oscilacijama djeluje kao neki, doduše slabiji zračni amortizer na ljuljanje broda. Naime, u bočnim nagibanjima broda zadnji i posebno gornji dio jedra zaostaje i pri svakom nagibu brod vuče za sobom jedro čime se površini jedara protiv zračni otpor djelujući protivno pravcu nagibanja broda. Posade brodova dotrajale konstrukcije kada bi bio ukrcan teret s velikom specifičnom težinom (kamen, željezo) i zbog toga neravnomjerno po težini raspoređen po širim teretnim površinama, u ovakvim prilikama, zbog raznih valovima izazvanih deformacija trupa, doživjeli bi i prodor vode.

Kiša je smatrana većim neprijateljem na moru od »fortune vitra«. Nevera, bura i naglo pogoršanje vremena nisu se često mogli izbjeći, jer bi tišina na moru koja često prethodi neveri i buri i udaljenost od zaštićenih luka onemogućavali sklanjanje u neku luku. Nevera, uz sijevanje i grmljavinu, svojom gustom masom kumulonimbus oblaka brzo zastire nebeski svod zbog čega se praktično smračuje. Čuje se tada karakterističan huk na moru od nadolazećeg vjetra a često i pljuška kiše ispod nevere. Moralo se tada »mainati jidra infošo« (od infossare — infosare — uklopiti), tj. što brže ih spustiti i bar privremeno tek nekako »saketati jidra« (od sachetto — saketo — vrećica), u prenosnom značenju »staviti jedra u vreću«, tj. smotati i podvezati ih prije nego prvi naleti vjetra i kiše ne zahvate brod. Nakon toga su se, prema situaciji, kratila i dizala jedra. Nekada, za razliku od višemanje iznenadnog počinjanja bure, dešava se da prethodno iz buri sasvim suprotnog pravca učini katkotrajan i lokalan slabiji vjetar zvan imbat (od turskog naziva za vjetar s mora u Egejskom moru, a istočnu obalu Jadrana od tal. imbatto (od imbattersi — imbattersi — sresti se), ili rufijan (ruffiano — rufiano — svodnik). No bura je poznata kao jak, najviše olujni, vjetar koja često iznenađuje na moru prevrćući prazne i topeći prekrance jedrenjake izazivajući i žrtve među brodolomcima. Često je bura danima, a u području sjevernog Jadrana i tjednima, zaustavljala jedrenjake u određenoj luci. Kad se jedrenjem nisu mogla »probiti« kritična područja od bure, reklo bi se »Senjska vrata ne daju na

sebe« ili »Vrulja ne da na se«. Poznavajući sposobnost držanja svog broda na teškom moru i ostrim burnim valovima i izdržljivost jarbola i jedara, prateći dobro osciliranje jačine bure po dobi dana i da li je »gora čista od oblaka«, zapovjednici bi se odlučivali kada i kako jedrenjem savladati kritična područja od bure. Jedra, redovno kraćena, kad je jaka bura, u trzajima bi se opirala udarima vjetra, jarboli bi se savijali, vjetar bi u ritmu svojih zamaha zavijao i fujkao kroz konope u snasti, more bi se zaplenilo i udaranjem, pranjem broda i polijevanjem donjeg dijela snasti, stvaralo oko broda šarolike vodoskoke i prskajuće efekte. Brod bi, u zavisnosti od količine ukrcanog tereta, više ili manje posrtao, te pliće ili dulje sjekao valove, pritisnut na bok manje se valjao i obodnicom na boku



Kuter

ispod jedara, zbog nagiba broda, ronio pod valovima. Uz i manje popuštene uzde na niskom (nakrcanom) brodu zadnji i donji dio jedara zajedno sa zadnjim dijelom donjeg peluna prali bi se povremeno na grebenima, momentalno prisutnih valova ispod jedara. Brodovi dotrajale konstrukcije bi škripali zbog snage kojom bi tako razvijeni valovi djelovali na deformiranje trupa. Naporno je bilo u takvim prilikama kormilariti i pomoću frenja (freno del timone — uzde kormila) — dva mala koloturnika koji svaki sa svoje strane od vrha argole (argola — rudo kormila) idu poprečno, svaki na svoj bok, negdje ispod razme s unutrašnje strane obodnice, a imaju oba zajednički radni kraj da se kormilo može pokretati po sistemu »tiramola«. Većina manjih jedrenjaka nisu imali frenj već se kormilarilo neposredno ručnim posluživanjem ruda kormila. Za vrijeme povoljnih uvjeta jedrenja na ovim manjim jedrenjacima kormilarilo se povremeno i nožnim posluživanjem ruda dok bi kormilar rukovao uzdom ili veslao krmenim veslom.

Opasne su za vrijeme nevremena na moru bile za sigurnost broda neke havarije, kao gubitak čamca, lom jarbola i sl. Tanka i kratka barbeta brodskeg pomoćnog čamca u teglju (barbeta — barbeta — vezaljka čamca), dovoljna u normalnim prilikama jedrenja, kad se predviđalo jačanje vjetra i razvijanje mora, pravovremeno bi se zamjenjivala jačim i dužim konopom zvan kaodebarka (cavodebarca — kavodebarka — tegleći konop čamca). Nakon određenog broja godina sigurne upotrebe dešavalo se, iako doduše rjeđe jer su nesigurni jarboli zamjenjivani ugradnjom novih, da bi jarbol u jedrenju zbog jakog vjetra i teškog mora naprsnuo. Tada su se, ako je to bilo moguće, s obzirom na mjesto naprsnuća i kasniju funkcionalnu upotrebu jedara, jarboli na takvim mjestima lapacavali (lapazza — lapaca — spojnica na jarbolu) tj. ojačavali jačim letvama u preklonpom spoju kao nužna improvizacija i privremeno rješenje do zamjene i ugradnje novog jarbola. Potpuni lom i pad jarbola i jedra i gubitak zbog toga broda bio je ipak rijedak izuzetak u olujnom nevremenu i posebnim uvjetima u kojima se brod na moru mogao zateći. Kidanje dotrajalih i od

kiše mokrih jedara, najčešće po šavovima, bilo je, pogotovo ako su iskidani veći dijelovi, neugodno jer su jedra momentalno postala neupotrebljiva, a daljnji manevar u odnosu na sigurnost broda neizvjestan. Doduše, ako su jedra marljivo održavana, to se samo izuzetno moglo desiti, ali financijske teškoće oko zamjene već dotrajalih i iskrpanih jedara dovodile su i do ovakvih nezgoda. Trebalo se tada, nakon uplovljenja u luku, prihvatiti svojski igle i gvardamana (guardamano — rukobran) da se što prije opšiju i okrpaju pokidana jedra. Inače su se dotrajala jedra u luci morala često održavati krpanjem i popravljanim raznih pomoćnih, u njihovoj opremi, dijelova. Običaj je bio, u nekim mjestima, da najamni mornar ukrcavajući se na brod nosi sa sobom svoj privatni pribor za održavanje jedara i konopa kao što su: rukobran, iglenac sa kolekcijom jedrarskih igala, kaviju (caviglia da impiombare — kavlja da impiombare — trn za spajanje konopa upletkom), jedrarski trn isl. Tako je zapovjednik bio glavni akter u radu oko održavanja jedara, ovaj običaj je bio više tradicionalan i simboličan sa stanovišta da prinova u posadi potvrdi svoje umijeće u tom smislu, a imao je i neke manje praktične koristi jer je rukobran najbolje odgovarao onom po čijoj je ruci izrađen.

Niske temperature po burnom vremenu (u sjevernom Jadranu do -5° , a u srednjem i južnom do -3° ; dok je apsolutni minimum Trst -10° , Hvar — $7,2^{\circ}$ doduše rijetki izuzetak*), snijeg i poledica više u sjevernom Jadranu (Pula ima godišnje 5, a Učka 24 dana godišnje sa snijegom*) otežavali su život posada. Zimi bi za vrijeme isplavljenja a i kasnije u toku jedrenja prozeble mokre ruke i noge članova posade zbog pripremanja jedara za dizanje i eventualno još u luci njihovog kraćenja, prikupljanja i slaganja na palubu mokrih cima (cima — čima — konop) i zbog ručnog viravanja — (dizanja) kadine s ankorom (catena — katena — lanac i ancora — ankora — sidro). Manji broj jedrenjaka je imao sidreni »vinč« — ručno motovilo koji je posadama donekle olakšavao dizanje sidra. Ako bi se uvečer uplovilo u neku luku na području sjevernog Jadrana po kišnom vremenu, a preko noći »učini led«, desilo bi se da su se podvezana mokra jedra smrznula. Prije dizanja, u toku isplavljenja, jedra su se razmrzavala polijevujući ih morem. Nakon dizanja sidra veliki je napor, u takvim uvjetima, bio »učiniti jidra«, tj. dignuti jedra i pomoću raznih manevarskih, često mokrih konopa podesiti ih u osnovni položaj za jedrenje, a i kasnije njima rukovati u manevrima jedrenja. Ploveći po buri uz vjetar ili bočno zbog prskanja mora, posebno kad je nakrcan brod i temperatura ispod nule, stvarala se po palubi i donjem dijelu snasti poledica koja je otežavala rad i kretanje palubom. Poslije vezivanja broda u sigurno zaštićenoj luci nije pod palubom bilo uvjeta za zagrijavanje i udoban odmor. Zarade nisu omogućavale da se kompletiraju najosnovnija zaštitna sredstva čla-

nova posade kao što su rukavice, čizme, kišno odijelo, bunda, posebna kapa i sl. Različite improvizacije u tom smislu nisu mogle znatno izmijeniti tegobe posada jedrenjaka zimi na moru. dan na nas«.

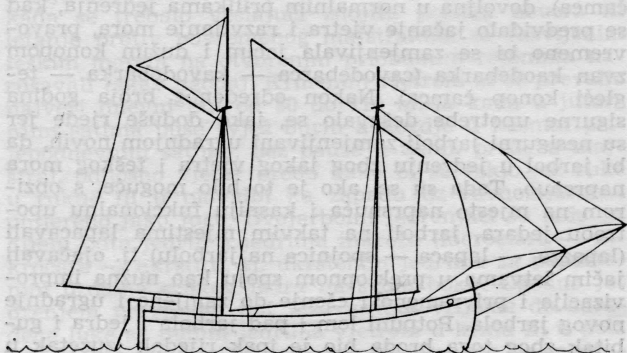
Zimi su zbog veoma teških uvjeta za plovljenje neki vlasnici, ali veoma mali broj, svoje jedrenjake armizavali (ormeggiare — ormedžare — privezati brod) u luci kod kuće i sa njih dežarmali (disarmo — rasprema) jedra. Nekada, ako se i moglo zimi ekonomski živjeti a da se ne plovi, nije se tehnički moglo prekidati plovidbu, jer, npr. oni vlasnici broda koji su ugovorom bili vezani za prevoz robe od grada ka otočnim mjestima radi opskrbe stanovništva morali su u tome biti redoviti i zimi.

Noć se za jedrenje koristila prema godišnjoj dobi i vremenskim prilikama. Noć, posebno »mrkla kad se ne vidi prst pred nosom«, nametala je u jedrenju svoja ograničenja. Spomenimo neka od njih. U tamnim noćima je bilo teško ploviti i s povoljnim vjetrom po uobičajenom sistemu »od punte do punte« u obalnim područjima bez potpunije pomorske rasvjete. To su priobalna i međuotočna područja van tadašnjih uobičajenih i lokalnih ruta, u kojima se nalaze puste (nastanjene) uvale u kojima su često jedrenjaci ukrcavali kamen, drvo, vapno ili noćili. Uplovljenje u takve uvale je bilo u tamnoj noći veoma otežano zbog pomanjkanja ikakvih svjetala za orijentaciju ili barem nekid detalja na obali. Čamčana busula (bussola — busola — kompas) u opremi jedrenjaka, kojom su se inače rijetko koristili danju i u svijetlim noćima u obalnoj navigaciji u odlično poznavanim međuotočnim i priobalnim područjima, bila je u mrklim noćima nužno ali i ne sasvim pouzdano sredstvo navigacije zbog teškoća određivanja položaja broda bez obalnih svjetala kao tačaka za snimanje smjerova. Uz letanje se nije mogla zamisliti upotreba kompasa zbog čestih okreta i manevara. U letanju je teško bilo manevrom prihvatanja uz vjetar izbjegavati, posebno za to potrebni kad je brod prazan, često opasan efekt mahova vjetra na jedra da se izbjegne prevrtanje broda i određenim manevrom izbjegavati nakrcanim brodom valove trećaše, petaše i sl. To je proizlazilo iz nemogućnosti, posebno u tamnoj noći, ranijeg uočavanja iz pravca sopravento (sopravento — sopravento — privjetrina) ka brodu nadolazećih mahova vjetra ili većih valova. Naime, približavajuće mahove vjetra brodu jedino je moguće na vrijeme otkriti optičkim zapažanjem efekta izrazitije plavotamne mrlje uz eventualno, obično s burom, i lagano dimljenje mora kao popratne pojave koju pojedinačni mah vjetra u svom kretanju »sobom nosi« po površini mora. Inače se, za vrijeme letanja noću ispred bukaporte na palubu postavljao fenjer da osvjetljava prednji dio jedara koji kad je skarso prvi počima lepršati, pa kormilar može promatrajući ponašanje jedara kormilariti. Fenjer se postavljao tako da se ne vidi van broda i da ne zaslijepljuje kormilara. Poziciono bočno svjetlo, momentalno na boku zavjetrine, moralo se stalno nadzirati jer bi se svijetla unutar fenjera, lojanica a na nekim brodovima petrolejka, vrtloženjem vjetra ispod jedara ponekad ugasila, a ponekad bi od čađi pocrnila unutrašnja strana lente (lente — staklena leća) fenjera.

Nije se moglo često ploviti tokom cijele noći jer sa tako malobrojnog posadom nije moglo biti smjene službe kao na velikim jedrenjacima. Najčešće bi se odspavalo oko 4 do 5 sati pa se isplavljavalo od pola noći do svitanja i po ne uvijek povoljnom vremenu na moru ali sa dovoljnom sigurnošću pod izrekom »ide dan na nas«.

Spomenimo i to da je bilo i takvih, u tom pogledu ekstremnih zapovjednika koje gotovo nikakvo nevrijeme ili noć nisu mogli zadržati u luci. Takvi su kad-tad postajali žrtve svoje neograničene upornosti.

Prskanje mora, vrtloženje vjetra i veće nagibanje broda tokom jedrenja onemogućavali su ili otežavali kuhanje na palubi u fognu (focone — fokone — ognjiste) — improviziranom štednjaku. U takvim, i ne tako rijetkim u određenim godišnjim dobima prilikama uzimao se obrok suhe hrane, ponekad i veoma oskudan



Pelig

ako se nije skoro »činila provišta« (provviste di bordo — proviste di bordo — snabdjevanje hranom i vodom) zbog toga što se nije nekoliko dana bilo u naseljenoj luci. Tek nakon uplovljenja kuhala se večera. Objedovalo se na krmi uz kormilara na tugi (tuga — pokrov kućice krmenog prostora) ili na purteli (portello — potrelo — mali na tugi horizontalno pokretani poklopac ulaza u krmeni prostor). Mornar bi zatim u bujolu (drvenom kablíću) mora prao posuđe da se štedi mala količina pitke vode u drvenom buretu kojim bi se posuđe samo osvježilo.

Dječaci, najprije ukrcani na brodu pored posade, asistirali su članovima posade prema svojoj fizičkoj mogućnosti uz poučavanje i patronat zapovjednika, obično svog oca i na taj način savladavali rano praktičnu školu plovljenja i jedrenja. Kasnije, između 15 i 18 godina života popunjavali su u posadi mjesto kao već donekle osamostaljeni mornari. Tada je kod njih, u određenim manevrima, prije dolazila u pitanje fizička snaga nego li mornarska vještina kad je trebalo u plovljenju uz jak vjetar ili nakon isplavljenja iz luke odmah poslije ukrcanja ili iskrcaja tereta pobjeći nevremenu iz nezaštićene luke ili iskoristiti još povoljno vrijeme; dignuti jedra, kratiti ih, pritezati uzde, prati palubu, kuhati, jače se zapirati veslajući i sl. Često su ti mladići zbog smrti ili bolesti oca ili starijeg brata već sa 20 godina postajali zapovjednici na svojim obiteljskim jedrenjacima.

Zapovjednici jedrenjaka, naročito onih maritimno jačih na moru, prkosili su u plovidbi jakom vjetru i teškom moru. Nekima od njih je bilo svojstveno riskiranje isplavljavati iz luke kad je nevrijeme i ploviti u neizvjesnost »fortune i mrkle noći«; ponosili su se što su među ostalim zapovjednicima po takvim svojstvima poznati. Neki su od njih poznati kao krajnje kapriciozni, zbog toga i nazivani posebnim imenima.

Zapovjednici su se, na taj način, prihvatajući često unaprijed svjesno rizike i ne mogavši često stjecanjem okolnosti izbjeći nevrijeme na moru, sa svojim posadama i jedrenjacima kao relativno primitivnim plovnim sredstvima borili s morem i vjetrom.

Članovi posade su bili fizički jaki, otporni i vitalni, opaljena lica od sunca, vjetra i mora, ali ne uvijek i uspravni, jer je reuma savijala njihova leđa. Moralo se, da bi se živjelo, ploviti i boriti s morem. Da bi se postalo na drvenoj palubi, moralo se biti vješt po onoj u primorju narednoj izreci »zla godina stvara mornara«.

Takva je plovidba bila klasičnog pomoračko-zanatskog karaktera. Ljudi vični moru pod tako teškim

prilikama bili su kao tradicionalno vješti pomorci priznati i poznati.

U afektu su, zbog patnji u nevremenu na moru ili gubeći strpljenje u luci očekujući povoljnije vrijeme i sl. davali sebi oduška negodujući ironičnim frazama na svoj mornarski poziv. Naprotiv, samoprijegor i prilagođenost takvom životu, dobrodušnost, vedri duh i optimizam bili su u osnovi njihovog mentaliteta.

Pored svih teškoća i nužde da se plovi posade jedrenjaka imale su mnogo ljubavi i ponosa u svom pozivu i afinitet prema svom jedrenjaku i moru. U zanatskoj vještini plovljenje na jedra stalno su bili fizički i psihički angažirani ka moru. Pogled od kuće na bilo koji jedrenjak u kanalu ili osjećanje momentalno povoljnog vremena unosilo je izazovni nemir da se što prije i nakon kratkog boravka kući ponovo odmah »prati na vijaz«. Na taj način se manifestirala jedna od psiholoških crta pomoraca koji u teškim situacijama na moru proklinju svoju sudbinu, a kad stupe nogom na kopno, ne mogu živjeti bez broda i mora.

Oni su bili ponosni na mišljenje o njima u širim krugovima pomoraca i općenito u narodu našeg primorja kao o pravim mornarima, zbog njihove hrabrosti, upornosti i vještine u plovidbi svojim malim bracerama, trabakulama i ostalim malim jedrenjacima isključivo na jedra i vesla.

Vladimir CECIĆ
Split

* U tekstu se spominju riječi tuđeg porijekla, uglavnom oblicima kako su ih upotrebljavale posade na jedrenjalskog jezika, u dijalekatskim ili pokrajinskim njacima, a u zagradama je naveden njihov izvorni oblik, izgovor i prevod na hrvatskosrpski jezik.

* Prema PE — prvo izdanje — sveska 3 — strana 542

* Prema PE — prvo izdanje — sveska 3 — strana 550 i 553.

KORIŠTENA LITERATURA

1. Brodska nomenklatura, izdanje Jugoslavenskog registra brodova — Split 1951. godine.
2. Talijansko — hrvatski rječnik, — dr Mirko Deanović sveuč. profesor — Nakladni zavod Hrvatske, Zagreb 1948. godine.
3. Dizionario di marina medievale e moderno, dizionario di arte mestieri — Reale Accademia d'Italia, 1937 — XV.