

## Iz života posljednjih obalnih jedrenjaka našeg mora

Svršetak

Svakodnevno rutinsko održavanje broda sastojalo se u održavanju jedara i sunčanih šatora, održavanju konopa, podmazivanju lojem radnih površina u snasti i na veslima, zaštićivanju korita od rasušivanja ljeti, čišćenju kaljuža, popravljanju oštećenih obojenih površina i nizu sitnijih radova i popravki. Slobodno vrijeme na brodu u luci često bi se upražnjavalo pletući bokobrane i uzice tzv. sagule (od ital, sagole) za raznorazne potrebe vezivanja i podvezivanja ubranih jedara, šatora, konopa u vezovima, izradu stropova za vesla i slično.

Posade su obično jednom godišnje vršile i karinava-  
nje (od ital. carenare) — povaljivanje svojih jedrenjaka  
ciljem čišćenja obraštaja i bojadisanja podvodnog dijela  
broda. Kako su se, pored toga, vršile i ostale radnje ure-  
đivanja broda u cjelini to je karina ostao kao pojam  
za ovakav, nazovimo ga tekući remont. Karina je bila  
dosta opsežan i složen posao, koji se kao takav mogao  
vršiti uglavnom ljeti, a trajala je od 15 do 30 dana. Pret-  
hodno je trebalo sav inventar, opremu, jedra, kamene  
blokove stalnog balasta iz stive i sve ono što je na brodu  
bilo pokretno iskrcati i većinu ovog materijala privre-  
meno postpremiti u brodski magazin (brodsku komoru),  
a ostale dijelove (opreme lance, sidra i ostalo) koje je tre-  
balo konzervirati i položiti na određen dio obale. U na-  
seljenim lukama su se kao brodske komore koristili po-  
drumi (konobe) sopstvenih ili ostalih obližnjih kuća. Bro-  
dske magazine su pojedini brodari posebno u tu svrhu  
gradili u nenaseljenim uvalama (gdje su sela udaljena od  
mora), a koje su koristile i posade drugih brodova dotične  
luke pripadnosti. Nakon toga bi se čistile, kad bi se digla  
grubo postavljena nutarnja drvena obloga u stivi, kaljuže  
od muljevitih naslaga tokom vremena formiranih od po-  
sljednje karine od vlage i prašine koju je ta obloga pro-  
puštala od prevažanog tereta u kaljuže i više njih u pro-  
store između rebara. Brod bi se povaljivao iz četveroveza  
u položaju paralelno do obale i od nje na daljnji ko-  
j odgovara visini jarbola a pomoću jakog koloturника. Ko-  
loturnik jedan ili dva, zavisi o broju jarbola, postavljao  
bi se tako da sa svojom gornjom žabom ima hvatište pri  
vrhu jarbola u samom hvatištu prinosa, a donja žaba bi  
se zakačila za specijalno u tu svrhu postavljen, u hori-  
zontalnom položaju, lanac između dviju bitava na obali.  
Krajnji nagib broda bi dostizao negdje do otprilike 65 do  
70 stepeni toliko koliko bi bilo potrebno da kobilica iza-  
đe van nivoa mora, a mali gaz, tako rasterećenog broda,  
onemogućavao bi da na do obale uronjenom boku more,  
u odnosu na svoj nivo, prodre kroz otvor grotla u bro-  
dsko skladište. U takvom položaju trpila je dosta brodska  
konstrukcija, dok sam jarbol sa pripomana nije mnogo  
trpio jer se brod, u tom položaju, približavao tački pre-  
vrnuća. Pod jarbol se sa obale podmetao drveni podupira-  
č, da ne bi zbog slučajno neprimjećene posljepodneve  
plime došlo do prevnuća broda. Iz skladišta, tako pova-  
ljenog broda, trebalo je skoro neprekidno izbacivati mo-  
re koje je brodsko korito, inače vodonepropustivo u nor-  
malnom položaju, ovom prilikom propuštalo. Brod bi u  
ovakvom položaju, u odnosu na jedan bok, ostao čitav  
ljetnji dan potreban da se pomoću čamca opere obrašt-  
taj na izronjenoj polovini podvodnog dijela broda, da se  
ista dobro osuši i nakon toga oboji sa podvodnom bo-  
jom. Nakon toga, a prije mraka, brod bi se pustio po-  
moću pomenutog koloturника u slobodan plivajući polo-  
žaj ravne kobilice. Drugi dan se čitav proces ponavljao  
za drugi bok, prethodnim okretanjem položaja broda za  
180 stepeni. Nakon ove prve faze povaljivanja i bojadi-  
sanja podvodnog dijela, bojadisao se i ostali vanjski dio  
trupa, paluba, prostorije, vraćala nutarnja oplata u stivu  
na svoje mjesto, premazivalo jarbovlje i žabe u pokret-  
nom dijelu opute, kao i čelični konopi nepomične opute  
(pripone i slično), uređivao čamac, lanci i sidra na obali  
i niz drugih manjih radnji. Ponovo opremanje, tako već

obojenog broda i paljenje utrošenog pribora i kanta od  
boja bile su završne radnje mukotrpne karine.

Jedrenjaci su se izvlačili na navoz samo u slučaju  
izvođenja, od strane brodograditelja — vlasnika navoza,  
stručnih brodoremontnih radova na podvodnom dijelu  
broda ili, nakon faze od nekoliko godina, prešuperenja  
čitavog brodskog trupa. Prethodno bi se, u slučaju pre-  
šuperenja, pomoću granja određene vrste makije, palili  
stari odebljali i napucali slojevi boje na vanjskom dijelu  
trupa i nakon toga strugali izgoreni ostaci sa dosta pri-  
mitivnim alatom. Bilo je i slučajeva da brodar unajmi  
»kalafata« (brodograditelja) koji bi izvodio i manje rade-  
ve izmjene platnica na podvodnom dijelu, u povaljenom  
položaju broda, što je imalo i svoj rizik, ali bi se na  
taj način izbjeglo plaćanje izvlačenja broda na navoz.

Poznata fraza »dok u gori drva, dotle brodu vijeka«  
teoretski je tačna a praktički je bila sasvim uslovna. Ne-  
adekvatne zarade nisu omogućavale uvijek ozbiljnije po-  
pravke ili rekonstrukciju dosta dotrajalih brodova. Neki  
od njihovih vlasnika su na brodu posjedovali alat za šu-  
perenje i sami u slučaju potrebe »kupali« palubu. Održa-  
vanjem se htjelo što više produžiti vrijeme upotreblji-  
vosti broda. Ali to je razumljivo imalo i svoje granice.  
Dešavalo se često da se prema momentalnoj ocjeni stanja  
korita namjerava izvršiti djelomična popravka koja bi se  
u stvari kasnije pretvorila u izgradnju sasvim novog bro-  
da jer bi jedino veće razgrađivanje elemenata trupa na  
navozu omogućilo uvid u pravo stanje dotrajalosti broda  
u cjelini.

Jedra su izrađivali »jedrari« — stariji, sa prirođenim  
smislo tome posvećeni, brodari, kao i oni jedrari koji  
su ranije radili u jedrarskim radionicama remontnih za-  
voda bivše Austrougarske i Jugoslavenske ratne morna-  
rice. Bio je čest slučaj da su pojedini brodari, amaterski  
sami izrađivali jedra za svoj brod. Jedra su često prema-  
zivana određenim sredstvima žute ili crvene boje protiv  
vlage. Po jedrima su se brodari na moru, na daljnji opti-  
čke vidljivosti, međusobno prepoznavali. I rodbina bro-  
dara sa nekog kopnenog lokaliteta prepoznavala je svoj  
brod u kanalu prilikom doplovljavanja u svoju luku —  
kući. J sa istotipnim jedrima razlikovali su se po manjim  
detaljmima u izradi jedtra ili po boji da li su bijela ako  
su nova ili tamnija stara, ako su bojadisana po boji i nji-  
hovoju nijansi. Žene — supruge, majke i sestre brodara  
pomagali su u izradi i održavanju jedara. Odatle poznata  
pjesma: »Jedan mali brodić... Poznam ga po jidru što  
sam ga otkala, svaku treću žicu zlatom, indoralu« (po-  
zlatila). Svakako da su na maloj udaljenosti i silueta i bo-  
ja trupa (bijela ili siva) bili znakovi prepoznavanja.

Stepen amaterskog rada starih naših trabakulanata  
kao bojadisara, jedara i užetara u održavanju broda bio  
je u to vrijeme na zavidnoj visini. Pažljivo održavanje  
brodova, nije bila samo mjera pomoračke sigurnosti već  
i finansijski racionalno u odnosu na cijene nove opreme  
i popravka. S druge strane estetski izgled uredno održa-  
vanog broda bio je ponos brodara i na neki način lična  
afirmacija pomoračke stručnosti i potvrda zaljubljenosti  
u svoj brod i more.

Nagon za ekonomskim življenjem, u takvim prilika-  
ma, uslovio je da se opredjeljenje za zvanje pomorca —  
trabakulanta shvaća kao manje više neizbježna nužnost.  
Otuda navike na lična odricanja i samoprijegor u životu  
na brodu, a u borbi sa morem upornost često i do pro-  
kosa da se »tuče more«.

Po završetku rata mnogi jedrenjaci i koji su potop-  
ljeni na manjim dubinama nisu nikada ni podizani sa mor-  
skog dna, u cilju opravke, jer je, u slučajevima više ma-  
nje dotrajalog brodskog trupa i relativno dugog ležanja  
na morskome dnu, već svaka opravka bila praktično, u  
to vrijeme, neizvodiva. Dio podignutih i, uz pomoć drža-  
ve u obliku ratne odštete, opravljenih brzo su se moto-  
rizirali u privatnom ili u društvenom vlasništvu.

## KORIŠTENA LITERATURA:

- 1.— Pomorski godišnjaci Direkcije pomorskog saobraćaja u Splitu (1924. g. do 1940. g.). Statistički dio i dio uravnih propisa i zakona.
- 2.— Dr Oliver Fio: Poljički brodari i pomorci. Posebni otisak »Poljički zbornik«, knjiga II, Zagreb 1971. g.
- 3.— Ante Lepeš: Pjeskari iz sela Krilo — Jesenice, »Pomorstvo« broj 4 — 5/63. g.
- 4.— Profesor Ivo Batistić: More i narodne poslovice. — »Jadranska straža« od 1926. g.
- 5.— Knjiga — Vrijeme — izdavačko poduzeće »Pomorstvo« — Split 1950. g. od prof. ing. E. Marki.
- 6.— Brodska nomenklatura, izdanje Jugoslavenskog registra brodova — Split 1951. g.