

Iz života posljednjih obalnih jedrenjaka našeg mora

Početak XX stoljeća parni pogon istiskuje klasične velike jedrenjake duge i velike obalne plovidbe, dok se u obalnoj plovidbi ograničenih malih mora održavaju i plove mali drveni jedrenjaci; na našoj obali braceri, trabakuli i slični tipovi, čak do pred sam početak II svjetskog rata. To su po tipu: braceri i štela sa jednim o glavnom jedrom, trabakul sa dva o glavna jedra, pelig sa prednjim o glavnim i krmenim sošnim jedrom, kuter sa sošnim jedrom i loger sa dva sošna jedra. Svi navedeni tipovi imali su jednu do dvije prečke, a neki su nad sošnim imali i vršno jedro. Kuter i loger imaju oštri kliperski oblik pramca, a krmu viseću sa gornjim dijelom u obliku zrcala. Braceri i trabakul imaju razvijeni i široki oblik pramca i krme. Naziv štela u praksi se često čuo a razlikovao se od bracera jedino po tome što je imao kliperski oblik pramca, inače se, u širem smislu, ubraja u tip bracera.

Pasivnost velikog dijela priobalnog i otočkog područja, agrarni karakter i općenito industrijska nerazvijenost, kao i političko društvene prilike toga vremena i tradicionalna orijentiranost priobalnog i otočkog stanovnika ka moru neki su od temeljnih faktora koji su davali karakter ovom, nazovimo ga trabakulantskom, dijelu našeg pomorstva u periodu između dva zadnja rata.

Zbog, kakve takve, perspektive ugradnje motora, racionalnosti u prevozu malo količinskih obrtničkih roba i tereta, relativno dugog vremena potrebnog da se ta roba rasproda po primorskim mjestima, mogućnosti da se jedino sa takvim brodovima mogu koristiti i najmanje uvalice bez obzira, manje više, na lokalne prilike, takvi jedrenjaci i motorni jedrenjaci (u daljnjem tekstu J i MJ) ne samo što nisu po svom broju, ni masi ukupnih tona nosivosti, opadali već su u smislu takvog saobraćaja i prilika bili nezamjenjivi plovni objekti.

Našom obalom plovio je, npr. 1926. g., 506 naših nacionalnih J i MJ od kojih je svega 55 bilo i na motor; 1930. g. 528 od kojih 84 i na motor, a koncem 1937. g. 518 od kojih 209 i na motor. Motor se počeo ugrađivati na J, uglavnom, poslije I rata zamjenjujući pora jedra i vesla tako da koncem 1937. g. ima još uvijek 57 posto ovih bez motora. U početku je i na MJ, dosta sporim zbog male snage motora, jedro glavno pogonsko sredstvo, a tek se postepeno ugradnjom jačih motora skidaju križna, zatim vršna jedra i prečke, a osnovna jedra ostaju kao pomoćno pogonsko sredstvo.

PREGLED 1

J i MJ po tipovima male obalne uključujući i ograničenu plovidbu sa stanjem koncem 1937. g.

Tip	bez motora	sa motorom	ukupno
Škuna		1	1
Goleta		6	6
Loger	3	34	37
Trabakul	41	39	80
Pelig	46	18	64
Kuter	33	67	100
Bracera	186	44	230
Svega	309	209	518

Tip škuna i goleta su ostaci već preživjelih tipova jedrenjaka.

Među navedenim u tablici bilo je 35 MJ iznad 50 BRT i to 25 do 100 BRT i 10 preko toga do 239 BRT. Od njih je iz Ista bilo 10, Splita 4, Malinske 3, Stomorske 3, Zelenike 3, Podgore 2, Rogača, 2, Sušaka, Punta, Molata, Zlarina, Mline, Sumatrina, Jelse i Račišća po jedan. Broj članova posade bio je od dva do pet, izuzetno šest ili sedam.

MJ velike obalne plovidbe bilo je koncem 1937. g. svega 4 i to iz I ta »Jadrans«, Molata »Jela«, »Triglav« i Dubrovnika »Marija« sa 200 do 400 BRT.

1933. g. stradao je naš posljednji jedrenjak duge plovidbe.

PREGLED 2

J i MJ po veličini u BRT male obalne uključujući i ograničenu plovidbu sa stanjem koncem 1937. g.

Tip	0—10	11—25	26—50	51—100	101—150	151—200	201—300	Ukupno
Škuna							1	1
Goleta				2	3	1		6
Loger	2	5	14	11	4	1		37
Trabakul	3	51	17	9				80
Pelig	5	52	6	1				64
Kuter	35	60	4	1				100
Bracera	140	88	1	1				230
Svega	185	256	42	25	7	2	1	518

Od prikazanih J i MJ 289 ih je bilo izgrađeno do 1901. g., do 1910. daljnjih 74, do 1920. 53, do 1930. 45, do 1937. 37, a za 13 nema pouzdanih podataka o godini gradnje. Škuna je izgrađena 1921. g., 3 golete do 1901 i po jedna goleta 1902, 1907. i 1921. g.

Po pomorskim okruzima koncem 1937. g. J i MJ bilo je: Sušak 138, Šibenik 92, Split 190, Dubrovnik 82 i Kotor 16.

Dio stanovnika skoro svih naših otoka bavio se brodarenjem, odnosno »trabakularenjem«. Jedino na nekoliko malih otoka Rivanj, Sestrunj, Žirje, Kaprije, Prvič, V. i M. Drvenik ne susrećemo u to doba J i MJ. Navedimo broj J i MJ u nekim našim lukama 1937. g. da bi bar približno uočili rejonizaciju u odnosu na intezitet bavljenja brodarenjem tamošnjih stanovnika. Na o. Krku: Baška ima 26, Punat 14, Malinska 10, Klimno 11 i Šilo 9 J i MJ. Na o. Rabu Supetarska draga ima 11, a Kamporska draga 5. Na o. Pagu istoimeno mjesto 10. Ist 12 (isticao se tonažom jer je na pr. 1939. g. Ist imao svih 12 velikih MJ sa ukupno oko 1.800 BRT). Dugi otok sveg anekoliko, a Ugljan kao otok u cjelini 18. Na o. Pašmanu: Neviđane 15, Mrljane 10 i mjesto Pašman 10. O. Murter u cjelini 7 a Zlarin 4 MJ. Na o. Šolti: Rogač 18, a Stomorska 13. O. Brač u cjelini 23 od kojih najviše Milna i Povlje po 5. O. Hvar sa 7 u gradu Hvaru, Starigrad 6 i Jelsa 5. O. Viš sa 5 u Komiži. O. Korčula sa V. Lukom 20, Račišće 18, Lumbarda 9 i Prigradica 6. O. Mljet 4 u u. Sobra. Koločep 7 i Lopud 4. I neka sela u unutrašnjosti naših otoka bila su više manje i u pogledu brodarenja, orijentirana ka moru preko određene naseleljene ili nenaseljene luke. Tako je na pr. na o. Krku Dobrinj geografski orijentiran na Plimno ili Šilo; na Šolti Donje selo, Srednje selo i Grohote na Rogač, Gornje selo na Stomorsku; na Braču Nerežišće na Supetar, Ložišće na Bobovišće, Selca na Sumartin; na o. Korčuli Zrnovo na 1. Korčula, Pupnat na Knežu, Smokvica na Brno, Blato na Prigradicu ili V. Luku i na Mljetu Babino polje na u. Sobra. Na kopnenom dijelu obale brodarenjem su se bavili stanovnici samo određenih mjesta. U Hrvatskom primorju su to uglavnom Senj sa 6 J i MJ, Karlobag sa 22 i Lukovo šugarje sa 5 J i MJ. Privlaka ih je imala 13. Trogir, Slatine, K. Kambelovac i Gomilica imaju svega nekoliko J i MJ. Na poljičkom primorju Krilo ima 30 a Omiš 31. U makarskom primorju Brela 6, Baška voda i Podgora sa po 14. Hodilje 6, Slano 7, Zelenika 6, Kotor 14 i Ulcinj 6. Bilo je i drugih mjesta sa po jedan do tri J i MJ.

Mnoge pomenute luke ne bi ni mogle odjednom da prime u vez sve pripadajuće J i MJ. U nekim prilikama su stoga korištene i ostale obližnje luke za vez.

Neka domaćinstva su već po tradiciji bila u dugogodišnjem brodovlasničkom odnosu a time su automatski i svi njihovi muški članovi bili profesionalni pomorci. Sve to više usitnjavanje podjelom među braćom ionako malih zemljišnih posjeda sve je više nagonilo našeg primorca ili u daleki svijet ili na more. Neki pomorci vrativši se iz, da tako kažemo, mornarske pećalbe kao mornari — najamnici, ili i siromašni zemljoradnici i ribari, vrativši se iz Amerike svoju teško stečenu uštedevinu ulagali su u brod. Druge djelatnosti, koje je moglo pružiti daljnje školovanje i grad, tada su bile nedostupne skoro za sve koji su živjeli na selu. Zarade su brodarenjem u prosjeku omogućivale kakav takav, ali uslovan, standard života jer se bar siromašno moglo živjeti uz posjedovanje obiteljske kuće na selu i minimalnog zemljišta koje je osiguravalo vino, ulje, ogrijevno drvo i povrće za svoje potrebe. Ti mali posjedi nisu išli na štetu isključivosti zanimanja brodarenjem tako da se može govoriti o pomoćnom profesionalizmu ovih sitnih brodovlasnika. Pojedini slučajevi raspoređivanja broda i njegovog vezivanja zimi u luci bili su posljedica teškog života zimi na moru i mnogo u to godišnje doba slabijih zarada. Oni koji su morali izdržavati veći broj članova svoga domaćinstva nisu ovakav »luksuz« ni mogli i u doba jačih zima sebi priuštiti. Malobrojni koji bi uspjeli ugraditi na svoj brod motor imali su sreću da, na taj način, većom mogućnošću za zaradom dođu do većeg broda. Nasuprot tome bilo je i takvih koji nisu uspjeli i koji su prodajom broda morali otplatiti dugove ili im je banka, kod koje su se zadužili uz veliku kamatu, stavljala brod pod stečaj, te su se morali domaćinstvo koje je, uglavnom, i osiguravalo posadu po pravilu od dva ili tri člana tj. otac i sin, odnosno i sinovi ili braća dok su živjela u zajedničkom domaćinstvu. Slično je bilo i sa posadom većih brodova koji su većinom bili u dioničkom vlasništvu više domaćinstava. Mali je broj bio, posebno na manjim J i MJ, najamnih mornara i stoga što ih dotični brodovlasnik, u nekim prilikama u odnosu na niske zarade, nije ni mogao plaćati. Tradicija brodarenja se nastavljala stupanjem na palubu najmlađih ukućana od malih nogu. Dječaci su čak i praznike u o novnoj, tadašnjoj šestorazrednoj, školi provodili ploveći na brodu. Zakonom se dozvoljavalo ukrcavanje na brod i dječaka ispod 14 godina pod uslovom ako je na istom brodu ukrcan i jedan od članova njegove porodice. Sa navršenih 14 godina sticala se pomorska knjižica. Od 18 godina sticalo se pravo, uz kratak tečaj, polaganje ispita za Upravitelja male obalne plovidbe, odnosno ograničene male obalne plovidbe, i od 20 godina stjecalo se zvanje Upravitelja odno u kategorije plovidbe. Pravilnikom od 1938. g. uvedene su neke izmjene kao da se naziv upravitelja promijenio u brodovođu, a pravo polaganja ispita sticalo se nakon 8 godina ukrcanja i 25 godina života. Najmlađi član brojnije posade, po nepisanom pravilu, bio je i kuhar. Zvan je na brodu i »mali od kuverte« (palube) ili »mali od foguna« (kuhinje) i tretiran je slično kao šegrt, posebno ako je bio u najamnom odnosu prema vlasniku broda. Zapovjednik je na brodu oslovljavan a i zvan općenito kapitan. U narodu našeg primorja se veoma će to čulo i oslovljavanje uz ime i riječ Paron, npr. Paron Petre... Marine i slično. Takvim epitetom im je priznavana i poštovana njihova stručnost i pomoračko iskustvo. Paron ili Parun, prema lat. patronus (gospodar), je naziv za brodovlasnika koji je i zapovjednik svog broda. U izuzetnim slučajevima i privremeno u slučaju bolesti zapovjednika — brodovlasnika, ili ako novi brodovlasnik nije još položio i pit upravitelja, i slično angažiran bi bio neki momentalno slobodni upravitelj u svojstvu zapovjednika, zvan u ovom slučaju »pustica« (od lat. posticius tj. čovjek koji se nalazi iza nekoga, u ovom slučaju iza brodovlasnika).

Teški su uslovi života bili na maloj braceri, kuteru, peligu i trabakulu koji su u velikoj većini bili ispod 25 BRT, a također i veliki broj njih i bez motora i pred sam drugi svjetski rat. Na takvim je J, po procjeni, stalno plovilo oko 1.000 do možda svojih 1.30 ljudi. Daljnje izlaganje se uglavnom i svodi na te male primitivne plo-

vne objekte na kojima je naš pučki primorski čovjek doživljavao svu prirodnu elementarnost mora i vjetra. Svakako da su i posade MJ, iako pod nešto lakšim okolnostima, doživljavale, na svoj način, teškoće neminovne u plovidbi morem.

Stješnjene, vlažne i hladne, podpalubne prostorije bile su, kao takve, ispod minimalne tolerantnosti najnužnijih uslova smještaja posade na brodu. Krevet je bio u većini slučajeva od jutane slamarice i sa pokrivačima — biljcima ili sukaneima — izrađenim u domaćoj radinosti. Na izvjesnom broju brodova ranije se nisu namjerno na krevetu upotrebljavale plahte kako bi isti bio što manje udoban. To zbog toga da se noću u luci, za vrijeme spavanja, lakše i brže iskoči na palubu kad iznenada učini nevrijeme, kad se čuje ili osjeti da nešto sa vezom broda nije u redu ili čamac udara u brod, ili se kod lošeg vremena treba povremeno dizati da se osmotri vrijeme i prekontroliraju vezovi. Kasnije, možda negdje oko 1935. g., na svim brodovima se redovno koriste plahte. Uvidjelo se naime da je namjerno otežavanje već ionako teških uslova života bila besmislica. Zapovjedniku je, nekako simbolično bliže kormilu, pripadao i nešto udobniji krmeni prostor, dok su ostali članovi posade koristili pramčani prostor.

Kruha, a često i neki drugi artikli ishrane, još u trećoj deceniji, mogli su se dobiti jedino u većim naseljenim mjestima. Jedrenjaci su često i u nenaseljenim uvajama danima čekali povoljnije vrijeme za nastavak plovidbe. Stoga bi se pred polazak od kuće snabdijevali većim količinama dvopeka i ostalih artikala hrane. Na manjim J su upotrebljavani za ribolov udice i osti, a na većim i mala mreža potegača, a kasnije i neki drugi ribar ki alati (parangal, mreže popunice i feral) da bi se novčano štedjelo u ishrani, a poslije prvoga rata da bi se na taj način i osiguravala redovitost ishrane. Pored školjki i nekih jestivih trava koje rastu uz more i galebova jaja, skupljena po hridinama pustih manjih otoka, našli bi se često na trpezi brodarar. Kuhalo se u »fogunu« (polovina željeznog bureta ili specijalni štednjak zaštićen limom od kiše) na palubi. To je bila improvizacija neke, ako se tako može nazvati, brodske kuhinje. Kod lošeg vremena i letanja sa praznim brodom, zbog većeg valjanja i nagibanja broda, a inače i jakog vrtloženja vjetra ispod jedara na palubi, nije se moglo kuhati. Spuštanje foguna u takvim prilikama pomoću koloturnika u stivu (skladište) da bi se moglo kuhati pomagalo je jedino kod jedrenja povoljnim vjetrom i zbog toga manjeg valjanja i nagiba. U luci kod nevremena, ako je brod bio prazan, bilo je nešto lakše jer se stiva mogla koristiti za kuhanje. Tek kasnije je od velike koristi bio primus da se pripremi neko jelo u pramcu koje ne zahtijeva duže spremanje. Pramčani prostor je istovremeno bio i sprema, a zimi inače i blagavaonica.

Odjeća se redovito ranije, poslije prvog rata, za zimske uslove osiguravala izradom od sukna u domaćoj radinosti. To je bilo odijelo, čarape i širok kaput, ali bez dugmadi već sa pojasom za vezivanje i sa kapuljaćom. Takva odjeća od debelog seljačkog sukna i obilato skrojena bila je nezgodna za brze pokrete u manevru na brodu, ali je u svakom slučaju štitila od hladnoće, a djelomično i od kiše.

Velika, teška vesla i jedra zamjenjivala su motor. Upotrebljavano sidro admiraliterskog tipa dizalo se ručno. Na manjem broju brodova postojalo je sidreno ručno vitlo. Nadgrađe na palubi u smislu kormilarne nije bilo moguće zbog manevra sa jedrima a i stabiliteta kod jedrenja praznim brodom. Kormilar je morao imati uslove posmatranja ponašanja jedara po svim njihovim površinama. Cesto se u odnosu na vrstu prevažanog tereta plovilo, u različitim okolnostima, u jednom te istom užem ili širem obalskom području. Stoga su brodarji odlično, sa fizičkog stanovišta, do detalja poznavali obalu, neke glavne hidrografske elemente, meteorološke i općenite prilike. To je sve i omogućavalo relativnu sigurnost plovidbe »od punte do punte«, olakšavalo orijentaciju i snalaženje na moru u svim prilikama pa i na ovakvim, i za tadašnje uslove, primitivnim plovilima. J i MJ preko 50 BRT morali su uz kompas imati i tablicu devijacije, komplet pomorskih karata, popis svjetionika i »Portolano« ko-

ji je u odnosu na jezik (italijanski) bio bliži od još tada važećih i izdanja bivše Austrougarske. To im je sve skupa osiguravalo plovidbu na području Jadrana. Mali pak J i MJ, pored čamčanog kompasa, u nekim slučajevima su samo imali barometar. Tek kod uplovljenja u luku gdje postoje lučki organi, nekada i nakon dužeg vremena, dobijale su se od istih informacije publicirane Oglasom za pomorce i to samo za područje neposredno predstojećeg plovljenja. Samo kod izuzetnog plovljenja u neuobičajene rejone otvarala se teka sa ispita kao podsjetnik za objekte pomorske razvjete ili su se konsultirali ribari u prolazu ili su se kod prvog daljeg plovljenja u malo poznato područje uzimali takozvani »praktikanti« — stariji pomorci koji su u tom području ranije plovili. Nije na brodovima bilo nikakvog pribora za pružanje prve pomoći i slično. Pojase za spasavanje morali su imati samo oni MJ koji su održavajući brodske linije prevozili putnike.

Neki termini u odnosu na orijentaciju bili su svojstveni postojećem žargonu izražavanja. Tako se za označavanje plovljenja duž obale ka zapadu, odnosno sjeverozapadu upotrebljavao termin »nizbrdo« ili »na zmorac«, a obratno »uzbrdo« ili »na jugo«, a neka mjesta su pojmovima »nizbrdo« i »uzbrdo« označavali pravce u obratnom smislu. Pojedini pravci su se označavali nazivima vjetrova koji od njih duvaju npr. »u tramontanu«, »u levanat« itd. Sa stanovišta posmatrača na otoku ili moru nekad se opći pravac sjevera označavao »prika talafarme« (od ital. terraferma — kopno). Duž obalni pravci plovidbe označavali su se u odnosu na otoke tj. između otoka i obale »dedrento« (od ital. didentro — iznutra), a izvan otoka »defora« (od ital. difuori — izvana). Na nekim otocima se pravac ka otvorenom moru, uglavnom ka jugu, nazivao »izvanje«, a obratan pravac »burnja« i slično.

Takva ukorijenjena iskrivljena pomorska terminologija, sa dobro poznatim historijsko jezičnim uticajem na naše pomorstvo općenito, bila je najizrazitija upravo kod naših trabakulanata.

Osvrnimo se kratko na neke osnovne vrste preveženog tereta jer je isti, pored pomoračkih uslova, imao i neposredan uticaj na život posada. MJ male obalne plovidbe vršili su prevoz tereta u vlasništvu trećeg lica za industrijske potrebe i bili plaćani u obliku vozarine. MJ ograničene obalne plovidbe vršili su prevoz raznih roba za račun uglavnom trgovinske mreže. Tako su brodari vinari, kojih je bilo skoro po svim srednjedalmatinskim broderskim mjestima, prevozili vino ka Trstu, a kasnije ka Rijeci i Sušaku. Iz Korčule i Brača prevozili su građevinski kamen, a iz manje više svih mjesta poljoprivredne proizvode (višnje, smokve, rogače, maslinovo ulje, bajame, ljekovito bilje i koštice od prerađenih maslina) ka mjestima njihove industrijske prerade ili trgovačke rasprodaje. Ribu sa ribarskih pošta ili luka ka mjestima industrijske prerade. Sa gravitacionog područja u određen grad poljoprivredne prehrambene artikle najviše povrće i voće, stočne proizvode i ribu a iz grada obratno, živežne industrijske namirnice, kolonijalnu robu i fabrikate, kao i neke građevinske materijale (cement, opeku, drvo itd.).

MJ koji su, pored redovitih parobrodskih linija, održavali brodske linije ka određenim gradovima prevozili su putnike i robu. Za snabdjevanje većih naselja upadali su, pored ovih MJ u redovitoj liniji, povremeno i drugi MJ za prevoz robe u većim količinama.

Vlasnici pak malih J, kojima je motor u navedenim prevozima bio neodoljiva konkurencija, bili su prisiljeni na sitno sopstvenički obrtnički prevoz kupoprodajom, odnosno prodajom određenih tereta i roba. J iz Krila — Jesenice i Privlake (Zablačani leutima i gajetama u Šibenik) prevozili su morski pjesak. Vapno su prevozili okolini J iz rejona Stona ka mjestima i otocima južnog Jadrana, šoltanski sa o. Šolte, Hvara i u manjoj mjeri sa drana, šoltanski sa o. Hvara i u manjoj mjeri sa o. Brača ka mjestima srednjedalmatinskog područja od Splita do Zadra, molatski i rapski sa pomenutih otoka ka jugu do Šibenika i sjeveru do Sušaka. J iz podvelebitskog primorja prevozili su građevinsko drvo (grede, daske) i neke druge proizvode (palice za vesla, ispoljače za čamce, ra-

znu burad i slično). Područje razvoza bilo im je od Sušaka do Splita. Iz Stona, o. Korčule, Hvara i Brača ta-mošniji J prevozili su ogrijevno drvo ka Dubrovniku, Metkoviću i Splitu. Pašmanske bracerne prevozile su najviše poljoprivredne proizvode iz Ravnih Kotara do Senja i Splita. Pažani su prevozili sir, vunu, suho meso, čipku i slično. Svu ovu robu, osim pjeska, brodari su kupovali i obilazeći određena mjesta na obali prodavali.

Zadržimo se malo na pjeskarima i vapnarima čiji je život bio najteži u odnosu na teret, a koji su tereti najmasovnije i prevažani. Krilo — Jesenice (uključujući i obližnji Orij i Dugi Rat) su po broju J, a kasnije i MJ, tonaži, radnim navikama i poslovnoj angažiranosti ta-mošnjih brodara i ostalih stanovnika bili najveći centar pjeskara na našoj obali. Doduše oni su to i danas, ali već svi motorizirani i tehnički opremljeni (1969. g. imaju 46 MJ sa 1.780 t. nosivosti). Radilo se od »danas do sutra« osvanuti je trebalo na poziciji iskopa u području ušća Cetine. Pored posade od 3 do 4 čovjeka kao utovarivači angažirano je i njih još 6 do 8, u tom pogledu vještih mještana. Na kraju drvene motke duge 10 metara, na kojoj se nalazi određen broj željeznih rogova, pričvršćena je velika čelična probušena lopata oblika kašike (promjera 65 X 65 cm) zvana »kučarun« u produžetku čije supljine je pričvršćena specijalna vreća zapremine jedne četvrtine kubika pjeska. Kad lopata dodirne, spuštenu sa boka broda, morsko dno, gazeći na rogove svojom težinom i određen broj ljudi ukopavao istu u morsko pjeskovito dno, zatim bi ostali sada napunjenu pijeskom težine 250 do 300 kg, pomoću tovarice ovješene o jarbol i na njoj koloturnika, podizali i iskretali pjesak na palubu, bacali ga u stivu i lopatama slagali (paližali), dok bi jedan na ručnoj sisaljci crpio more koje se cijedilo iz pijeska u brod. Organizirani u zadrugu imali su svoje područje razvoza od grada Korčule do rta Ploče, a često su plovili do Dubrovnika i Zadra. Iskrcavali su svi članovi posade pomoću natovarenih pijeskom »mašura« teških od 50 do čak 100 kg u zavisnosti od vrste i granulacije pijeska, koje su nosili na ramenima najčešće iz položaja broda u četverovezu u gradskim lukama preko »skale« na krmi ka visokoj, u odnosu na nakrcan brod, obali. Radilo se do iznemoglosti tako da su, kako to kaže A. Lepeš opisujući život pjeskara, ostali vidljivi i dan — danas profesionalni tragovi u obliku velikog tvrdog žulja na desnom ramenu gotovo svakog našeg starijeg prižnara. Takvo jedno putovanje (tzv. vijaz, od ital. viaggio) u području Makarska — Trogir i obližnjih otoka trajalo bi 1 do 1,5 dana, a kod lošeg vremena i do 8 dana. Za Split se radilo često tako da se razvozilo non-stop a iz Krila je svakodnevno putovao u Split čovjek koji bi rasprodavao na obali. iskrcan pjesak.

Proizvodnja vapna bila je povremeni i dopunski posao određenih najsiromašnijih seljaka ranije spomenutih otoka. To je bio veoma tegoban posao a zarade nužno dopunske, u odnosu na poljoprivredu, i minimalne, a pod uslovom da se čitav posao posvršavao u redu, što bi se reklo da je »svě išlo od ruke«. Spomenimo ovdje samo to, da su npr. duže kiše za vrijeme »paljenja« vapnice ili čak i slučajevi rušenja iste u doba paljenja doveli do gubitaka i dugova ljudi angažiranih u izradi vapnica, a nekada čak, do ljudskih žrtava. Živo vapno su, ako je vapnica bila neposredno uz more, od mjesta vapnice krcale na brod žene noseći, preko strmog tereta i obalnih hridi preko skale, na glavi teret od 50 kg vapna u sanduku. Sa glave iz sanduka su bacale teret, kroz grotlo, u stivu. Ako je vapnica bila podalje od mora muškarcu su ukrcavali, noseći ispred sebe preko skale, vreće napunjene vapnom od 50 kg, koje su se do obale dovezile na konjima. Teškoće ovakvog rada bi se, još i umnožile u slučaju najmanjeg valjanja broda usljed čega bi se skala ljuljala. Jedan do dva člana posade su u stivi slagali teret. Kako je, za to vrijeme, stiva bila stalno zaprašena nije se moglo vršiti slaganje vapna u stivi (paližanje) bez gas-maske. Gas-masku je bila improvizirana od platna, postavljenog iznutra sa kućinom, koja bi se postavljala preko nosa i usta da se zaštite dišni organi. Slično je bilo i kod iskrcavanja, s tim što je iskrcaj u cjelini obavljala posada. Ponekad se dešavalo da se zbog vremenskih prilika ili i drugih raznih uzro-

ka požuri sa ukrcajem još uvijek, od prethodnog paljenja, dosta vrelog vapna. Prašina i znoj bi kod brodaru u radu sa vapnom oštetili kožu na vratu, rukama i nogama i tako izazivali otvorene rane koje bi se, doduše brzo, zaliječivale maslinovim uljem. Ako se, pored toga, vapno još krcalo vruće, na rukama bi se dobile i lakše opekotine i pored primjenjenih mjera zaštite. Ovakav rad u vapnu, i u ne tako velikom obimu, zbog pomenu-tih uticaja na dišne organe i kožu nije doduše u kraj-njoj mjeri bio nezdrav ali je bio veoma naporan i neugodan. Krcanje vapna je za brodarku — vapnare bila naj-teža faza i dan u manipulaciji općenito sa tim teretom. Vijaz bi, plovidbom obilazeći mjesta ciljem prodaje vap-na, trajao od 8 do 40 dana već prema tome da li je u proljeće veća potrošnja vapna za polijevanja vinograda od tamošnjih seljaka ili je ljeto kad je građevinska sezona ili je zima kada je potrošnja odnosno prodaja bila veoma loša.

Relacija prevaljenog puta danju, općenito u plovid-bi bez motora, ukoliko se ne bi i »noć uzela na sebe« (pojam za nastavak jedrenja i noću), kretala se uglav-nom od 10 do 80 milja. To je zavisilo od niza okolnosti, uglavnom o vremenskim prilikama kad se veslajući u tišini prevaljivao minimalan put ili se moralo letati protiv vjetra (burdižati od ital. *bordeggiare*) pa do maksimalnih mogućnosti kada se, duž čitavog puta, mogao koristiti postojeći dobar »jedrenjak« (pojam za povoljan i dosta jak vjetar).

Veslanjem se, u zavisnosti od mnogih faktora, u ti-šini prevaljivalo od par stotina metara na sat do najviše dva čvora. U slučaju tri člana posade i treći bi, pomoću brodskog čamca na vesla tegljenjem po pramcu, potpo-magao veslanje sa broda. Ranije kada je bilo i većih sa četveročlanom posadom brodova bez motora, koristila su se ujedno i četiri vesla duga i do 6 metara, ili kombina-cija sa dva vesla sa broda i dva veslača tegljenjem po-moću čamca. Satima se, uz manje predahe, veslalo, a ponekad i danima ako je za vrijeme ljetnih spanina i slič-nih vremenskih prilika pojava iole kakvog vjetra bila neiz-vjesna. To su prilike kad na moru vlada kako se to u trabakulantskom žargonu kaže »kalma bonaca« (od ital. *calma bonaccia*). Žuljevi su se na teškim, a često i krim-gov, veslima lako dobijali. I kod manjeg vjetra se nje-gov učinak na jedra potpomagao veslanjem i to kod po-voljnog vjetra do jedan bofor, a kod letanja i dva do tri bofora.

Nekada su, u posebnim uslovima, svi pokušaji da se isključivo na vesla prevali koliki put bili bez rez-ultata. Tako bi se npr. u plitkom srednjem dijelu Paš-manskog kanala, ako se plovi protiv struje, moralo si-drenjem čekati vjetar ili promjena pravca struje. Ili u kanalu Sv. Ante veslanje, bez povoljnog vjetra, za ulaz u Šibenik nije pomagalo. Neizvjesno je nekada bilo čeka-nje na povoljan vjetar. Na isturenim pogodnim tačkama obale ovog kanala postoje ugrađene bitve preko kojih se uz upotrebu konopa povlačenjem savladavao kanal protiv struje i eventualnog protivnog vjetra. Takav se rad zvao »škandajanje« jer se, postepeno od već privu-čenog broda uz određenu bitvu iznosio dalje čamcem poduži i tanak manevarski konop zvan »škandaj« (od ital. *scandaglio*) sada na slijedeću po redu bitvu itd. Teško bi se, bez povoljnog vjetra, moglo doploviti i uz Neretvu do Metkovića, uz Krku do Skradina ili kroz Novsko ždrilo u Novigradsko more. U plovidbi J na r. Neretvi od njenog ušća do l. Metković još se uvijek do 1930. g. vršilo njihovo tegljenje kopitarenjem lijevom obalom a i vuča sa kopna pomoću ljudske snage. I poslije toga je dio posade znao često sa kopna vući brod uz rijeku. I dio posade pjeskara vukao bi svoje brodove od Krila do nedaleko Strožanca. To se dešavalo za vri-jeme tišina u proljeće, tačnije od 1. aprila do 15. maja, kada u tom rejonu postoji poseban tip struje, zvan od pjeskara »sočnice«, tj. neki tip vrtložnih strujanja u ko-jima veslanje malo pomaže.

Jačina vjetra se označavala uporednim nazivima, kao npr. burin, bura, burun; levantin, levanat, levantara; ju-žin, juro; pulentac, pulentada itd. Letati se moglo kod umjerenog i dosta pojačanog vjetra. Najpovoljnije je bilo kada je brod imao trećinu do jedne polovine od punog

tereta. Brod se tada najbolje drži na moru jer može da podnosi najveću površinu jedara a sa druge strane da bez veće opasnosti izdržava i odgovarajuće valove. Ma-nervi okreta pramcem kroz vjetar, za promjenu strana uzda (škota od ital. *scotta*) bili bi tada lakši i uspjeliji. Brodari bi se sa svojim J, ako se nađu zajednički u istom području i ploveći u istom pravcu, međusobno nad-metalni u vještini što boljeg iskorištavanja uslova vjetra i područja, a time htjeli i dokazati u tom smislu i svojstva svojih jedrenjaka. Najteži su uslovi za letanje jak vje-tar i prazan brod na otvorenom ili u širim kanalima gdje bi se razvili dosta veliki valovi, što bi se bilo reklo da je »more uskopalo« i gdje bi se morska struja usljed vjetra dosta pojačala. Tada bi se još u luci ukrcavao, pored već redovno postojećeg stalnog balasta od kame-na ili željeza, i dopunski balast od jedne do dvije tone kamena. J. — vinari bi u takvim prilikama ispunili mo-rem određene bačve pod palubom zvane »provijere« i »krmerijere« u odnosu na njihov položaj bliže provi (pra-mcu) ili krmi i tako osiguravali najbolje moguće drža-nje broda na moru. Po potrebi bi se još u luci i jedra kratila. Brod bi bio izložen jakom posrtanju i nagibu ta-ko da bi svaki posebno jače izraženi val, u seriji od inače nekoliko redovitih valova, brod skoro zaustavio, a time bi i zanošenje broda bilo dosta veliko. Ako manevar okreta u letanju, u takvim prilikama, prihvaćenjem uz vjetar i preletom pramcem kroz vjetar za promjenu strana nije uspio onda je svako oklijevanje, ako je ispred pramca blizu obala, bilo rizično. Bez oklijevanja je tre-balo izvršiti suprotan manevar kružanjem tj. okretom krmom kroz vjetar. Ovaj manevar je bio neugodan zbog jakog stresa čitave snasti kada bi se, u određenom mo-mentu, jedra prebacila od popuštenih uzda jednog boka na isti takav položaj drugog boka. Tako bi se vodila ne-ravnomyerna borba sa morem i vjetrom za svaki metar puta na generalnom pravcu kretanja. Ovakve prilike su bile kod juga ili bure a znale su se desiti i ljeti za vri-jeme jakih majstrala, tzv. »poburnjaka«, koji se pojavljuju u toj snazi poslije burnog vremena.

Svaki umjerenog jak povoljan vjetar bio je dobar je-drenjak. Međutim, kada na području Jadrana vladaju istovremeno dva različita lokalna tipa vremena onda nji-hovi uticaji, kako je to već dobro i poznato, imaju me-dusobno neke određene prostorne granice. Npr. do o. Paga vlada jugo a ka sjeveru bura, ili do rta Ploče tra-montana a istočnije jugo. Unaprijed se nije sa sigurnošću moglo tvrditi da će se, doplovljavajući povoljnim vjetrom do tih rejona, naići u istima na drugi nepovoljan tip vremena. Ako bi netko od posade počeo kalkulirati i na-gađati prije toga o tome gdje bi se moglo do mraka do-ploviti kad »u želje bile usmjerene na mogućnost doplo-vljenja istog dana kući, izazvao bi reagiranje nekog dru-gog u posadi izrekom »bolje reći gdje smo nego kamo ćemo«. To potvrđuje strahovanja od neizvjesnosti rezul-tata u nastojanjima da se što duži put preplovi. Takvo strahovanje nije bilo zbog, recimo, plovljenja do odre-dišne luke jedan ili dva više, već zbog toga što se to mo-glo pretvoriti u čekanja danima u luci na povoljnije vri-jeme. To je sa stanovišta zarade, u dotičnom vijazu, zna-čilo »pojesti« je u luci prije dolaska kući ili čak i na po-četku vijaza i prije nego se ostvarila. Kod nepovoljnog vjetra i u tišini dobro bi uvijek došao susret u istom pravcu nekog MJ čiji bi vlasnik, kao dobar poznanik ili prijatelj, znao baciti tegalj i povući desetak milja.

Poslovice u vezi problema nastojanja da se prevale što veći put proizlaze iz napora i znoja na veslima i če-žnji za povoljnim vjetrom, kao npr. — »Tko jedri, milja ne broji, milje broji tko vozi«, »Bolje je zlo jedriti nego dobro voziti«, ili »Što kolača jedna milja, sto milja jedan kolač«.

Dosta teške prilike često znaju biti u kasnu jesen i zimi na otvorenim dijelovima naše obale kao što je područje južno od Dubrovnika, rejon rta Ploče (tzv. Pun-ta Planka), rejoni van nekih otoka, višk kanal i slično. Jako uzburkano sa olujnim vjetrom ili mrtvo more znade u tim rejonima biti tjednima od, u tim godišnjim dobima, preovladajućih vjetrova iz drugog i trećeg kvadranta. Frekvencija plovidbe J preko rta Ploče bila je dosta ve-lika jer taj morski prostor povezuje obližnje, privredne

rejone Splita i Šibenika, kao uostalom i daljnje rejone i istovremeno svojom pučinskom otvorenošću razdvaja otočnu razvijenost tih rejona. Trebalo je tada teške vremenske prilike otvorenog rejona Planke, na neki način i pod rizikom preploviti. Boraveći noću u obližnjim lukama (Rogoznica, Osičnica i Stari Trogir) čuo bi se, u takvim vremenskim prilikama, intenzivan šum mlataranja mora u tom predjelu, posebno ako se radi o mrtvom moru, zašto bi se među brodarima bilo reklo »Planka kuha«. Mrtvo more, često u tim rejonima i unakrsno, a bez vjetra bilo je ubitačno. Zbog jačeg valjanja, propadanja i propinjanja broda na dugim valovima jedra i ostala snast broda bi se jako tresla i trzala. Vesla se, zbog svih tih smetnji, nisu mogla ili bi se velikim naporom jedva mogla upotrebiti. Kako je takvo stanje znalo i satima potrajati učestali su bili slučajevi pucanja nekog od kopnopa u snasti manjih drugih lomova. Za vrijeme tipične ješenske pulentade (zapadnjaka) znalo se desiti da na relativno maloj udaljenosti posade dvaju J u određenim momentima se nađu u takvom položaju da ne vide jarbole drugog J. Postoji legenda da je crkvicu Sv. Ivana na rtu Ploče sagradio vlasnik J koji je pukim slučajem, a po njegovom religioznom vjerovanju nečijom većom moći i volje, slučajno izbjegao brodolom.

Nekada, iznenadnu pojavu bure, a češće i ljeti nevezu, teško je bilo izbjeći sklanjanjem u najbližu zaštićenu luku, jer bi tišina, koja manje više takvom vremenu i prethodi, to onemogućila. Tada se oluja, često praćena kišom, uz naglo smanjenje vidljivosti, sa prethodno spuštanim jedrim, morala »primiti na sebe« (pojam za preživljavanje olujnog od nevere nevremena na moru). Od važnosti je bio trenutni položaj broda da se, po otpočinjanju vjetra, uz upotrebu samo prečke ili i mnogo kraćenih jedara, ima dosta prostora do kopna u jedinom mogućem pravcu bježanja niz vjetar, da bi se po završetku prve olujne faze nastavilo plovljenje u željenom pravcu.

Bura je za J najopasniji vjetar na mahove, kosog spuštanja sa strmih obala i živih valova koji se lome. U predjelima bliže obali, uskim kanalima i slično to se najočitiije izražava. Naime, ploveći bočnim vjetrom zbog momentalnog predaha vjetra, između dva često nejednaka zamaha, brod bi izgubio brzinu, a time i veću sposobnost slušanja kormila, tada bi sljedeći zamah našao, kako bi se bilo reklo »brod mrtav« (u smislu brzine) i teško je bilo tada, za tako kratko vrijeme, promijeniti pravac broda prihvatanjem uz vjetar u toj mjeri da prednji dio jedara brzo zaleprša, te se ovo moralo nadomjestiti povremenim popuštanjem uzda. Neugodna iznenađenja mogućeg prevrtanja praznog ili potapanja prekrasnog broda motivirali su kod brodarima krajnju obazrivost. Spomenimo stoga i profinjenost u iskustvenom poznavanju od brodarima sve do mikro lokalnih prilika u ponašanju bure. Uzmimo samo odsjek obale npr. od o. Paga do rta Ploče. U tom predjelu postoje manji rejoni u kojima je intezitet bure, unutar tog područja, izraženiji. Npr. poznato je šire područje Maunskog kanala zbog uticaja paških rebara, uticaj Tustica (predio između Sukošana i Turnja) na buru u Pašmanskome kanalu, rejon o. Vrgade zbog tzv. Dejanovih glavica — brežuljaka na obali (nešto istočnije od Pakoštana) čiji uticaj pojačava vranska Crna gora. Dalje kod doplovljenja bliže ootoku Tijat osjeća se uticaj Promine već kod »porto Kaina« (u. Sovlje) te je po svom lokalitetu, ovoj jače izraženoj buri, davan od brodarima i naziv »vodičana« a od nekih i »šibenčana« itd.

Da se i ne spominju ekstremi uraganskog stepena bure kada se sa određenih lokaliteta mogu posmatrati njeni efekti na moru posebno u poznatom po tome Kvarneriću i Vrulji. Za takvo stanje, npr. u Vrulji, bilo bi se reklo »Vrulja je u dimu«, a opažaju se tada i vertikalna kovitlanja morske prašine u obliku visokih zvonika. Takve oblike, kao fenomen koje može izazvati samo orkanska bura u posebnim područjima, stanovnici okolnih obala bračkog kanala zovu »torijuni« (od ital. torrione tj. neka vrsta kula). Opasnost bure za J očituje se i kroz mornarsku poslovicu: »Govori bura: kad jedrim ja, ne jedri ti«. Poznati su dobro posadama J, koji su plovili za Sušak i Senj, luka Mandre na o. Pagu i

Sv. Mare na o. Rabu. U luci Sv. Mara znalo se zimi naći i do 20 J i MJ, a neki J su znali skoro i do mjesec dana čekati na moguće uslove probijanja bure ka Sušaku ili Senju.

Kiša je veoma neugodna pojava za J na moru, jer ako je jaka »ubija« i eventualno povoljan vjetar i jako smanjuje vidljivost. Uz jak vjetar i sitnu kišicu nekad bi se pojavila sumaglica tzv. »fušak« ili »fuško« ili »fuškajica«, koja bi znatno smanjila vidljivost. Kod letanja, kad je »levantara i škropac« (jak istočnjak sa sitnom kišicom koja ga pojačava) ili su jedra mokra od prethodne kiše kod južnog vremena ili »škure« — oblačne bure, opasno je bilo za dotrajala jedra da kod jakog lepršanja u okretu pramca kroz vjetar budu pokidana.

Najčešće su zbog dotrajalog jedrenca (konca) popuštali na jedrima šavovi, a dijelom je stradavalo i platno i pored redovnog održavanja krpanjem. Rezervnih jedara i drugih dijelova snasti nije bilo. Na nekim dvojarbolnim J, izvan i nešto ispod razme uz oplatu broda, na svakom boku nalazila se po jedna oblica kao rezerva za deblenjake ili lantine jedara. Na deblenjacima, lantinima i sošnjacima, a posebno na jerbolima, ubrzo bi se pojavljivale uzdužne, kraće i dubinske pukotine koje, u osnovi same po sebi, nisu mnogo smanjivale njihovu potrebnu čvrstoću ali su lakše propuštale vodu do središnjeg dijela njihove strukture zbog čega su takva mjesta gnjilila po dubini i za određeno vrijeme postajala sumnjiva u odnosu na mogućnost loma posebno jarbola. Ta bi se sumnjiva mjesta »lapacavala« (od ital. lapazza — spojnica na jarbolu) tj. ojačavala jačim letvama u izvedbi preklopnog spoja.

Noć se uzimala na sebe kod povoljnog vjetra, bez obzira na vidljivost, jer se u tom slučaju moglo ploviti određenim pravcima od svjetionika. Letati se noću moglo samo za vrijeme umjerenog vjetra i valova u uslovima svijetlih mjesečevih noći. Lakše je bilo danju »gledati« oluji u oči nego u mrklim noćima, i kod relativno povoljnog vremena, »biti bez očiju«. Zimi je bez obzira na vrijeme i uslove vidljivosti uzimanje noći na sebe bio manje više izuzetak.

Da bi se poslužili nekim statističkim podacima o udesima na moru uzmimo jedan desetgodišnji period, recimo, od 1927. g. pa do zaključno 1937. g. Uslijed vjetrova iz I i IV kvadranta, uglavnom bure, u ovom periodu bilježimo 23 brodoloma i udesa na moru u plovidbi J i MJ i to: 11 potonuća ili prevrnuća, 5 slučajeva bacanja na kopno i oštećenja, 2 nasukavanja, 5 slučajeva kidanja jedara ili loma (prevrnuća) jarbola, odnosno drugih lomova u snasti. Kod vjetrova iz II i III kvadranta 21 brodolom i udes, od čega 8 potonuća ili prevrnuća, 7 slučajeva bacanja na hrđi i razbijanja, 1 nasukavanja, 1 slučaj prodora vode, 1 slučaj bacanja iz nužde tereta u more, 1 slučaj gubljenja čamca i dijela tereta sa palube (građevinsko drvo) usljed velikih valova i ukupno 6 slučajeva kidanja jedara.

U tom 10-godišnjem periodu 14 pomoraca izgubilo je živote ploveći na J, od čega je karakterističan slučaj kad je 1931. g. kod o. Paga prevrnut J »Martin« iz Vira usljed morske pijavice gdje je izgubilo živote 6 ljudi. Ili slučaj J »Sv. Ante« iz Krila 1935. g. kad je plovio nedaleko o. Hvara krmenim vjetrom te je vjetar zahvatio jedno sa suprotne strane uzda i iznenada ga prebacio na suprotni bok tako da je kormilar poginuo usljed toga što ga je tom prilikom udario debljenjak i bacio u more.

Kap. freg. Vladimir CECIC
Split

(Svršetak u idućem broju)