

## Regate školskih brodova jedrenjaka

Kaže se: »Što je za književnost poezija, to su jedrenjaci za pomorstvo«, jer jedra su dala pomorstvu zlatno doba pomorske vještine i otkrila svijet. Otkrivajući svijet, pomorci su otkrili i sebe, jer tadašnji pomorac koliko je bio hrabar toliko je bio i učen. I kada se za pomorsko zvanje kaže da je ono izvanredno osobito i teško, sa tako malo sličnosti bilo kojem zanimanju na kopnu, da svaki čas zahtijeva od čovjeka koji mu se posveti toliko preziranja, opasnosti, spretnosti i vještine da ih savlada, onda se to prvenstveno misli na pomorce sa jedrenjaka. Često se čuje izreka da je »mornarski kruh sa sedam kora«, kada se misli na težinu mornarskog poziva, ili »svaki čovjek na svoje mjesto, brod je u ravnoteži«, kada se misli na besprijekornu organizaciju na brodu. Ima mnogo sličnih izreka, koje su nastale na brodu, ali samo jedna će doreći sve: »Raj, a pakao«. Jer nema ni raja niti pakla kakvi su na moru, i to na jedrenjaku.

Oduvijek su jedrenjaci svojom pojavom na moru izazvali interesovanje. I sada kada je epoha jedrenjaka ostala iza nas, pojava jedrenjaka izaziva i budi u nama posebne osjećaje nostalgije, romantike i poštovanja prema onome što su oni dali pomorstvu. Ali činjenice da smo im sentimentalno skloni, romantično vezani do te mjere da i danas sa strahopoštovanjem gledamo u njih i njihove posade, nisu bile dovoljne da se odupru zakonu vremena i da uspješno konkuriraju suvremenim brodovima. Naravno, jedra su kao pogonsko sredstvo odavno ubrana i smotana, ali je ostala pomorska vještina u svojoj kulminaciji. Od proslavljenih predaka ostali su školski jedrenjaci i sportske jedrilice. Jedra danas nisu sebi cilj,

ona su samo sredstvo za izobrazbu budućih pomorskih kadrova, kojima je i pored suvremenog tehničkog dostignuća potrebno poznavati pomorsku vještinu.

### NEPONOVLJIVA REGATA KLIPERA

Jedrenjaci su dugo poslije pojave parnog pogona plovili uz bok parobrodima. Jedno je sigurno da su mnogi od njih htjeli dokazati da do svog ugleda nisu slučajno došli, dok su drugi dokazivali svoju tvrdoglavost i ne-shvatanje duha novog vremena.

Govorit ćemo o onima koji su uspjevali sebe dokazati. I ako govorimo o tom periodu, možemo mirne duše reći da su u pomorstvu postojala posebna takmičenja, jedinstvena u neravnopravnosti uvjeta, to su bila takmičenja parobroda i jedrenjaka. Jedni tek u začetku razvoja a drugi u zenitu.

Takmičenja jedrenjaka datiraju od dana kada su se valjda prvi puta pojavili. Prva takmičenja jedrenjaka — regate — pojavila su se tek u sumrak jedara, ali kada je vještina jedrenja bila u najvišem nivou. Mada prve regate nisu bile organizirane kao što su danas, po bespoštednosti i žestini bile su im jednake, a kao što ćemo vidjeti čak i dramatičnije. Ako kažemo da su jedrenjaci dali zlatno doba pomorstva, onda za klipere možemo reći da su zlatno doba jedrenjaka. Kliperi su jedrenjaci vitkih linija veličine oko 1000 tona. Velikom površinom jedara izdvajali su se od ostalih jedrenjaka, koje su na moru ubrzo prestizali i ostavljali iza svojih krma, postizujući

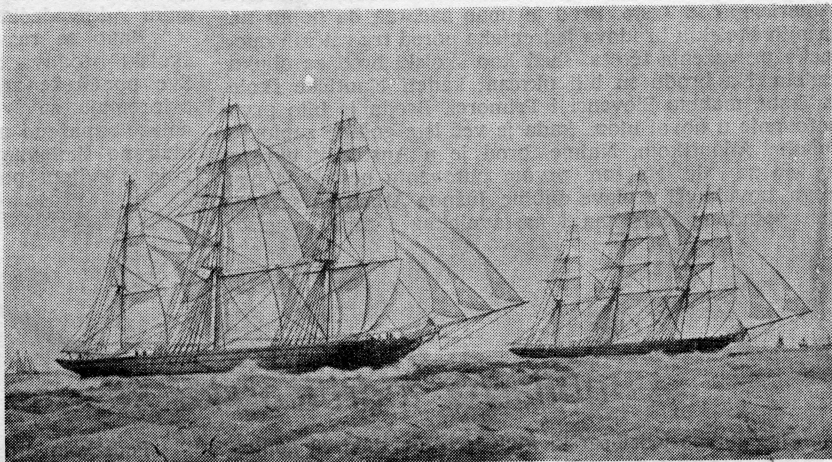
fantastične brzine. Najpoznatija regata jedrenjaka u povijesti pomorstva odigrala se 1865. godine na ruti Kina — Engleska oko rta Dobre Nade. Tada je u grozničavoj trci za prvom berbom čaja iz Kine kojega je Evropa željno čekala, između desetak klipera koji su čaj krcali u luci Šangaj skoro jednovremeno razapelo jedra četiri klipera: Ariel, Ficry, Cross, Teaping i Serica. Nakon dramatične trke koja je trajala tri mjeseca kliperi Ariel i Tiping doplovili su pred londonske dokove sa svega 5 minuta razlike. Ubrzo im se pridružila i Serica, tako da su tri klipera uplovila za vrijeme iste plime u londonske dokove, što je jedinstven slučaj u pomorstvu prešavši prethodno kroz tri mjeseca jedrenja tri četvrtine zemljine kugle, boreći se podjednako sa olujama i bonacama (tišinama).

### ŽITNE REGATE

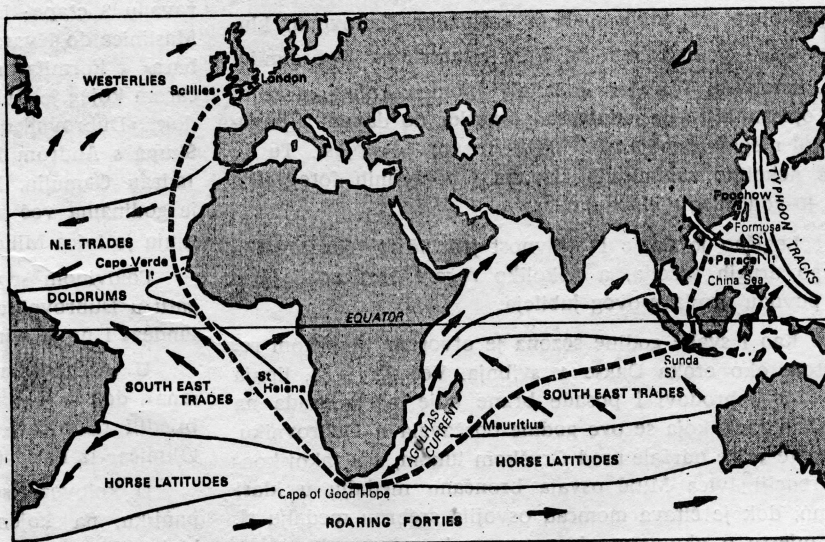
Za postizanje pomorskih zvanja u doba kada je bilo očito da je para pobijedila jedro, još uvijek se tražilo od budućih pomoraca da imaju određeni sraz na jedrenjacima. Naravno da je budućim pomorskim oficirima bilo sve teže udovoljiti ovom zahtjevu, jer je jedrenjaka duge plovidbe bilo sve manje. Zato su se oni snalazili svakojako. Na drugoj strani bilo je još uvijek tereta za čiji prevoz još su uvijek mogli odgovoriti jedrenjaci. Prvenstveno to je bila pšenica i druge žitarice, kojih je u Australiji bilo u izobilju, ali čije su luke bile preplitke da bi primile veće trgovačke brodove, a neopremljenost mehanizacijom zahtijevala dugo čekanje. Zbog toga su trgovci

zazirali od ovih luka. Sve je više bilo brodovlasnika koji su kupujući jeftino jedrenjake od onih koji su se preorijentirali na parobrode ili gradeći nove usmjeravalo svoje flote jedrenjaka na prevoženje pšenice, mahom iz australskih luka bilo za London ili za koju zapadnoevropsku luku. Početkom XX vijeka sve više jedrenjaka — pšeničara pojavljuje se na ovoj ruti, i može se kazati da je to ruta na kojoj su se bijela jedra vidala više nego bilo gdje na moru. Ni je ni čudo što se na tim brodovima među posadama pojavljivala želja za takmičenjem, tim prije što su posade sačinjavali mladi ljudi budući pomorski oficiri trgovačke mornarice puni poleta i željni okršaja i priznanja. Tako su budući pomorci dolazili do potrebnog staža na jedrenjacima za budući poziv, a brodovlasnici do jeftine posade. Većina tih jedrenjaka, koji su tako postali školski brodovi ploveći iz Kanala birala je rutu oko Dobre Nade hvatajući povoljne vjetrove za Australiju. Za povratak u Evropu pod teretom pšenice najviše su koristili rutu koja je vodila oko Hap Horna. Za razliku od čajnih klipera koji su bili manji (oko 1000 tona) vitkih linija i velikom površinom jedara, pa time i veoma brzi, brodovi za prevoz pšenice bili su najveći jedrenjaci koji su ikada građeni (oko 3000 tona). To su redovno bili barkovi sa četiri i više jarbola, sa relativno manjom površinom jedara. Posade su se takmičile čijem će brodu poći za rukom da put od Australije do Kanala prevali za što kraće vrijeme. Dok su na čajnim kliperima mnogobrojnu posadu sačinjavali okorjeli bradati mornari iz čijih je lula vječno sukljao dim, na pšeničarima su mahom malobrojni golobradi kadeti pomorskih škola. Tako je 1932. godine na putu iz Australije za Evropu najbrži bio četverojarbolni

Ariel i Taeping na regati  
6 IX 1866. u kanalu  
La Manche



Ruta klipera  
iz Foochow za London



bark Parma, kome je putovanje trajalo 103 dana, dok je u isto vrijeme trajalo 150 dana. Put od Engleskog kanala do Australije 1934. godine prevalili su njemački jedrenjaci Priwall i Padna za 63 dana. Prema onome što je poznato klipier Thermophyle bio je najbrži jedrenjak na ruti London — Melbourne. Njemu je 1868. godine bilo potrebno da prevali tako dugi put svega 60 dana. Thermophyle je tom prilikom postavio rekord u prevaljenom putu u toku jednog dana prevalivši 314 nautičkih milja što je sasvim pristojan dnevni put suvremenih brodova, sa prosječnom brzinom od 13,1 čvora. »Padna« je 1934. godine potukla ovaj rekord i prevalivši u toku jednog dana 351 nautičku milju sa prosječnom brzinom 14,5 čvorova. Iz Australije sa tovarom pšenice najuspješniji je bio finski bark Passat sa 105 dana. Evo jedne godine za koju se može reći da je žetva pšenice u Australiji bila bogatija od žetve rekorda u jedrenju pšeničara. 1938. godine u žitnoj regati učestvovalo je samo 12 jedrenjaka (dva manje nego u 1937. godini). Ovih dvanaest jedrenjaka ukrcalo je i prevezlo 43.450 tona žitarica, 17. svibnja stigao je prvi pred londonske dokove švedski školski brod »pšeničar« Abraham Rydberg, koji je taj put prevalio za 120 dana. Dakle, slab rezultat. Na tom putu bilo je ukrcano na brodu u svojstvu posade 30 kadeta. Interesantno je da je za taj put svaki kadet uplatio po 40 funti, dok su od brodovlasnika dobijali platu od 15 šilinga mjesečno.

Školski brodovi jedrenjaci nisu prevozili samo pšenicu, već i druge terete, najviše rasute (rudaču, ugljen), a njihova jedra mogla su se vidjeti i na drugim morima i rutama. Tako je 1914. godine da bi popunila prazninu u izobrazbi svojih pomorskih kadrova Austro-Ugarska kupila veliki četverojarbolni njemački bark »Beethoven«, koji je postao vlasništvo parobrodarskog društva »Austro-Americana« iz Trsta. Brod je imao zadatak da poput tadašnjih školskih brodova jedrenjaka pored trgovačkih operacija prevoženja tereta, služi kao školski brod za obuku kadeta. Na brodu su bili ukrcani kadeti Nautičke škole iz Trsta, mahom Slovenci i Primorci. Brodu je bilo prvo putovanje u novoj ulozi, kada je već iste godine zaplovio Južnim Atlantikom. Naime, brod je u Australiji ukrcao rudaču za Čile. Na tom prvom putovanju nestao je bez traga, povukavši u plave dubine Južnog Atlantika sa svojom posadom, kadetima i nastavnicima i tajnu o uzro-

cima i pravom mjestu propasti. »Beethoven« se tako pridružio plejadi brodova koji su nestatli a da im se ne zna ni gdje i zašto.

Mada nisu postojala posebna pisana pravila za održavanje regata školskih brodova, regate su se održavale po ustaljenim običajima do kraja korektno i fer. Bilo je dovoljno da se pokaže brodski dnevnik iz kojeg se mogao dobiti podatak o potvrdi lučkih vlasti o luci i vremenu isplovljenja i vrijeme uplovljenja, pa da regata bude valjana i priznata. Brodovi su samostalno isplovljavali i birali rute. Iz ovih regata poslije drugog svjetskog rata razvile su se regate pravih školskih brodova, koje su održavaju po pisanim pravilima i na određenoj ruti. Ove regate organizira organizacija koja se bavi problemima školskog jedrenja: Sailing training association (STA). Malo čudno zvuči činjenica da je i poslije drugog svjetskog rata bilo interesa za obnavljanjem flote velikih jedrenjaka u komercijalne svrhe, budući da su kroz rat stradali i brojni jedrenjaci. U tome je prednjačila Zapadna Njemačka. Tragičnim nestankom Pamira 1956. godine kod Azorskih otoka, simbolično je potonula i ideja o korištenju školskih jedrenjaka u komercijalne svrhe. Sve negativnosti koje su proizlazile bilo iz gramzljivosti, neodgovornosti ili sijaset drugih faktora isplivale su na površinu za vrijeme istražnog procesa u Libeku i danas služe kao iskustvo i imperativ svima onima koji olako gledaju na izobrazbu pomorskih kadrova. Najmanje su prisutni malodušnost i strah, a prevladalo je uvjerenje da su školski brodovi jedrenjaci potreba suvremenog pomorskog školovanja, ali da pri tome mora vladati krajnje odgovoran odnos, to jest da školski brodovi moraju biti stvarno školski u svakom smislu: da budu sigurni, odlično opremljeni i vođeni sposobnim i iskusnim rukovodećim kadrom i posadom.

Kako se razvijalo pomorstvo, tako su se razvijali školski brodovi, a sa njima i regate školskih brodova. Sve pomorske zemlje budući pomorski kadar brižljivo pripremaju za svoj poziv, pa današnji školski brodovi nalaze zapaženo mjesto u sistemu školovanja. Tako organizirano školovanje uključilo je i takmičenje jedrenjaka koje u svijetu pobuđuje posebno interesovanje.

Kap. freg. Stipe I.AKOŠ  
Split