

Iz života posljednjih obalnih jedrenjaka našeg mora

(nastavak)

Osnovni uslov za uspješan manevar uplovljenja — a prije svega brzina posade. Najteži uslovi su bili kada isplavljenja u — iz luke pod jedrima bila je okretnost moralo, u već uskom rejonu luke, doploviti neposredno do tačke obaranja sidra. Radnje obaranja sidra, ispuštanja lanca, pomoću čamca iznošenja manevarskog prvog konopa sa pramčanog dijela na obalu, morale su biti skoro jednovremene, uz istovremeni manevar, koristeći još inerciju kretanja broda, da jedra zalepršaju. Privez pomoću tog prvog konopa i oboreno sidro omogućio bi spuštanje i ubiranje jedara, nakon čega bi se sada postepeno bez žurbe dovršavao vez, podvezivala jedra i slično. I drugi manevari uplovljenja ili isplavljenja iz luke, u odnosu na lokalne prilike dotične luke, pravac i jačinu vjetera imali su svoje specifičnosti. Radnje u manevaru i pokreti članova posade vršili su se sukcesivno njihovim nesebičnim zalaganjem i međusobnim ispomaganjem. Čitav manevar vršio se (kod obučene posade) skoro automatski po nekoj nepisanoj brodskoj roli. Malobrojne i kratke zapovijedi zapovjednika kao npr. »svurgaj« (obori sidro), ajde u kailč (čamac), »maina jidra« (spuštaj jedra) i slične označavale su samo izvršni momenat nekoliko glavnih radnji. Kod isplavljenja i izvlačenja broda iz niza u četverovezu vezanih brodova najteže je bilo kad je sidro, kasnije doplovljenog broda, oboreno preko sopstvenog, te bi se kod dizanja istog lanci i sidra zamrsili što je trebalo sve skupa razmrsiti, a najgore u tome i u odsustvu posade tog drugog u odnosu na sidro spornog broda.

Za kraćeg boravka uglavnom u pustoj uvali, gdje nema izgrađene obale, a bez potrebe ukrcaja — iskrcaja tereta, svrhom da se samo prenoči ili sačeka povoljnije vrijeme za nastavak plovidbe koristio se i poseban način veza. Oboreno sidro i sa pramca na obalu iznešen konop, da se pojača držanje sidra i smanji lazni prostor nasred uvale usidrenog broda, formirali su takav spreg sila da se brod, kod pormjene pravca vjetera sam okretao i uvijek postavljao pramcem na vjetar. Odatle i upotrebljavan naziv za ovaj vez »fero bordič« koji bi se otprilike mogao prevesti kao »čvrsto letanje«. Eventualni saobraćaj sa kopnom vršio se pomoću čamca. Takav vez bio je neka improvizacija čije uzimanje nije zahtijevalo veći napor za često u tim mometnima umornu, od pret-hodnog veslanja ili ukrcaja — iskrcaja tereta u pret-hodnoj luci, posadu.

Mnogo su se morale koristiti puste uvale, daleko od naselja, bez izgrađene obale, (tzv. dezerti porti) i za ukrcaj određenih tereta kao što je drvo, kamen za na-

sipanje obala u izgradnji, vapno i slično. Najčešće su to bile, da ne kažemo loše, nedovoljno zaštićene uvale od bure ili juga, odnosno ostalih vjetrova. Povoljno vrijeme se čekalo zimi i u jesen kući ili u obližnjoj zaštićenoj luci. Ukoliko je nastupalo bar privremeno zatišje vremena tad bi se doplovilo u određenu nedovoljno zaštićenu luku. Rizici, svojstveni svakodnevnom životu brodar, prihvatani su i ovom prilikom u odnosu na razvoj vremena jer se inače moglo desiti da se, u tim godišnjim dobima, tjednima jalovo čeka u luci na neko eventualno sigurnije povoljno vrijeme. Trebalo je ugrabiti naredni ili dotični bar jedan pun radni dan koliko je trebalo najmanje za ukrcaj tereta i što prije bježati pred neizvjesnom promjenom vremena. Ako bi se doplovilo prvi put u dotičnu uvalu onda se njena zaštićenost od određenih vjetrova, koja kako je poznato zavisi od mnogo faktora, cijenila i po tome koliko je makija na obalama uvale udaljena od razine mora, jer na dijelu obale kojeg valovi peru makija ne raste. Ukoliko bi vjetar kritičnog pravca, u odnosu na izloženost uvale, npr. bura iznenada otpočela, ili učinilo jugo, odnosno pojačalo ili prešlo u lebić (jugozapadnjak) ili punenat (zapadnjak), dešavalo se da bi brod u dotičnoj uvali jednostavno bio blokiran. Prilike bi tada u rejonu uvale postojale takve da brod, bez motornog pogona, samo na jedra uz bespomoćnost upotrebe vesala, nije mogao iz uskog prostora uvale isplivati, a da to ne bude ozbiljan rizik da brod u takvom pokušaju bude bačen na obalu i razbijen. Višoj sili su se tada podređivale sve mjere i postupci da, u takvim prilikama zatvoren, brod u dotičnoj uvali preživi ne vrijeme i da se spasj od brodoloma. Upotrebljen bi tada za vez bio i posljednji rezervni konop zvan »speranca« (uzdanica) namijenjen ovakvim i sličnim najkritičnijim situacijama. To je bio uvijek spreman skoro nov deblji konop čuvan ispod palube u stambenom prostoru. Vezovi su se na kopnu privezivali za eventualno podesan prirodni živi kamen. Pored toga korišteni su, u nuždi, za vez i bor, čempres, maslina i slično. Na brodu, pored ubičajenih bitava, koristio bi se za privez i debljasti donji dio jarbola. Štiga, bibavica i sve one dinamičke pojave mora koje prouzrokuju jako razvijeni valovi u ograničenom prostoru uvale, izazivali su nagibe broda oko uzdužne i poprečne osi, a i određena linearna pomjeranja u vertikalnoj i uzdužnoj ravni broda. Kudeljni i od manile konopi: u vezovima mogli su, usljed neravnomjernog naperzanja i trzanja izazvanih pomenutim kretanjima broda, biti preko oštirih rubova hridi prepiljeni, odriješiti se sami, pokidati se usljed samih trzaja, brodske bitve kod brodova starije konstrukcije da popuste u svojim ležaje-

vima; sidro je moglo popustiti, lanci popucati tim prije ako su niske temperature, i niz drugih uzroka moglo je imati kobne posljedice po sigurnost broda. Nekada se, što je bilo najgore, nije ni moglo zbog štige mora čamcem iskrcati na kopno. Svaki udar broda kod vertikalnih pomjeranja kobilicom o morsko dno, koji je bio lako moguć u odsutstvu krajnjeg opreza, bio bi veoma opasan. Potreba stalne kontrole vezova i strahovanje od neizvjesnosti razvoja vremena i odolijevanja vezova onemogućavali su posadi i minimalno potreban odmor. U slučaju bure zima bi pritiskala i vlaga od morske prašine i slapa dizanog i nošenog vjetrovom osjećala se i u brodskim prostorijama. Jarboli bi tada redovno pobiježili od naslaga morske soli. Za ovakve prilike je postojala izreka: »Rđava luka sto muka« ili »Tko žali uže, izgubi brod«.

Solidarnost međusobne pomoći pomoraca dolazila je i u ovakvim prilikama do izražaja. Često bi brod bez takve pomoći bio izgubljen a dešavalo se da višoj sili nitko nije mogao odoljeti i katastrofa je bila neizbježna. Tako je bilo slučajeva da se pomoću konja i magarca doture, preostali neupotrebljeni konopi od brodova zatečenih u zaklonjenim uvalama suprotne obale otoka i upotrebe da se ugroženi brod spasi. U tim momentima budilo se među brodarima ono ljudsko duboko suosjećanje zajedničke sudbinske ovisnosti o hirovima mora te su se zaboravljali svi eventualni, raniji sukobi i sporovi i svi bi bez izuzetaka priskakali ugroženom u pomoć, a u slučaju brodoloma priskakali bi, po potrebi, i ostali mještani.

To su bile teže i opasnije situacije nego doživljavanje bilo kakvog nevremena ploveći morem. Pojedini brodari, doživljavajući na taj način nevrijeme, proklinjali bi dan kad su izvadili »matrikulu« (pomorsku knjižicu), a zatim se zaklinjali na odricanje od daljnjeg plovjenja, bez obzira na cijenu koja bi se plaćala teškim življenjem na kopnu, kao npr. »travu ću pasti a neću više na more« ili »više mi je dosta tog pasjeg života« ili »neću više da se topim po moru« i slično. No, ljubav ka moru stečena na drvenoj palubi svog trabakula od malih nogu, bila je jača od patnji, znoja, uzdaha i kletvi. Brzo su se, ako je sve sretno završilo, zaboravljali takvi i slični neugodni doživljaji, proklinjanja i zaklinjanja koja su, prije svega, bila posljedica trenutnog u afektu neprijateljskog osjećanja prema moru, a nikako iznevjeravanje samog sebe, jer je more za brodarku bio život i pasija. To se u svakodnevnoj praksi odnosa brodarka ka brodu i moru stalno i potvrđivalo.

I velika većina luka na našim otocima, tada korištene kao luke pripadnosti J i MJ, orijentirana je geografski tako da je nedovoljno zaštićena od sjevernih vjetrova, kao i neke luke na kopnenom dijelu obale od vjetrova sa otvorenog mora. Bura ne samo što je prozurokovala brodolome i razbijala čamce već bi nanosila štetu i obalskim objektima i na određenim dijelovima nekih otoka nаноšenjem slapa (tzv. posolice) štetila poljoprivrednim usjevima. Sjetimo se i slučajeva da su valovi, izuzetno jakih bura, u naseljenim lukama znali proviriti vrata kućnih podruma, okrenutih ka moru na manje zaštićenom dijelu luke, i porazbijati u njima bačve pune vinom (slučaj u Stomorskoj) ili slične posljedice koje su izazivali vjetrovi sa otvorenog mora u nekim drugim lukama (slučaj u Krilu). Olujna bura, koja nekada i krovove kuća ošteti, urlala bi i fujukala i dizala noću brodarku iz kreveta. To su bile nesane mrkne noći u kojima se nije moglo mirno spavati a da se ne skoči i do eventualno udaljene luke da bi se uvjerilo da je sve sa vezom u redu, isti popravci ili pojača. Poznate i ove izreke »Tko čvršće zaveže, lakše odriješ« ili »Tko veže, ne nateže« upućuje na tadašnje brige brodarka oko sigurnosti svojih brodova vezanih u lukama za loših zimskih vremena.

Lučka kapetanija Senj je određivala mjesto i način veza J i MJ, koji bi uplovili u luku, sa stanovišta njihove sigurnosti od udara bure. U organizaciji kapetanije postojao je, na neki način, servis za privez brodova u luci. Kapetanija je raspologala sa jednom do dvije tone uzevlja kojeg je stavljala na raspoloženje posadama brodova u luci kad bi u orkanskoj buri inače njihovi brodovi samo sa svojim vezovima teško izdržali.

Poslužimo se istim periodom od 1927. g. do zaključno 1937. g. da bi sada prikazali neke podatke o bro-

dolomima i udesima u lukama. U 15 luka bilo je 19 brodoloma i udesa zbog jake ili iznenadne bure. Spomenimo samo neke od njih: Bakar, Senj, Baška, Rab, Rogač, Pučišća, Bar itd. Od toga bilježimo 1 slučaj prevrnuća (Bakar) od udara vjetra; 1 slučaj potonuća; 16 slučajeva bačenih J na kopno od čega 1 nasukan, 2 potpuno razbijena, 13 oštećenih; 1 slučaj prelamanja jarbola; i u jednom od pomenutih slučajeva izgubljen čamac.

U 5 luka (Hercegnovi, Krijal — o. Premuda itd) bilo je 7 brodoloma od vjetrova iz II i III kvadranta i to 1 uništen, 4 potonula i 2 oštećena. 1930. g. prevrnuo se je usljed oluje i pijavice u u. Sv. Nikola (o. Murter) kuter »Sloboda« iz Dobropoljane na o. Pašmanu. Ili MJ »Sirijs« iz Krila 1931. g. usljed jake i iznenadne bure otrgnut je iz veza, bez posade, u pomenutoj luci i bačen na o. Šolta. U ovim lučkim brodolomima zabilježene su dvije ljudske žrtve.

U navedenih 10 godina u prosjeku na njih 510 J i MJ bilo je 70 brodoloma i udesa na moru i lukama ili 14 posto, odnosno u prosjeku godišnje 7 ili 1,4 posto. Preživjevi brodolom. u kojem su izgubili svoj brod, pojedini brodari kojima je brod bila isključiva materijalna egzistencija, poduzeli bi sabirne novčane akcije obilazeći ostale brodare po pojedinim lukama. Nailazeći na svesrdni odaziv ubrzo bi osigurali iznos potreban za kupnju drugog broda.

Brodari, u to vrijeme i u takvim prilikama, nisu ni mogli poznavati ni elementarne osnove meteorologije. Ali nužnošću dugogodišnjeg življenja na moru i sa morem sticali su izoštren osjećaj promatranja, praćenja i laičkog prognoziranja vremena. Svoja prognoziranja zasnivali su na opažanjima u atmosferi i moru povezano sa lokalnim meteorološkim prilikama. Redovno se vrijeme prognoziralo uvečer za sutradan u vezi sa namjeravanim plovljenjem ili boravkom u nedovoljno zaštićenoj luci i za dotično lokalno područje. Vrijeme se izricalo, uglavnom, kraćim pravilima u obliku pučkih izreka i poslovnica, kao npr. »doli je kalada sutra je jugo« (»doli« — pojam za nebo neposredno nad zapadnim dijelom horizonta i »kalada« od ital. calata — spuštanje, silazak — u ovom slučaju večernje pojave dugog oblačnog sloja nisko na zapadu kod inače vedrog vremena) ili »Pulentac jugu otac« (pojava ovog povjetarca zimi poslije podne je jedan od predznaka za sutrašnje jugo). Inače opažanja i preznaci su uglavnom bili: kolebanje razine mora, pojava mrtvog mora, pojačanje morskih struja, promjene u providnosti mora, pojava meduza ispod same površine mora, određeno ponašanje delfina, morskih ptica a i nekih životinja; neoblaka, grmljavina i sijevanje, halo krugovi oko Sunca i Mjeseca i pasunca (tzv. slijepa sunca ili prisunjčnjaci), pojava duge, jutarnje ili večernje (kod djelomične naboake) rumenilo neba, sama pojava Mjeseca na nebu i faza u kojoj se on trenuno nalazi, stepen vidljivosti zvijezda kod vedre noći i, razumije se, fiziološko osjećanje temperature i vlažnosti vazduha. Navedimo samo neka značenja ovih pojava. Poznato je npr., da van Dubrovnika mrtvo more počinje »navigati« iz pravca Otranta u vremenu od 24 do 12 sati prije pojave juga u istom rejonu. Kada čagljevi na Pelješcu i Korčuli sa više inteziteta zavijaju, tamošnji neki pomorci predviđaju jugo u južnom Jadranu. Galbe ponekad privremeno lebdi u vazduhu na određenoj visini zašto bi se bilo reklo »mjeri fortun« (oluju). Vjerovalo se da u tom slučaju nadolazi nevrijeme. Kad se galebovi drže kopna vjerovalo se da će loše vrijeme. Nepoznavajući kod svih predznaka uzročnost i uticaj na vrijeme, maštanja su, u nekim slučajevima, bila prisutna u predviđanju vremena. Iako Mjesec nema nikakvog uticaja na vrijeme vjerovalo se da sama pojava Mjeseca na nebu općenito povoljno utiče na vrijeme tj. da Mjesec »jede« oblake te neće biti kiše ili neće nevera bar dok Mjesec zađe. Za faze Mjeseca postojala je izreka »Mijena vrijeme mijenja«, a vjerovalo se i da kvarat (četvrt) potvrđuje postojeće vrijeme. Nekim predznacima su dayana od različitih istovremenih posmatrača suprotna značenja jer je u takvim i sličnim slučajevima bilo teško zapažati i sve ostale predznake i dovoditi ih u međusobni zajednički uticaj na vrijeme. Tako npr. halo krug oko Sunca i prisunjčnjaci po jednim su značili nadolazak juga ili bure već prema

tome sa koje bi strane Sunca prisunjčjenjak, poslije svoje pojave, prije nestao, dok je po drugima to značilo produžetak postojećeg tihog vremena. Ovakve razlike proizlazile su, iz njima nepoznate pojave, što ovakve optičke pojave u atmosferi uslovljava pojava i cirrus i cirrostratus oblaka a čija pojava i ponašanje svakog za sebe znači i nadolazak različitog vremena. Prilike i predznaci lokalnog karaktera u uobičajenim rajonima plovljenja vrlo dobro su se poznavali, i uz konsultovanje sa ribarima i mještanima, sa dosta vjerovatnoće se prognoziralo vrijeme, posebno kad je ono imalo svoje izrazitije kretanje.

Dodajmo ovome i sposobnost predskazivajna vremena od nekih ljudi i na osnovu reakcija njihovog organizma kod reumatičnih i sličnih oboljenja. A takva oboljenja su kod starijih brodara u takvim prilikama pomalo bila i profesionalna.

Izreke o vremenu u vezi sa godišnjim dobima imale su i neki svoj praktični smisao u odnosu na godišnje kretanje vremena. »Sv. Luka u jarbole tuka« — izreka koja potječe od 18. listopada kada je po kalendaru sv. Luka. Naime, smatra se da tada već počinju vjetrovi iz drugog i trećeg kvadranta, zbog kojih u luci nategnuti podigači jedara vibriraju i tako udaraju u jarbole. Ilj do Božića 25. XII jugo i dažd (kiša), po Božiću zima i mraz«, Sv. Šimun lomi timun (kormilo)« itd.

Ukorigijene su općenito bile navike brodara u stroгим kriterijima održavanja brodova. Oko jedne trećine u prosjeku zarade odvajalo se za to. Lošije zarade, u principu, nisu išle na štetu održavanja brodova. Vrsta prevaženog tereta je neposredno utjecala na mogućnost održavanja broda, a posljedice eventualnog lošeg održavanja povratno su se održavale, u zavisnosti od samog tereta, na sigurnost broda. Živo vapno je svojom prašinom, koja se intenzivno razvijala za vrijeme njegovog ukrcaja — iskrcaja, nagrizalo jedra, konope i boju na palub-

nim površinama, dok je sa druge strane djelujući kao apsorber vlage povoljno djelovao na drveni trup broda. Međutim, svaki prodor vode u nakrcani brod ili propuštanje vode u stivu kroz, ljeti eventualno, rasušenu palubu moglo je biti kobno. Mogući požar na brodu, usljed eventualnog krcanog još vrelog vapna, mogao se gasiti jedino pomoću jestivog ulja i octa. Održavanje brodova koji su prevozili pijesak bilo je, zbog razornog dejstva stalno prisutne vlage i morske soli na trup i snast, dosta teže a zbog toga i dosta lošije. Ručne sisaljke bile su ugrađene na svim pjeskarima ciljem borbe za nepotopivost i povećanje korisno ukrcanog tereta (pjeska). Posljedice manjeg prodora vode mogle su na taj način biti lakše savladane. No takvi uslovi održavanja, gdje je bilo i slučajeva da se na pokidana jedra postavi i neka zakrpa i od vreće i sa druge strane često prekrcavanje pijeskom, prouzrokovali su slučajeve usljed iznenadne bure, najviše u bračkom kanalu, kidanja jedara, lomova u snasti i djelovanjem valova i potapanje brodova. Kod brodova koji su prevozili ulje, sir i ostale prehrambene artikle bio bi se u luci »ukrcao« miš. On bi u unutrašnjosti broda izvukao kućinu šuperenu među platnicama a koja je ponegdje svojim repovima stršila ka unutrašnjosti broda. Posljedica toga bio je prodor vode. Vino kao teret je bio čist i bezopasan po brod pa se među brodarima smatrao kao gospodski teret. Prodor vode, lom u snasti za vrijeme jedrenja, kvar kormila, pucanje lanaca i gubitak sidra za vrijeme upotrebe, gubitak čamca kod teškog mora i slično završavao se često gubitkom ili većim oštećenjem broda. I sam gubitak broda, ne uzimajući u obzir i ugroženost života posade je bio tragičan epilog za dotičnog brodarka u tadašnjim teškim ekonomskim uslovima življenja.

(svršetak u idućem broju)