

LOGER I ŠKUNER - MEGARA, DRAŽICA I NEREZINAC

Tekst i foto: **kap. Luciano Keber**

Loger, sadašnjeg imena Nerezinac, trenutno na završnom opremanju u lošinjskoj lučici Nerezine, preplovio je bezbrojne milje svakojakim rutama od svojeg početka, tim više što se datum i mjesto njegova nastanka (rođenja) ne zna. Pretpostavlja se da je nastao negdje tijekom Drugoga svjetskog rata, ili odmah po njegovom svršetku. No to nikada nećemo sa sigurnošću saznati, jer je izvorna dokumentacija

izgubljena ili namjerno uništena, ali postoje neke indicije da je brod izgrađen u Albaniji. Poslije rata našao se u Kraljevici, u brodogradilištu gdje je popravljen, i gdje je pojačane konstrukcije radio kao remorker (tegljač), odnosno motorni brod za razvoz pontona, maona, plutajućih dizalica i ostalih objekata unutar brodogradilišta. Nosio je ime Megara. Bilo je to vrijeme nacionalizacije, državnoga otimanja i svojanja.

Po odsluženju radnoga vijeka ne odlazi u mirovinu, već biva rashodovan. Kupila ga je, točnije dodijeljen je ribarskoj zadruzi Dražica. Tamo je preuzeo ime zadruge, no već 1950. godine prelazi u dvojno vlasništvo dviju obitelji iz Šmrike, Slavka Turine i Frana Čandrlića, koji ga pretvaraju u pjeskara zadržavši mu ime Dražica, prema kraljevičkoj uvalici u kojoj se uglavnom zadržavao, ime koje asocira na luku



upisa, u ovom slučaju. Danas je tamo smještena Lučka ispostava Kraljevica, Lučke kapetanije Rijeka.

Brod je bio jedan od petnaestak šmričkih pjeskara (sajbunera) i prijevoznika svakojakog građevnog materijala, pa i kamenja kojim su nasipavali temelje za riječki Molo longo, hraneći pritom četrdesetak obitelji. Morski pijesak se u Kvarneru najviše „dizao“ (danas bi mnogi rekli „brao“) u Bakarcu, Novom Vinodolskom, Vrbniku, Šilu, sjevernoj obali Cresa, Medulinu...

Još jednu bitnu preinaku Dražica doživljava 1962. godine u škveru Trubić u Klimnu na otoku Krku, kad su mu u potpunosti izmijenjeni pramac i krma. Sljedeći važniji zahvat zbio se 1978. godine kad se u brod ugradio četverocilindarski motor marke Torpedo snage tridesetak kilovata. Prije njega u strojarnici su bili motori, marke Škoda i Deutz.

Trup je imao povećani otvor skladišta nauštrb čvrstoće konstrukcije trupa, radi lakšeg ukrcaja i iskrcaja tereta, ali i smanjenog paližanja (ravnanje i razvlačenje) poznatijeg naziva kao salbun ili žalo, u Kvarneru nazvan i sabjun. Pijesak je nakon ispiranja slatkom vodom – kišnicom korišten kao građevinski materijal.

Na krmi je izgrađena polukružna kućica u kojoj je smješteno upravljačko mjesto: kormilarsko kolo s uputnikom za porivni stroj, krevet za kratki odmor te ulaz u strojarnicu koja je bila odmah ispod kućice. Još jedan silaz u potpalublje, točnije pramčani prostor bio je na samom pramcu, na palubici kaštela. Odmah ispred skladišta bio

je uglavljen (postavljen) jربول s pripadajućom samaricom (derićem) o koju se je vješala grabilica (grajfer).

Teretni uređaj sastojao se, osim već spomenute jربولne opreme i od dizelskoga motora, u to vrijeme najčešće Arana koji je osim vitla s čeličnim užetom (mantom) opsluživao i pumpu vode kojom se

konstantno ispumpavalo vodu tj. more koje se unosilo zajedno s pijeskom. Nije bio rijedak slučaj da brod potone za rivom, budući da su najčešće bili prekrcani.

„Pjeskarenje“ kao privredna grana koja je hranila mnogobrojne obitelji tijekom nekoliko desetljeća nije bila nimalo lako. Štoviše, fizički posao je bio više nego mukotrpan, bez obzira na to što je u kratko vrijeme evoluirao od jednostavnih „fikalaca“ s lopatama, „žlicama“ i kopanicama, do motornih dizalica s grabilicama tzv. grajferima. Prateći tehnički napredak, broj članova



Dražica u Kraljevici, svojoj matičnoj luci, uređena kao pjeskar. Još uvijek nema palubne kućice na krmi, gdje stoji Stanko Turina. Slika potječe iz pedesetih godina prošlog stoljeća.



NEREZINAC

Iz upisnika brodova u Lučkoj kapetaniji
 Rijeka, od 14. rujna 2014. godine,
 za brod Dražica je razvidno:

Vrsta:	motorni jedrenjak uz vijak
Ime:	Dražica
BT:	30,27
NT:	18,59
Svrha:	za prijevoz tereta
Područje plovidbe:	obalno more Republike Hrvatske
Tip broda:	Kuter
Oprema:	1 paluba, 1 jarbol
Materijal gradnje:	drvo
Dužina trupa (preko svega):	16,31 m
Najveća širina:	4,63 m
Visina sredine broda:	2,36 m
Mjesto i godina gradnje:	nepoznato
Rekonstrukcija:	Kraljevica 1948.
Nosivost na ljetnoj liniji krcanja:	40 tona
Pogonski motor:	Škoda, 4T, 3 cilindra, 17 kW; 1983. zamijenjen Torpedom, 29,44 kW
Opaska:	9. svibnja 2012. godine upisuje se u Hrvatski upisnik pomorskih trgovačkih brodova LK Rijeka za brod Dražica, opis zabilježbe svojstva kulturnog dobra



Pred isplavljenje po novi teret, cijela posada Dražice je na broju: od pramca prema krmu (s lijeva nadesno): Zlatko Turina i Franjo Jelušić (kod jarbola), Fran Čandrić i Kazimir Turina. Prvi koji proviruje na samom pramcu je nepoznat.

posade se konstantno smanjivao. U konačnici se sve svelo na dvije osobe.

Zabranom pjskarenja, odnosno vađenja pijeska s morskog dna Dražica, još uvijek kod istog vlasnika, 1999. i 2000. godine mijenja svoju namjenu, ali i opremu: biva pretvorena u brod za prijevoz putnika iz rasonode u aranžmanu jednodnevnih putovanja. Za tu svrhu

krmena joj je kućica povećana radi ugradnje sanitarnih prostora, skladište je pretvoreno u društveni prostor (salon), a teretni uređaj je uklonjen. Međutim, stjecajem okolnosti, nikada nije zaplovio u toj funkciji. Iz svoje je uvale Marenska (u neposrednoj blizini Jadranova i Črišnjeva) gdje je bio na stalnom sidrištu do 2006. godine, otplovio za Nerezine, u malo

Loger i škuner... Oba naziva i sva imena odnose se na jedan mali brod, budući dvojarbolni jedrenjak. Iako malen, on je ipak velik, naročito u kontekstu očuvanja pomorske baštine, konkretno drvene brodogradnje. Nadživio je mnoge vlasnike i preinake, parni stroj i tri dizelska motora.



Palubni radovi kod održavanja opreme: od pramca prema krmi: Franjo Jelušić (puši), Fran Čandrić pjumbiva i Kazimir Turina, zapovjednik, ne radi ništa. Slika potječe iz šezdesetih godina.

brodogradilište sada pok. Kresencia Lekića, gdje je starcu udahnut novi život.

Trup je temeljito rekonstruiran, dotrajali drveni elementi konstrukcije zamijenjeni su novima, a kobilica je pojačana čeličnim profilom koji osim čvrstoće ima i balastnu funkciju. Opremljen je kosnikom i dvama jarbolima, s dva sošna i dva vršna jedra (randa i kontraranda) i četiri letna jedara (prečki –flokova).

Takav brod germanski jezici nazivaju Schooner. Naša inačica je škuner ili škuna. Romanski jezici, a s njima i francuski, zovu ga – Golette. Ovaj je naziv u hrvatski jezik inkorporiran kao goleta. Otkuda i otkada u našoj pomorskoj terminologiji naziv za brod s navedenim jedriljem loger, nije potpuno jasno. Jedini, odnosno najstariji trag pronašao sam kod vrsnog lingviste, profesora zagrebačkoga Univerziteta Petra Skoka, u jednom od njegovih izdanja: Naša pomorska i ribarska terminologija na Jadranu, izdanje Jadranske straže od 1933. godine, na str. 150. U osebujnom nazivlju u poglavlju tipologije tradicijskih brodova navodi vrstu jedrenjaka pod nazivom loger, a pod njime nalazi se upravo opisani brod. U ekstenziji kratkog opisa navodi da Englezi takav tip broda nazivaju Schooner (škuner, škuna). Taj isti brod – jedrenjak, možemo li ga smatrati uljezom ili endemom u svestranom i višeznačnom

NEREZINAC

POSILIJE REKONSTRUKCIJE U NEREZINAMA

Dužina trupa:	18,60 m
Širina:	4,60 m
Površina jedara:	170 m ² ; 2 sošna, 2 vršna i 4 letna jedra
Količina balasta:	8 tona olova i 7,5 tona cinka
Pogonski motor:	Fiat Aifo, 180 kW
Vlasništvo:	Loger d.o.o.

nazivlju naše velebne plejade tradicijskih brodova i barki? Jer, opće prihvatljiva činjenica je saznanje da se jedrenjaci međusobno razlikuju po vrsti i broju jedara (po jarbolju i jedrilju), za razliku od barki, koje se međusobno razlikuju po obliku (dizajnu) trupa. Ovdje se osvrćem na jedno od predavanja, koje sam održao u sklopu Kvarnerskog festivala starih barki Fiumare, 2016. godine u vijećnici Grada Rijeke, pod nazivom Loger - uljez ili endem?


Naime, logerska jedra izgledom odgovaraju oglavnim jedrima (engl.



Lug sail), a ona se mogu pronaći u tri verzije: deeping lug sail, standing lug sail i balanced lug sail. Upravo ovo zadnje spomenuto, Balanced Lug sail najčešće nalazimo na našim bracerama, trabakulima, pelizima, pa i bragocima, batelima i manjim barkama kao što su batane, pasare i kvarnerski gucevi, pa bi analogno tome upravo nabrojane barke i jedrenjaci bili klasični istočnojadranski lugeri, tj. logeri. A naš Nerezinc, opremljen (ojedren) kao glavnim – sošnim jedrima (engl. Gaff sail), ali i neizostavnim letnim (flokovima), po podastroj nomenklaturi spada u škune(re), najmanje dvojarbolne jedrenjake bez međupalube. Treba napomenuti da o glavna jedra (lugerska) uvjetno mogu spadati u poprečna jedrilja, jer se, kao i latinsko jedro, često mogu upotrebljavati poput križnih jedara, dok sošna i njima pripadajuća vršna jedra, koja ne prelaze jarbol, spadaju u uzdužna jedrilja, jednako kao i letna (prečke, flokovi).

EKLEKTIČARI I PREPISIVAČI MEGARU I DRAŽICU NAZIVALI SU I KUTEROM I BRACEROM.

Rekonstrukcija Nerezinca, kao i opremanje nadzire Hrvatski registar brodova (HRB), budući da ovo plovilo zbog svoje veličine neće biti registrirano kao brodica, već kao brod ili jahta. Pravila gradnje i opremanja koja obvezuju Nerezinca očituju u mnogočemu: neće se moći sve urediti dosljedno –tradicionalno, s obzirom da „povijesni“ brodovi u svoje vrijeme nisu bili podložni istim današnjim pravilima.

Svaki naš tradicijski brod odnosno barka je povijesna enigma, a da bi se u nju unijelo malo svjetla spoznaje potrebno je mnogo istraživanja. Srećom još uvijek se mogu naći ljudi koji iz prve ruke mogu ispričati mnogo o traženoj temi, i njima ovom prilikom želim zahvaliti. Osim zahvale kazivaču Mariju Poliću, unuku jednog od posljednjih vlasnika Dražice, Kazimira Turine, zahvala ide i svima koji su starom i malom drvenjaku, ali velikom i novom Nerezincu udahnuili novi život; ponajprije projektu Mala barka 2, Primorsko –goranskoj županiji, Ministarstvu turizma, Gradu i TZG-a Malog Lošinja, kao i brojnim entuzijastima i zaljubljenicima predvođenima Ferdinandom Zorovićem. 

KRONOLOGIJA

Mjesto i godina gradnje je nepoznato. Talijanski remorker Megara kao ratni plijen pripada Jugoslavenskoj ratnoj mornarici do 1946. godine, kada je predan Ribarskoj zadruzi Dražica u Kraljevici koja mu je nadjenula ime: Dražica.

1948.

Jedna je od prvih rekonstrukcija broskog trupa;

25. 5. 1949.

Biva upisan u Upisnik pomorskih trgovačkih brodova pri Lučkoj kapetaniji Rijeka.

19. 1. 1950.

Prelazi u vlasništvo dvaju Šmričana: Stanka Turine i Frana Čandrića, temeljem ugovora o kupoprodaji.

1956.

Jedno od prvih preuređenja, vjerojatno je tada dobila palubnu kućicu i nešto od dodatne opreme;

1962.

Dolazi do promjene suvlasništva, Fran Čandrić svoj udio prodaje sinu Stanka Turine – Kazimiru, tom prilikom brod u potpunosti pripada obitelji Turina. Nakon toga brod odlazi na preuređenje u škver Trubić, u Klimnu na otoku Krku.

1978.

U brod se ugrađuje moderniji i jači motor: Torpedo, snage 29,44 kW.

1984.

Stanko Turina svoj udio u vlasništvu prepušta unuku Zlatku, sinu Kazimira. Klasični primjer kojem vlasništvo i korištenje broda prelazi tri generacije, „s koljena na koljeno“

Od 1999. do 2000.

U uvali Marenska, u blizini Kraljevice brod biva preuređen i mijenja svrhu. Iz pjeskara postaje putnički brod za jednodnevni prijevoz putnika, skida se teretni uređaj, skladište se uređuje kao dnevni putnički prostor i povećava se krmena kućica (kazamata).

Do 2016.

Stalno boravi na vezu u uvali Marenska (između Črišnjeve i Jadranova – blizu Kraljevice), kad isplovljava za Nerezine, specijalizirani škver za drvene brodove na otoku Lošinju, postojbini kvarnerske brodogradnje, u vlasništvu Kresencia Lekića.

2010.

Dražica je na listi zaštićenih kulturnih dobara;

9. 5. 2012.

U Upisnom listu upisuje se za brod Dražicu zabilježba, svojstvo: kulturno dobro. Počinje temeljita rekonstrukcija sa svrhom vraćanja broda u „izvorno“ stanje (jedrenjaka) s pretpostavkom da je morao izgledati kao loger, tj. škuner.

2019.

Postaje interpretacijski centar koji dijelom čini muzej na otvorenom, prema uzoru na talijanski Cesenatico, prvim Eko muzejom na otvorenom u Mediteranu.

Trenutno se nalazi u Nerezinama u fazi završnog opremanja. Prvo jedrenje očekuje se krajem travnja uz nazočnost visokih državnih gostiju, na čelu s predsjednicom Republike Hrvatske, gđom. Kolindom Grabar Kitarović. Njegovo prvo javno predstavljanje bit će na festivalu mora Fiumare u Rijeci, točno mjesec dana kasnije, 28. svibnja.