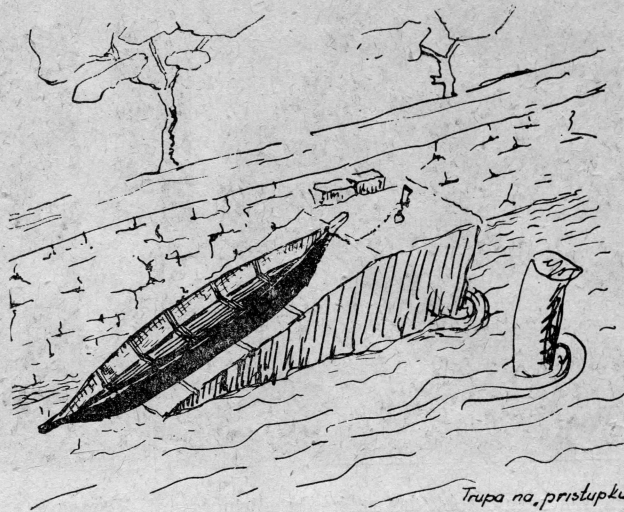


Plovila u donjoj Neretvi

Ilija Burić

Rijeka Neretva je u svom donjem toku plovna do Metkovića u dužini od oko 21 km, pa pomorski brodovi u redovitim prugama, teretnjaci i brodovi svih vrsta plove po tom dijelu rijeke. Čudno je — na oko — zašto stanovnici ovoga kraja (u području neretvanske delte) ne upotrebljavaju brodove i čamce istoga tipa kao na moru.

Ovdje je važno napomenuti, da je stanovništvo donjoneretvanske delte sastavljeno — skoro isključivo — od poljoprivrednika i ribara. Konfiguracija terena zahtijevala je izgradnju naselja u pribrdskom krševitom terenu, dok se obradivo zemljište nalazi u nizini uz rijeku i nebrojenu mrežu manjih i većih kanala. Prokopavanjem ovih kanala stvoreno je od močvare — kolmiranjem terena — plodno tlo. Uz ovakove terenske uslove neretvanski seljak je, više nego igdje drugdje, vezan uz plovilo. Ono ga sa zemljišta prevozi do kuće. Bez njega ne može loviti ribu ni barsku pticu, prilaziti imanju i ubirati plodine. Plovilo ovdje u punoj mjeri zamjenjuje: konje, mazge, maгарce i zaprežna vozila.



Trupa na pristupku

Kod ovolike potrebe za plovnim sredstvima morao je, upotrebom kroz dugi niz godina i stoljeća, rezultirati dobro odabrani tip prevoznih plovnih sredstava.

Odmah je potrebno uočiti razloge, koji su presudni kod gradnje neretvanskih plovila i koji su usloveli gradnju objekata bez ikakvog komforta i bez potrebe za arhitektonsko-estetskim ugođajem: Neretvanac upotrebljava ova svoja prevozna sredstva isključivo danju. Za prenoćenje ona njemu nisu potrebna, jer plovi uzduž uske rijeke s gustim naseljima, a na ribanju imaju redovito izgrađene primitivne kućice od ševara — »pojate«. Sigurno je, da je ova činjenica uslovila primitivan izgled neretvanskih plovila, jer ona Neretvancu ne predstavljaju ono, što predstavljaju mornaru na moru: njegov dom — kuću! Kroz dugi niz godina Neretvanac je tražio jedino funkcionalni momenat, koji je u današnjim plovilima izražen do maksimuma, ali na štetu estetskog izgleda.

U dolini Neretve postoje svega dva tipa plovila i to: trupa i lađa.

Trupa ima slijedeće dimenzije: dužina 4.00 do 4.10 m u vrhu i 3.40 m u dnu; najveća širina u vrhu 0.90 m, a u dnu 0.50 m; visina oko 0.25 m. Izrađena je obično iz 3 komada dasaka, od kojih je dno debljine 2—2.5 cm, a strane (bande) 1.2 cm. Povezivanje se vrši rebrima (lukoćima) izrađenim iz dva dijela, naslonjenim jedan uz drugi. Na provi i krmi su ojačani dijelovi (statve), koji služe za povez strana. Ovaj pramčani i krmeni ojačani dio je nešto produžen i zaobljen da može služiti kao rukohvat pri prijenosu i tегlenju. Rebra su redovito iz murovog drveta, a sve ostalo iz borovine. Prova ima učvršćen lanac za privez. Poslije dovršenja vrši se katranski premaz, a kod upotrebe se dno prekriva ševarom da ne ispuca od sunca. Ševar se često mijenja, jer se pri vožnji redovito ovlaži pa bi mogao trunuti. — Obzirom na dimenzije neretvanska trupa (trupica) predstavlja vrlo stabilno plovilo, a može podnijeti teret vozača i korisni te-

ret 200—250 kg. Kod prijevoza po plićacima i blatu ovo prevozno sredstvo se lako, snagom jednog čovjeka, može povlačiti, a dvojica je mogu prenositi na velike udaljenosti (U nuždi i prijenos vrši jedan čovjek na leđima). Ukrcaj i iskrcaj rinfuznog materijala je relativno vrlo lak, jer je na gornjoj strani potpuno otvorena. Kad je velika nužda i iznenadni pljusak, Neretvanac izvuče trupicu na kopno, prevrne je i u ležećem stavu, pod trupom, prebrodi nevolju.

Trupa nema ugrađenog kormila. Vožnja se vrši veslom posebnog izgleda, a vozač kod svakog zaveslaja izvrtanjem vesla ispravlja pravac. Veslo je tako građeno da može služiti i za otiskivanje (naročito kod uzvodne vožnje). U riječnom koritu vožnja nizvodno vrši se sredinom i maticom rijeke, a uzvodno krajem, da bi se koristilo otiskivanje. Kod normalnih prilika brzina vožnje je 6—8 km/sat nizvodno, a 4—5 km uzvodno. Kod velikih brzina vode brzina se povećava pojačanjem struje u nizvodnom smjeru, a uzvodno se smanjuje, ali ne u istoj proporciji, jer tada se vozač najvećim dijelom oslanja na otiskivanje, pa uzvodna vožnja i kod brzine struje do 6 NM ne iznosi nikad manje od 3 km/sat. Osim toga, kad je brzina struje velika nastaju poplave i Neretvanac se služi poplavljenim blatskim putovima.

Izgled trupe vidljiv je iz skice. Stabilnost na vodi je veća kad je trupa opterećenija, ali — paralelno s tim — povećava se opasnost od prelijevanja valova. Vrlo je zanimljivo promatrati vozače — i pod punim teretom — ozbiljnim i oštrim valovima. On položi trupu paralelno s pravcem vala, pa se zapljuskivanje vrlo rijetko događa. Mala djeca, u najranijoj mladosti, vrlo smiono manevriraju trupom, pa je zaista čudno, kako se nesreće vrlo rijetko događaju.

Trupa dobro odgovara lovcima na ribu i barsku pticu. Izbacujući mrežu, ribar jednom rukom daje veslom pravac, a drugom baca mrežu. Kod skupljanja mreže nakupljenu vodu lako izbaci šešulom. Kod lova na pticu lovac se u barskim jezerima potpuno zakloni u plićak obrastao ševrom, a kasnije, kad je lov gotov, kupi pticu iz trupe i ponovo se zavlači na novi položaj.

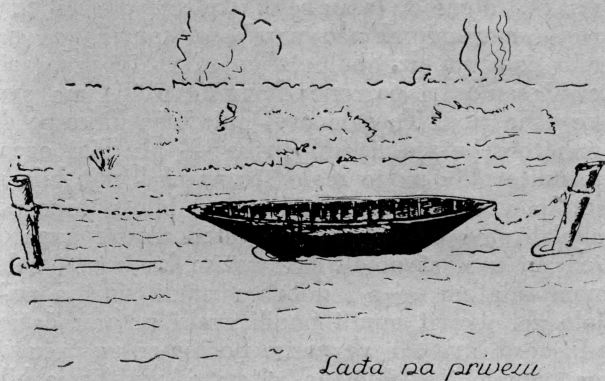
Kombinirana upotreba lađe i trupe nije isto tako rijetka. Tamo gdje lađa svojim gazom ne

može doprijeti, vrši se prekrcaj i prijevoz do cilja trupom.

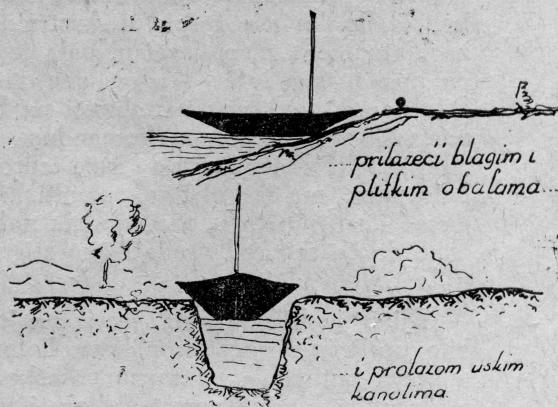
Veći tip plovila je »lađa«, čiji je oblik prikazan također na skici. Dimenzije su joj: dužina po vrhu 8,00 m, u dnu (kobilici) 3,40 m. Širina je 2,80 m u vrhu, dok se prema dnu poprečno sužava u obliku trokuta s malom ovalnošću pri kobilici. Visina je 0,80 m, a gaz, bez tereta oko 0,25 m. — Ni ova vrsta plovila nema ugrađeno kormilo, a to opet sigurno iz razloga, što se lađa često vuče kroz najveće plićake. Međutim, kod bilo kojeg načina vožnje kao kormilo služi jedno veslo, koje se provuče kroz stalno ugrađenu gužvu (štrop) na krmu. Kretanje lađe nizvodno vrši se redovno jednim parom vesala, koji leže na pokretnim »škarmima« (Ovi se škarmi skidaju, čim nisu u upotrebi). Izgled vesla je identičan veslima sa gajeta. Kod korištenja vjetra upotrebljava se jedro vrlo slično pelješkom. Jarbol se namješta samo za vrijeme jedrenja ili tegljenja pa ni on nije čvrsto ugrađen. Pričvršćen je u dnu u iskopanu rupu u rebru, a pri vrhu lađe na montažni prečni »stolac«, koji se sa strana urezima pričvršćuje uz rebro, a u sredini je providen rupom za prolaz jarbola. Daljnje učvršćenje jarbola vrši se konopom od vrha jarbola zatezanjem prema krmu. Najinteresantniji i redoviti način kretanja lađe protiv struje je tegljenje. Brzina tegljenja lađe odgovara brzini hoda pješaka, a tegljenje vrši 2—4 čovjeka ili konj u pratnji čovjeka. Tegljenje se vrši konopom oko 10 mm, dužine 30—50 m, koji je na jednome kraju vezan na vrh jarbola, a drugi kraj je u rukama teglača. Kosim udarom struje, pojačane brzinom tegljenja, osigurava se lakoća u kormilarenju, pa nikad ne postoji opasnost, da će teglači navući lađu na kraj.

Nosivost lađe je 2,5—3 tone. Kod ovakvog opterećenja može podnijeti dosta uzburkanu vodu površinu. Neretvanci ovim lađama redovito saobraćaju Neretvanskim kanalom do Korčule, Hvara i Makarske. Vrlo rijetko se dogodi stradanje lađe na moru, a meni je u sjećanju ostao samo jedan slučaj, koji se dogodio prilikom neredovitog nevremena.

Lađom se lako manevrira...



Lađa na privezu



Kao što je spomenuto kod opisa trupe, znaju Neretvanci na blagu pješčanu obalu izvući lađu, prevrnuti je i pod njom prebroditi kišu ili eventualno prespavati noć.

Zadnjih godina se u ovome kraju pojavljuju i pomorski tipovi brodova. Jedan od vlasnika ovih brodova rekao mi je: »Koliko god mi nastojali da se moderniziramo, ne treba se nadati, da će stari tip naše neretvanske lađe izumrijeti. Njezina praktičnost, u ovom kraju, produžit će joj život, a brod joj može korisno poslužiti kao teglač«.

Brodogradilišta lađa i trupa su rijetka. Najviše se grade u Kominu, a umijeće u izgradnji ovih plovila, izgleda kao po pravilu, prelazi s oca na sina.

Sigurno je, da se poslije ovog kratkog prikaza ni jedan čitalac ne će više čuditi ni grstiti na neugledne crne mrlje i »čunjeve«, što preplave Neretvu u rano jutro, kao što se ne čudi kad kroz goli dalmatinski krš ugleda kolonu osamarenih magaraca umjesto vitkih osedlanih konja.