

OVAKO TO TREBA BITI

Tekst: **Ive Jurov** Foto: **Jere Friedrich**

Ako bismo tražili brod savršenih maritimnih svojstava onda bismo vjerojatno upravo u drvenom brodu pronašli ono što tražimo, a ako bismo pak tražili kabinu u kojoj se i najviši košarkaši osjećaju udobno, onda bi taj drveni brod bio upravo ovaj kojega smo testirali u Brodogradilištu Filipi

Ni med cvjetjem ni pravice, dobro je to primijetio čuveni Miroslav Krleža. Da je još malo detaljnije ušao u problematiku primijetio bi da je među drvećem ta nepravda još i veća! Neko padne i postane žrtvom proždrljive peći, neko se smelje i postane švedski namještaj, a neko nastavi živjeti kao brod. Svako drvo, još dok je nejaka mladica, sanja o tome da jednom kad se rastane sa svojim korijenjem zaplovi morem i nagleda se svijeta. Svako drvo želi postati brod! I to je, nekako bismo mogli reći, najprirodniji put. Od svih materijala na ovome svijetu ništa se ne kreće morem tako prirodno kao što se kreće drveni brod. Možda jedino riba! Drvo i more vole se javno. I dok svi drugi materijali more razgrču, režu, odbacuju, drvo i drveni brod kroz more klize, more se pred drvenom aštom igra, po boku miluje madire, a na krmi čeznutljivo gleda u zrcalo pitajući se kada će opet proći tuda.

Kroz tisućljeća drvo i more su zajedno rasli, mijenjali se, i kao da su pronašli onu točku u kojoj je postignuta savršena ravnoteža. Dobar drveni brod je dovoljno težak da bude udoban i stabilan, forma mu je takva da za kretanje treba malo energije, a udobnost prirodnog upravo onako kako to samo drvo može pružiti.

Istini za volju, sve to dolazi po nemaloj cijeni. Drveni brod ne traži gospodara, on traži slugu, ili u najboljem slučaju partnera. Drveni se brod kroz vjekove naučio da se na njemu svakodnevno plovi, lovi, da se na njemu živi, i kad je tako tada je drveni brod partner koji više daje no što traži. Što se čovjek manje druži s drvenim brodom, on će tu pažnju kasnije tražiti kroz zahtjevnije održavanje. Drvenom brodu treba ljudska ruka! Zato je danas drveni brod jedan fenomenalan pokazatelj koji nepogrešivo govori u čijim se rukama nalazi.

Kao prvo, u današnje vrijeme drveni brod imat će samo onaj tko zna što je to drveni brod. To je čovjek koji ima ljubav, i zna znanje, to je čovjek koji za svoj brod gaji neopisive osjećaje i posvećuje mu svoje slobodno vrijeme.

Onaj koji plovi na drvenom brodu zauzvrat dobije iskustvo plovidbe koje je teško povezati s plovidbom na plastičnoj barci. Svatko tko makar jednom proba kako je ploviti na drvenoj barci, odmah će osjetiti da plovidba mora upravo tako izgledati.

Zna to dobro i obitelj iz sukošanskog škvera Filipi. Zato i jesu u obiteljskom brodogradilištu sagradili veliku pasaru, pasarun, kako bi se reklo. Brod je sagrađen još 1989. godine, ali nedavno je prošao kroz temeljitu obnovu. Barka

TEHNIČKI PODACI

Duljina:	8,2 m
Širina:	2,9 m
Visina :	1,2 m
Gaz:	1 m
Kapacitet:	12 osoba
Broj ležajeva:	3 + 1
Materijal:	hrast, smreka, mahagonij, iroko
Godina gradnje:	1989.

BRODOGRADITELJ

Brodogradilište Filipi, Sukošan
Tel/fax: +385 23 393 640
Mob: +385 91 253 6586
www.brodogradiliste-filipi.hr
info@brodogradiliste-filipi.hr

PERKINS M 92 B

Pouzdani četverocilindarski dizelski agregat, s direktnim ubrizgavanjem i atmosferskim ispiranjem cilindara

Snaga:	64 kW
Zapremnina:	4,4 l
Okretaji:	2.400 o/min
Okretni moment:	308 Nm pri 1.200 o/min
Masa:	423 kg
Provrt x hod:	105 x 127 mm





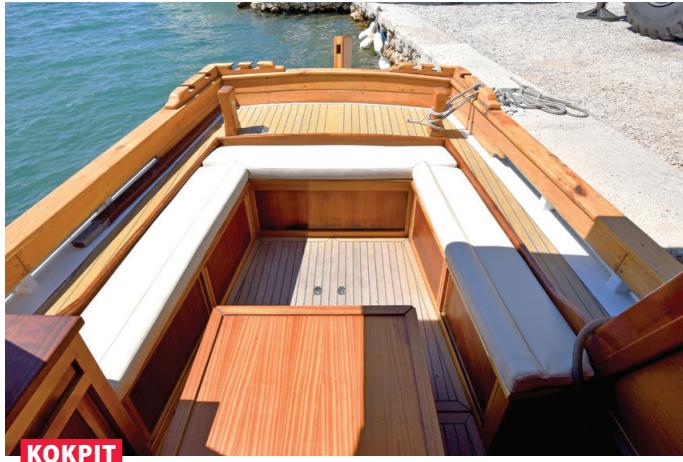
PLOVIDBA, S VELIKIM P

Ploviti ovim brodom znači iskusiti istinski užitak plovidbe



VEZA

Drveni brod ne traži gospodara, on traži slugu, ili u najboljem slučaju partnera



KOKPIT

Kokpit svojim izgledom podsjeća na stare brodove koji su plovili nekoć davno, a u isto vrijeme nudi i udobnost suvremenih brodica



KRALJEVSKI

Dva mankula, svaki na svojoj strani i pasakavi na razmi, poput krune okružuju kokpit tako da se čovjek u njemu doista osjeća kraljevski

je građena u najboljoj maniri klasičnih jadranskih drvenih brodova, kao najbolji multopraktik. Naime, u nas se, uz izuzetak Lošinja, barke nigdje nisu gradile za razonodu. Barkom je moralo moći zaslužiti. Barka je morala loviti ribu, prevoziti ovce, ulike, ulje, drva, kamen, ljude... danas srećom jedan dobar dio nabrojanih aktivnosti više ne mora raditi, ali u srži je našega čovjeka da se njegov drveni brod mora iskazati u više, ponekad potpuno različitim uloga. Tako je o obitelj Zrilić tijekom obnove odlučila napraviti drvenu pasaru novoga doba, brod koji će biti nešto

kao obiteljska jahta, ali može poslužiti i kao pravi mali putnički brod za dnevne izlete.

PLOVIDBA KROZ PROSTOR I VRIJEME

Plovidba ovim brodom plovidba je kroz prostor i vrijeme. Ploviti ovim brodom znači iskusiti istinski užitak plovidbe. Budimo iskreni, mnogi od starih brodova bili su iznimno dobri, ali i neudobni. Ovdje to nije slučaj, ovdje se baš svaki aspekt posvetio udobnosti. Drveni trup iskušane forme jamči odlična maritimna svojstva, ali unutrašnjost, bilo da govorimo

o kokpitu, unutrašnjosti kabine, ili pak njenom krovu, sve, baš sve je napravljeno da se putnik osjeća udobno i sigurno.

KOKPIT

Obiteljska pasara škvera Filipi ima kokpit koji svojim izgledom podsjeća na one stare pasarune koji su nekoć davno plovili Jadranom, a u isto vrijeme nudi udobnost suvremenih brodica, o kojima i inače pišemo testove. No ova klupa ne samo da je udobna, već je i iznimno lijepa. Napravljena od smrekovine i obložena irokom s nekoliko tradicijskih



DO PROVE

Uz kabinu se prolazi sigurnim korakom, s jednom rukom na natkabini, i s drugom na visokoj ogradi



KUTIJA MOTORA

Kutija motora jest velika, ali ne predstavlja smetnju koja bi bila spomena vrijedna



KORMILARNICA

Klasično kolo kormila i poluga kopče i gasa podsjećaju na neka minula vremena

dijelova koji potpuno zaokružuju priču i uz uporabnu imaju jednako tako veliku i estetsku vrijednost. Dva mankula, svaki na svojoj strani i pasakavi na razmi, poput krune okružuju kokpit tako da se čovjek u njemu doista osjeća kraljevski. Kad se timuna preko kola kormila, onda veliki timun pokreće hidraulika, ali na vrhu lista je i mjesto predviđeno da se u njega utakne argola pa se može kormilariti i onako kako se to nekoć činilo.

Da je razma malo viša muradu bismo nazvali balavustom! Ovako ova ogradića podiže osjećaj sigurnosti ako se u kokpitu nađe neki putnik nenevnikao na more, ali ipak nije toliko visoka da bi se pak neki maritimo osjećao sputano.

Kutija motora na ovakvim je brodovima oduvijek predstavljala veliki problem. Teško je reći da jedna tako velika kutija nasred broda ne smeta, međutim ovdje je ta mana pretvorena u prednost. Kao i na svim brodovima koji ne mogu svoj motor smjestiti drugačije, tako je i na ovom ova kutija motora iskorištena kao veliki centralni stol, ali u ovom slučaju oko nje se putnik slobodno kreće, bez pretjeranih smetnji.

NATKABINA

Prostor natkabine je doista velik. Takvu prostranost se rijetko viđa na nekom brodu! Za to je najzaslužnija

doista velika visina, osjetno viša od dva metra, tako da će tu i košarkaš moći ugostiti odbojkaša!

Na lijevoj strani je kormilarnica baš onakva kakvu bismo i očekivali na ovakovm brodu. Klasično kolo kormila i poluga kopče i gasa podsjećaju na neka minula vremena. Od instrumenata tu su samo prekidači i originalne Perkinsove urice koje pokazuju podatke s motora; okretaje, temperaturu, amperažu i gorivo.

Najvrjedniji navigacijski instrument na ovom brodu bit će njegov kormilar (ne skiper, skiperi su na plastičnjačama, a ova barka ima timunjera!) i njegovo iskustvo. A iskustva ovom kormilaru ne nedostaje, i on, za razliku od većine drugih barkom ne samo da zna ploviti, već je znade i sagraditi!

Lijevi bok zauzima prekrasno napravljena brodska kuhinja. Iako po opremi vrlo skromna, jer ima samo jedan gorionik i mali sudoper, ova kuhinja kroz obilje prostora i veliku radnu plohu sasvim sigurno zadovoljava potrebe broda, bilo da se govori o obiteljskom krstarenju ili pak o prijevozu putnika na dnevnim izletima.

KABINA

Kabina je za razliku od natkabine zatvorena. Ovaj je prostor od ostatka broda odvojen klasičnim vratima kakva



NATKABINA

Rijetko kad se viđa ovako velika visina natkabine, pogotovo na drvenom brodu ove veličine

BUILT FOR PURPOSE



COLNAGO

Pakleni otoci d.o.o.,
Držićeva 21, 21000 Split, Hrvatska
Tel: + 385 0 98 959 5094
Fax: + 385 0 21 321 694
mail@colnagomarine.com
www.colnagomarine.com



KUŽINA

Iako skromna, kuhinja kroz obilje prostora zadovoljava sve potrebe, bilo da se govorio o obiteljskom krstarenju ili pak o prijevozu putnika na dnevnim izletima



KABINA

U kabini se ulazi preko tri stepenice koje iznenađuju svojom veličinom primjerenijom velikim brodovima nego brodici ove veličine



VENTILACIJA

Kabinu zatvaraju klasična vrata koja jamče dobru prirodnu ventilaciju, a onda i zdravi brod



I KLUPA, I LEŽAJ

Naslon klupe se podiže i pretvara u ležaj s najboljim pogledom na barci

se susreću na drvenim barkama i omogućuju stalnu prirodnu ventilaciju.

A kad se ta vrata otvore... Bože mili čuda neviđena! Dakle svi smo mi već polako naučeni na klasične kabine, naučeni smo na to da se u njoj nalaze po dva ležaja u pramcu, da tu ima obično i po jedan stol i sve one stvari koje se tu još, ovisno o veličini nađu. A onda nas dočeka ova barka koja odjednom ima i neke dodatke kojima se baš i ne nadamo.

Pajoli kabine su tri škaline niže. Stepenice su velike, pune, po standardu kopna ili velikih brodova, i to je prva stvar koja se ne očekuje, a tako ugodno iznenadi. S desne strane je velika i ugodna klupe s naslonom za koju je odmah jasno da će služiti i kao ležaj. U vrijeme našega testa barka je bila

u finalnoj fazi opremanja, a kako se sezona zahuktavala tako su tapetari sve više kasnili s narudžbama pa tako ni jastuci nisu bili gotovi, ali ne treba biti pretjerano maštovit da se zamisli kako će sve to izgledati. Kut naslona i sve ostale dimenzije moglo bi poslužiti za ergonomski priručnik!

I sada slijedi prvo iznenađenje! Naslon se podiže i pretvara u ležaj! Vjerojatno najbolji ležaj na barci, s najljepšim pogledom kroz fineštrin.

Preko puta klupe je pravi veliki brodski zahod. I zahod je možda čak i predimenzioniran, kao i cijela kabina, ali ako barka bude prevozila turiste, to je jedan od osnovnih preduvjeta da se manje iskusan čovjek ugodno osjeća i da se vrati na brod. Zahod ima sve što treba; školjka s električnim ispiranjem,

toaletni ormarić i umivaonik. Naravno, tu je i fineštrin za svjetlo i ventilaciju.

I sada dolazimo do jedine stvari koju bih se usudio kritizirati. Naime, između pregrade zahoda i pramčanoga ležaja je prostor koji je potpuno neiskorišten, barem u vrijeme testa. Možda je sada već, s dovršetkom opremanja i ovaj prostor iskorišten recimo za kakvu klupicu, spremište, unutrašnju kuhinjicu, frižider, mini-bar ili kao gambuža... ne znam, no u svojih 20 godina koliko skačem po barkama i brodovima, još nisam vidio takvu rasipnost s prostorom! Kako se ono kaže - može se! No uza svu tu rasipnost prostora, ničega tu ne fali, može se reći da čak daje i na dodatnom osjećaju prostranosti u ionako velikoj kabini.

TRADICIJA DUGA GOTOVO TRI STOLJEĆA

Neka mi Murterini ne zamjere što će za njihove migracije upotrijebiti stih iz Šibenske balade, ali upravo tako ćemo najlakše opisati nastanak ovoga škvera.

Rasulo se svud po svitu,
to šibensko ludo sime... i sada slijedi parafraza

Onda su po cilom svitu
doznali gajeti ime

Priču o Pašku Filipiju, rodonačelniku gajete u ovom obliku u kojem se susreće i dan danas, znaju skoro svi koji iole ozbiljnije prate drvenu brodogradnju. On je sa svojim sinovima stigao na Murter stoljeća. Svaki od sinova pokrenuo svoj škver, i nije trebalo mnogo premalen za sve

I tako je jedan Filipi Tošulo sa Krstom i Ljubom prošloga vijeka godine svoju Sukošanu, upravo na kojem se ovaj Važno je napomeniti gajete koje se nalaze betinskog Muzeja drvene upravo u škveru obitelji Filipi-



s Korčule u prvoj polovici 18. nastavio je očev zanat i njihovi sinovi isto... i da Murter postane njih. od Filipija, Ante sinovima Šimom, početkom točnije 1932. sreću pronašao u na ovom mjestu škver nalazi i danas. da su jedine dvije u stalnom postavu brodogradnje napravljene Tošulovi. To su čuvena Cicibela iz 1931. i nedavno obnovljena Marija iz 1922. godine.

Od tada ovaj škver gradi drvene brodove, no uspješno se prilagodio i novom vremenu tako da je djelatnost sada proširena i odnosi se i na popravak i održavanje skoro pa svega što plovi. Veliki broj zadovoljnih mušterija više no jasno govori kako svoj posao rade dobro i kvalitetno. Bio bi Paško Filipi ponosan!



TOALET

Zahod ima sve što treba; školjka s električnim ispiranjem, toaletni ormarci i umivaonik. Naravno, tu je i fineštrin



VIŠAK PROSTORA

Između pregrade zahoda i pramčanoga ležaja je prostor koji je potpuno neiskorišten

LOWRANCE®

**NOVI
ELITE
FISHING SYSTEM™**



**PRONALAŽENJE
RIBE
JE POSTALO
JOŠ LAKŠE!**

MERIDIAN

Trnjanska cesta 63, Zagreb
T: 01 6176 364 F: 01 6165 080
info@meridianprojekt.com
www.meridianprojekt.com

KOLO ŽIVOTA



Zanimljiva je i još jedna priča sukošanskom škveru Filipi. Priča je o jednoj gajeti koju smo vidjeli na dan testa kako ulickana čeka pod dizalicom u škveru da dođe na red za spuštanje u svoj prirodnji ambijent. Tu su gajetu braća Joso i Ljubo Zrilić kupili s namjerom da s njome jedre na regatama tradicijskih barki s latinskim jedrom. Oni su tražili gajetu, a sasvim slučajno pronašli obiteljsko blago!

Naime upravo tu gajetu sagradio je pedesetih godina njihov djed! Plovila je ta gajeta uglavnom po Kornatima, i promjenila nekoliko vlasnika da bi na kraju došla u ruke unuka meštara koji ju je i sagradio. I eto, krug života je zatvoren, gajeta je prošla đir po moru i vratila se doma, u ruke onih koji će sasvim sigurno znati kako joj osigurati sve ono što treba.

Pregrada između tog nazovimo dnevnog i prednjeg spavaćeg dijela seže do 2/3 visine. Odlično je to rješenje jer prostor se ne zatvara, a spavači opet imaju stanovitu intimu. Pretpostavljam da će uskoro gornju trećinu zatvoriti pomicni zastor čime će učinak biti stopostotan; tijekom dana to je jedinstveni otvoreni prostor, a potpuno odvojen tijekom spavanja. Ovo je osim estetike, bitno i zbog ventilacije, jer nijedna kabina, a na drvenom brodu pogotovo, ne bi smjela imati dijelove koji se ne mogu prozračiti.

NA MORU

Pogled na provu u plovidbi iskusnijem oku govori sve. Ovako velika i razvijena prova iznad vodne linije, s vitkom podvodnom formom predstavlja vjerojatno ono najbolje što brodogradnja može dati. Podvodni dio tradicijskih barki je vretenast, i svojom siluetom jako nalikuje ribi, to brodu i omogućuje tako prirodno kretanje. Kako se većina barke ipak nalazi iznad površine, tako su tu i određena ograničenja vezana uz brzinu. Jednostavno iskustveno pravilo kaže da će svaka tradicijska drvena barka bez većih problema postići onoliku brzinu u čvorovima koliko iznosi njena duljina u metrima. Može ona i brže, ali za to je potrebna velika snaga motora, a dobitak u brzini je zanemariv.

Kako smo mi imali sreću da je baš na dan testa zapuhao zapadnjak koji je fino raskopao more, mogli smo iskusiti istinski užitak plovidbe. Perkins je idealan motor za ovaj brod! Velika zapremnina, i veliki okretni moment dostupan gotovo od samog početka, od 1/3 gasa, omogućuju ovoj, poprilično teškoj barci da krene gotovo u trenu. No još je važnije to da radi bez i najmanje promjena u radu bez obzira na to plovi li se drito na val, niz val, ili s valom u proveni kvartir.

I sada ide ono bitno, zbog čega smo spominjali razvijeni pramac. Nailaskom na val događa se nešto zanimljivo. Kako val koji nailazi na aštu i raste, tako raste i istisnina što sprečava pramac da previše potone u val, što putnik osjeća kao iznimno udobnu plovidbu, tek nježno ljljanje u uvjetima u kojima bi većina drugih brodica neugodno pljuskala prvo zabijajući se u val i potom propadajući iza vala.

Kao i kod svih brodica, tako se i ovdje najviše osjeti val koji dolazi u bok, ali ni u ovom slučaju ne bismo mogli govoriti o nečem pretjerano neugodnom, barem na metar vala na koliko smo mi zaplovili.

I PAR RIJEČI ZA KRAJ

I iako su kabina i natkabina relativno dobro ukomponirane u siluetu, pogled na unutrašnjost i iskustva s drugih brodova slične veličine nagone me da se zapitam nije li se malo ipak pretjeralo s visinom, i u kabini, i u natkabini. Bi li barka bila nekako skladnija da je niža? Sve su to na kraju samo pitanja osobnoga ukusa, a pritom treba imati na umu da je obitelj ovaj brod radila za sebe, dakle i po svom guštu! Ono što ja sa strane mogu reći, gledajući ponos vlasnika svojim uratkom, i ozareno lice čim zaplove, jest da su očito napravili dobar posao. Ako izuzmem, opet osobni ukus, odnosno uvjetovanost da sam naučen prigijati glavu čim ulazim na brod, zbog čega bih ja pristao i na znatno nižu barku, drugih zamjerki nema!

Ovo je savršeni drveni brod! Majstorski izvedeni detalji, vrhunski materijali i ljubav utkana u njega izviru na svakom koraku, i nema ni najmanje sumnje da će svatko tko bude imao sreće zaploviti s ovom barkom to osjećati tijekom svake prepolovljene milje. BN



RAZVIJEN PRAMAC

Zahvaljujući razvijenom pramcu putnik na valovima osjeća tek nježno ljljanje, čak i onda kad bi većina drugih brodica neugodno pljuskala prvo zabijajući se u val i potom propadajući u dol