

Goran Filipi

BETINSKA BRODOGRADNJA

ETIMOLOGIJSKI RJEČNIK PUČKOG NAZIVLJA



HRVATSKA SVEUČILIŠNA NAKLADA | MUZEJ BETINSKE DRVENE BRODOGRADNJE

Goran Filipi

Betinska brodogradnja
etimologijski rječnik pučkog nazivlja

II. IZDANJE



**MUZEJ
BETINSKE
DRVENE
BRODOGRADNJE**

Zagreb - Betina, 2025.

Goran Filipi

Betinska brodogradnja: etimologijski rječnik pučkog nazivlja

Urednice: Kate Šikić Čubrić i Anita Šikić

Recenzenti: Ivana Škevin Rajko i Nikola Vuletić

Naslovnica: B-Forme.hr

Crteži: Nenad Bojmić i Krešimir Bosna

Fotografije: Marko Barišić, MBDB

Grafička priprema i dizajn: Tea Marin i Lovro Vudrag, B-Forme.hr

Korektore: Sandra Barešin, Mirela Bilić, Kate Šikić Čubrić

Tehnička priprema i grafička prilagodba teksta: David Ivić

Nakladnici: Hrvatska sveučilišna naklada i Muzej betinske drvene brodogradnje

Za nakladnike: Anita Šikić i Kate Šikić Čubrić

Tisak: Tiskara Zelina d.d.

Naklada: 1000 primjeraka

ISBN HSN 978-953-169-571-8

ISBN MBDB 978-953-46789-0-9

CIP zapis je dostupan u računalnome katalogu Nacionalne i sveučilišne knjižnice u Zagrebu pod brojem 001284024.

Knjiga je objavljena uz potporu Ministarstva znanosti, obrazovanja i mladih Republike Hrvatske.

SADRŽAJ

SADRŽAJ	5
PREDGOVOR	9
Uvodne napomene	10
Predgovor II. izdanju	12
Kako čitati rječnik	13
Iz povijesti betinske i istočnojadranske brodogradnje	15
RJEČNIK	21
DODATCI	259
Kazalo korčulanskih i murterskih brodograđevnih termina	260
Popis literature s kraticama	268
Posebni znaci i kratice	272
Costruzioni navali di Betina: vocabolario etimologico della terminologia popolare (riassunto)	274
Izvori fotografija i crteža	276

S osobitom zahvalnošću gospođi Stelli Filipi na podršci i dopuštenju za objavu drugog izdanja.

Na kraju će ostati riječ.

PREDGOVOR



UVODNE NAPOMENE

(Predgovor I. izdanju iz 1997.)

Ova će mi knjiga vjerojatno ostati najdražom koju sam napisao. Pripadam naime betinskoj brodograditeljskoj obitelji Filipi, potomcima Paška Filipija koji se 1745. sa svojim sinovima odselio iz Korčule i u Betini osnovao prvo brodogradilište na tom dijelu Jadrana. Brodograditeljsko se umijeće u obitelji Filipi tijekom stoljeća prenosilo s oca na sina sve do naše generacije u kojoj nemamo ni jednog jedinog brodograditeljskog stručnjaka niti bilo koga koji je u ikakvoj profesionalnoj svezi s tim zanatom, a tako će biti i u sljedećem naraštaju. Ako neki budući Filipiji budu na svojim stalažama držali i ponekad listali ovaj Rječnik, držim da sam ipak dao kakav - takav vlastiti brodograditeljski prilog Obitelji koja je svojem umijeću naučila i priučila mnoge, a, na žalost, nije znala vlastitu brodograditeljsku tradiciju po kojoj je spominju povijesnice zadržati u obitelji i dalje je unapređivati i razvijati.

Rječnik pred nama posljedak je višegodišnjeg terenskog i kabinetskog rada. Terenska sam ispitivanja vršio u Betini i u Korčuli. Ankete sam proveo i u Korčuli jer je odande umijeće brodograditeljstva 1745. g. prenijeto u Betinu, a u rječniku dijakronijskoga tipa bilo bi nedopustivo ne uzimati dosljedno u obzir zapravo neposrednu osnovicu terminologije kojom se bavi. Zato je uz svaku betinsku natuknicu jednakopravno obrađen i korčulanski ekvivalenat. Sustavna sam ispitivanja prema vlastitom upitniku proveo u dva navrata, u ljeto 1982. i u jesen 1983. i to po dvadesetak dana u Betini i u Korčuli, a kasnije sam još nekoliko puta boravio u oba mjesta, radi drugih poslova, i usput prikupio još neke termine kojih nisam imao - ti naknadno prikupljeni termini čine oko 5 posto građe. Zadnje sam dopune u građu unio 1991. godine. Na žalost, imam podatke samo za informatore koje sam ispitao 1982. i 1983. godine. Navodim ih redoslijedom prema godinama rođenja i zahvaljujem im još jednom na strpljenju i na vremenu koje su mi svesrdno ustupili, jer bez njih ovoga Rječnika ne bi ni bilo (neki od njih, na žalost, sada žive samo u vječnosti mnogobrojnih brodova koje su izgradili): Ivo Cvitković (1906.) iz Korčule, Todor Jeričević (1906.) iz Korčule, Vice Ivančević (1907.) iz Korčule, Ivo Tasovac (1908.) iz Korčule, Branimir Uroda (1911.) iz Betine, Špiro Depolo (1914.) iz Korčule, Nikola Šandrić (1919.) iz Betine, Dragutin Filipi (1922.) iz Betine, Jakov Denoble (1922.) iz Korčule, Šime Šandrić (1922.) iz Betine, Zdenko Filipi (1924.) iz Betine i Zvonimir Filipi (1927.) iz Betine.

Posebno zahvaljujem prijatelju i kolegi dr. Vladimiru Skračiću, zaljubljeniku u rodni otok i u sve otoke Jadranskog nam mora (a, usudio bih se reći, i u sve otoke svih svjetskih oceana) koji me, znajući za građu koju već dosta dugo imam u računalu (a koja je dosad bila dostupna samo u 11 kopija moga, kako danas gledam na stvari, dosta skromnoga magistarskoga rada obranjenog davne 1985. godine - od toga broja valja odbiti nekoliko primjeraka koji se nalaze negdje po stalažama dviju bivših republika bivše nam države, i jedan koji je nestao u plamenima Interuniverzitetskog centra za postdiplomske studije u Dubrovniku spaljenog bombama iz spomenutih republika) i nagovorio na pisanje etimologijskoga rječnika te poduzeo sve potrebite korake kod izdavača, Županijskog muzeja u Šibeniku, kako bi došlo do ugovora i ostvarenja projekta - zahvaljujem izdavaču čiji su djelat-

nici moju knjigu prepoznali kao vrijednu objavljivanja, nadasve uredniku Jadranu Kali i crtaču Branku Vukorepi. Zahvaljujem i, također kolegi i prijatelju, prof. dr. Ivanu Zoričiću na jezičnim savjetima i na rješavanju nekih dvojbi koje sam imao u svezi s prozodijskim sustavima dvaju idioma. Zahvaljujem i dragom mi profesoru, akademiku Augustu Kovačecu na dugim telefonskim razgovorima i pismima oko spornih etimologija. A najsrdačnije, kao i u prethodnim knjigama, zahvaljujem akademiku Vojmiru Vinji koji me vodi od mojih najranijih znanstvenih početaka, koji u svakom trenutku zna što pišem i čime se bavim, koji s velikim zanimanjem prati moj rad i koji mi je uvijek spreman pomoći svojim dragocjenim savjetima tako velikoga, a samozatajna znanstvenika. Zahvaljujem i svima koji su mi na bilo koji drugi način pomogli pri radu na knjizi. I na koncu, tamo gdje je mjesto šećeru, moram svakako zahvaliti i svojoj Stelli na velikoj strpljivosti koju pokazuje kad god intenzivno na nečem radim, ostavljajući me da se na miru utapam u noći i gustoći dima.



PREDGOVOR II. IZDANJU

Jako sam se obradovao kad su mi iz Muzeja betinske drvene brodogradnje iz Betine ponudili da pripremim drugo izdanje rječnika betinske brodogradnje iziškloga 1997. godine s naslovom *Betinska brodogradnja: Etimologijski rječnik pučkog nazivlja* u izdanju Muzeja Grada Šibenika. Naravno da sam odmah pristao i prihvatio se posla i, evo pred nama je drugo popravljeno i dopunjeno izdanje pa odmah na početku zahvaljujem izdavačima, posebice Kati Šikić Čubrić s kojom sam cijelo vrijeme pisanja ovoga izdanja bio u kontaktu i koja mi je bila glavna veza za kolanje potrebnih mi informacija na relaciji Betina - Medulin.

U drugome su izdanju ispravljene pogreške iz prvoga (premda sumnjam da sam uočio baš sve), a i dodano je dvadesetak termina na temelju fotografija predmeta i crteža s opisima koje su mi posredovali iz betinskog muzeja. Na žalost, uz fotografije nije bilo naziva za dva bitna predmeta (i sam sam u više navrata pokušavao doći do tih naziva, ali bez uspjeha), no ipak sam i njih uvrstio u Rječnik: spravicu za kriviti zube *šegunu* opisao sam pod natuknicom *šegun*, stega koja služi, pomaže pri oštrenju *šegaca* uvrštena je pod *oštriti*. Ti su novi podatci prikupljeni od Šime Šandrića (1922. - on je bio i moj ispitanik osamdesetih godina prošloga stoljeća) i Ante Balina (1932.). Opis gradnje broda s pomoću *buške*, *daščice* i *šesta* dugujem Đenku Šandriću (1946.). Svima od srca zahvaljujem. Osim spomenutih dvadesetak termina, dodao sam još i nekoliko riječi iz vlastita arhiva.

Tijekom dvadeset osam godina koliko je prošlo od prvog do drugog izdanja Rječnika izišao je popriličan broj repertoara dalmatinskih i istarskih čakavskih govora (oko pedeset), no za ovo izdanje konzultirao sam samo još osamnaest novih bibliografskih jedinica (ne samo dijalektalnih rječnika) i to samo tamo gdje je to bilo nužno potrebno, tj. ako je bilo neophodno da se (bolje) protumači koja natuknica iz prvog izdanja. Jedino sam tri knjige koristio za provjeru svih natuknica, i starih i novih. To su Vinjino kapitalno djelo *Jadranske etimologije* (JETi), Juragin murterski rječnik (RGOM) i Kalogjerin (sa suradnicama) korčulanski rječnik (RGGK). Vinja je prvo izdanje ovoga rječnika obilato koristio pri pisanju svoje knjige i imao više primjedbi na moje etimologije, pa sam ih sve unio pod odgovarajuće natuknice. Iz ostala sam dva rječnika preuzeo oblike koji odgovaraju natuknicama u Rječniku, dakle građu koju sam sam osamdesetih godina prošloga stoljeća prikupio u Betini i Korčuli. Kako ni u jednog ni u drugog u bibliografiji nema *Betinske brodogradnje*, autori je, dakle, nisu konzultirali pri izradbi svojih rječnika, oblici koje iz njih citiram vrijedna su potvrda onome što je prikupljeno prije dvadesetak godina. Ni Juragine ni Kalogjerine riječi nisam uvrstio u kazalo korčulanskih i murterskih brodograđevnih termina, tamo su i dalje samo oblici prikupljeni na terenu, bilo oni koje sam sam prikupio ili ih je za mene prikupio moj prijatelj i kolega Vladimir Skračić kojemu i ovom prilikom zahvaljujem za terenske provjere na otoku koje je za mene obavio i ovoga puta.

Ostalo mi je još samo zahvaliti recenzentima, dr. Nikoli Vuletiću i dr. Ivani Škevin Rajko i svima koji su na bilo koji način pripomogli da drugo izdanje ovoga rječnika bude tiskano.

KAKO ČITATI RJEČNIK

Rječnik je ustrojen abecednim redom betinskih termina. Glagoli se navode u dužem infinitivnom obliku jer je infinitiv na *-i* u Betini daleko češći, premda postoje i glagoli koji imaju samo kraći oblik infinitiva, npr. *gjedat*, ali takvih u našoj terminologiji nema. U betinskom bi se govoru na mjestu gdje je u standardnom hrvatskom fonem /f/ trebalo (osim u nekoliko neologizama) ostvarivati /h/, no u doba kad sam proveo svoja ispitivanja u izvornih je govornika (i starijih) postojala jasna tendencija zamjene /f/ s /h/, što je danas još uočljivije (osim u govornika koji pošto-poto inzistiraju na arhaizmima, a njihov je broj danas popriličan), pa sam odlučio takve termine u Rječnik uvrstiti točno onako kako sam ih čuo - kad sam dobio obje inačice, češća je obrađena, a s druge se na nju samo upućuje, što uostalom vrijedi za sve glasovne varijante. Iza natuknice navedena je u leksikografiji uobičajena naznaka o vrsti riječi iza koje slijedi tumačenje termina. Značenja sam gledao navoditi što preciznije (kadgod sam u stručnoj literaturi naišao na iscrpniji opis obrađivana predmeta ili radnje, to sam i citirao) jer je u suvremenoj etimologiji referentu dano izuzetno bitno mjesto, a i stoga što će to, uz crteže, vjerojatno biti i najzanimljiviji dio Rječnika za sve nejezikoslovce, ljubitelje mora i pomorstva, kakvih u nas ima jako puno. Taj prvi dio članka koji je odvojen znakom • prethodi leksikologijskom i etimologijskom dijelu. Već je rečeno (v. Uvodne napomene) da se uz betinski termin ravnopravno obrađuje i korčulanski ekvivalenat - korčulanski se termini nalaze u kazalu s pomoću kojeg se može lako vidjeti pod kojom je lemom pojedini naziv obrađen. Uz svaku se lemu navode i istoznačne sličnozvučnice i njihove izvedenice (a u nekim slučajevima i istoznačni različiti oblici od obrađivanih i njihove izvedenice) iz dostupne mi literature i iz građe koja sadrži šezdesetak murterskih brodograđevnih termina koju mi je ustupio dr. Vladimir Skračić. Betinski je termin najprije promotren u odnosu na korčulanski, zatim u sustavu cjelokupne jadranske brodograđevne terminologije, pa onda uspoređen s govorima (najčešće mletačkim) Italije, da bi se članak na koncu i etimološki razriješio - uz svaku sam natuknicu navodio i sličnozvučne istoznačnice iz srednjovjekovne latinštine naših krajeva koje sam pronašao u LL.

Kazalo korčulanskih i murterskih brodograđevnih termina jedino je u Rječniku. Odustao sam od kazala brodograđevnih termina iz pisanih izvora jer, osim manjeg broja iznimaka, riječ je uvijek o sličnozvučnicama (i u hrvatskim i u talijanskim idiomima) u odnosu na natuknice u Rječniku i kazalu pa do njih ne će biti teško doći.

Rječnik ima još jedan dodatak, popis kratica s razrješenjima.

Prikupljeni termini bilježe se kako je to uobičajeno u suvremenoj hrvatskoj dijalektologiji. Naglasci su naznačeni sustavom od pet elemenata znakom za dužinu vokala. U Rječniku je i manji broj istromletačkih riječi koje sam sam prikupio na terenu - one se bilježe grafijom i prozodijskim znakovima koji su uobičajeni u suvremenim radovima iz talijanske dijalektologije. Oblici iz pisanih izvora vjerno se prenose prema izvorniku, osim onih iz Akademijinih izdanja koja se drže inače neprihvaćena Daničićeva prijedloga za foneme /nj/ i /lj/: *ń* i *ľ* bilježim kao *lj* i *nj* jer Daničićevi grafemi doista u velikoj mjeri zbunjuju čitatelja koji ih često, zbog neuočljivosti dijakritičkih obilježja, za-

mijeni za *n* i *l*. U ovom se izdanju bilježi i muklo *a* i to znakom *â*. Prilikom terenskih ispitivanja za I. izdanje nisam ga čuo ni od jednog ispitanika, tj. čuo sam taj glas, ali ne u terminima. Za ovo sam izdanje zamolio recenzenticu dr. Ivanu Škevin Rajko da mi temeljitije pregleda naglaske, pa mi je nakon iscrpnih terenskih provjera ispravila naglasak na dvadesetak riječi, među njima je u tri čula i varijantu s *â* i *â*. I na tome i na recenziji od srca joj zahvaljujem. Svi ostali znakovi odgovaraju hrvatskoj latinici s napomenom da vrijednost *đ* i *č* nije sasvim jednaka uporabi u hrvatskom standardu (riječ je o glasovima koji se ostvaruju između *dž* i *đ*, odnosno između *č* i *ć*).

U drugom dopunjenom i izmijenjenom izdanju 76 termina ilustrirano je fotografijama, a 34 crtežima.

I na koncu, slobodan sam čitatelju predložiti da najprije pročita natuknicu **bârka** gdje će naći vrlo precizan opis načina gradnje manjih brodica što će mu biti od velike koristi za bolje razumijevanje većine lema u Rječniku.



Urednička napomena

Autor ovoga rječnika, akademik Goran Filipi, preminuo je 2021. godine. Tekst uvodnog dijela nastao je 2015. prilikom pripreme izmijenjenog izdanja. Uredništvo je tekst zadržalo u izvornom obliku, uvažavajući autorovu koncepciju i stil.

IZ POVIJESTI BETINSKE I ISTOČNOJADRANSKE BRODOGRADNJE

Bez dvojbe čovjek je vrlo rano shvatio da bi drvo mogao upotrijebiti kao sredstvo za prijelaz s jedne obale rijeke na drugu ili za spuštanje niz rijeku. Ubrzo je naučio da može postići puno veću stabilnost ako spoji više komada drva - tako je još u prahistoriji čovjek načinio splav. Još je značajniji napredak postignut dubljenjem nekog većeg debela vatrom ili kamenom sjekirom. Tako je nastao prvi ozbiljniji čamac, monoksil, u kojem se čovjek osjećao puno sigurnijim nego na splavi i s kojim je mogao lakše ribariti i ploviti. Sljedeća je faza dodavanje greda ili dasaka stranama broda čime je povećana nosivost, ali i stabilnost plovila. S vremenom bokovi postaju sve veći, a početno je deblo ostalo kao neka središnja temeljna greda iz koje se je razvila kobilica. Ne zna se pouzdano kad je čovjek prestao veslati rukama - možda u doba najjednostavnijih monoksila, a možda tek kasnije, s monoksilom povišenim gredama. I razvoj je vesala tekao postupno, od najobičnije do posebno oblikovane daske koja se završavala lopaticom. Gotovo je sigurno da su već ljudi mlađeg kamenoga doba bili sposobni izraditi primitivno plovilo (monoksil), možda čak i splav. Velik je korak u razvitku brodogradnje učinjen kad je čovjek počeo koristiti vjetar za pokretanje plovila. Postoje utemeljene pretpostavke da se do iste spoznaje došlo neovisno na raznim stranama svijeta. Sve što smo rekli zapravo najviše vrijedi za otočane, jer je već za sam prijelaz s obale na otok bilo potrebno poprilično usavršeno plovilo, pogotovo za slučaj udaljenijih otoka ili kad je trebalo prevesti cijelu obitelj. Na žalost, istočnojadranska brodogradnja nije iza sebe ostavila nikakvih pisanih dokumenata, a vrlo malo i ostalih tragova. Zbog toga prava povijest brodogradnje istočnih jadranskih obala počinje relativno kasno, u doba kad je pomorska plovidba dostigla relativno visok stupanj razvitka. Jedan od razloga za to jest specifičnost samih brodogradilišta. Naime, vrlo je dugo razdoblje "brodogradnje bez brodogradilišta". Brodogradilišta su imala vrlo primitivnu konstrukciju, podizana su prema potrebi gradnje i nakon završetka radova, zametao im se svaki trag. Čak ni približno ne znamo kad su prazitelji istočne jadranske obale počeli graditi brodove, ali je pouzdano poznato da su se još u neolitsko doba (između 3000. i 2000. godine pr. Kr.) otisnuli i na najudaljenije otoke i tamo se nastanili. Također je poznato da su u tim pradavnim vremenima održavali veze s prastanovnicima Italije i Balkanskoga poluotoka. A brodove, koji su im za sve to bili potrebni, morali su sami načiniti. Prvi poznati žitelji naših obala bili su Iliri koje spominju još stari grčki povjesničari i geografi. Već u to doba Iliri nisu više samo zemljoradnici i stočari, nego i moreplovci i brodograditelji. Kako su u to doba na Mediteranu brodarstvo i brodogradnja na visokom stupnju razvitka, izvjesno je da je grčka plovidba Jadranom bitno utjecala na razvitak pomorstva u Ilira - kao što su prije toga Egipćani potakli razvoj pomorstva u Feničana, a ovi u Grka. Grci dolaze na jadranske obale koncem VII. stoljeća pr. Kr. i osnivaju svoje kolonije. Epidamos (Drač) i Appolonia (nedaleko Valone) prve su njihove jadranske kolonije za koje pouzdano znamo. Poznate su i značajne grčke kolonije osnovane u IV. stoljeću pr. Kr. Issa (Vis) i Pharos (Hvar). Pretpostavlja se da su baš u tim lukama morala postojati prva brodogradilišta na istočnom Jadranu. U čestim pomorskim bitkama s Grcima Iliri su postajali sve bolji pomorci i brodograditelji. Što se brodogradnje tiče, najznačajnije su ilirsko pleme bili Liburni. Oni su od VIII. stoljeća stare ere svojim brodovljem držali pod kontrolom brojne trgovačke i strateške točke istočnoga Jadrana - što je nezamislivo bez organizirane brodogradnje.

Poznato je da Rimljani do I. punskog rata nisu imali mornaricu, ali su vrlo brzo podigli ratnu mornaricu i pobijedili mornaricu Kartage koja je u to doba bila najjača na Mediteranu. U brodograditeljstvu Rimljani su se koristili dostignućima Grka. Rim u brodograditeljstvu nije dao značajnijih novina. Njihova je najveća zasluga u izgradnji luka, što je i razumljivo jer nisu imali prirodnih. Značajnije rimske luke na istočnom Jadranu bile su Jader, Naron i Scardona, a najvažnija Salona - vjerojatno jedno od središta istočnojadranske brodogradnje. Slaveni se, udruženi s Avarima, pojavljuju na Jadranu početkom VII. stoljeća. Godine 612. razorili su Salonu. Već u drugoj polovici VII. stoljeća učvrstili su se na istočnom Jadranu razorivši mnoge rimske gradove. Romansko se pučanstvo zadržalo u više primorskih gradova, po otocima i u planinama. Tijekom stoljeća Slaveni i Romani postupno su se stapali. Osvojeno je more po svoj prilici naše pretke ubrzo potaklo na plovidbu. Vjerojatno su u novoj postojbini najprije nastavili s gradnjom monoksila - na to ukazuje činjenica da je takav tip plovila u nas bio prisutan još donedavna pod imenom *copul* ili *ladva*. Ubrzo su morali shvatiti da je taj tip plovila nepodesan za veće poduhvate i prijeći na gradnju zahtjevnijih, boljih tipova. Ne znamo kada se to zbilo ni kakva su ta nova plovila bila. Car Konstantin izrijekom spominje da je u X. stoljeću postojao utvrđeni grad Neretljana na otoku Korčuli. Korčula je bila poznata po gustim šumama, a na drugim otocima Neretljani nisu imali utvrđenih gradova, pa se pretpostavlja da su većinu svoga brodovlja gradili na Korčuli. U VIII. stoljeću, istodobno s usponom pomorske sile Hrvata i Neretljana, počinje se pod okriljem bizantske vrhovne vlasti razvijati Venecija. Već početkom X. stoljeća ona usisava obalne istarske gradove i to nadasve radi opskrbe svojih brodogradilišta drvom kojega u okolici Mletaka nema. Mletačka je brodogradnja započela u davnim vremenima i sve se više usavršavala koristeći iskustva inih pomorskih naroda s kojima je imala doticaje. Do IX. su stoljeća Mlečani uzor nalazili u Bizantu, no već koncem istoga stoljeća počinju graditi vlastite tipove velikih brodova kojima nadvisuju umijeće bizantskih majstora. Tako su im jedini takmaci ostali drugi talijanski gradovi. Tijekom sljedećih nekoliko stoljeća, skupa s razvitkom pomorstva, moć Mletaka nezadrživo raste. Venecija je 9. VI. 1409. od Ladislava Napuljskog za 100.000 dukata kupila Zadar i sva njegova prava na Dalmaciju. Godine 1420. predaju se Mlećima Trogir, Split i Kotor, te otoci Brač, Hvar i Korčula, tako da je Venecija stekla cijelo dalmatinsko primorje, osim područja Neretve, koje je zaposjela 1481., i Dubrovačke Republike koja se 1467. stavila pod zaštitu Turske. To je doba kada počinje veliki utjecaj mletačke brodogradnje na brodograditelje istočnih jadranskih obala - njen razvitak postaje u potpunosti ovisan o mletačkoj pomorskoj politici. Do 1420. godine, kad moć Mletaka na istočnom Jadranu još nije toliko jaka, istočnojadranski brodograditelji mogli su graditi brodova koliko su htjeli i kakve su htjeli, jedino ih nisu smjeli bez dozvole Venecije prodavati strancima. Zbog velike se potražnje brodogradnja istočnoga Jadrana lijepo razvijala, čemu su potpomogle i bogate i kvalitetne šume u samom zaleđu obale. U XV. se stoljeću mletačka pomorska politika znatno mijenja. Ograničenja postaju sve teža, pa brodarstvo istočnoga Jadrana zapada u tešku krizu. Mletački je Senat 1502. usvojio rezoluciju kojom se pod prijetnjom strogih globa zabranjivalo svim dalmatinskim brodogradilištima graditi brodove iznad 200 stara nosivosti. Zbog tog je zakona brodograđevna djelatnost svedena na gradnju manjih brodica i popravljane mletačkih galija. Takvo je stanje potrajalo manje-više sve do 1623. kad je mletačka vlada ukinula tu zabranu. Zbog prevelike blizine Venecije na sjevernom Jadranu, osim u Senju, brodograditeljstvo se dugo nije znatnije razvilo - za razliku od brodogradnje srednjega i južnog Jadrana (Hvar, Vis, Korčula, Trogir, Split, Dubrovnik, Kotor itd.) gdje tijekom stoljeća stara brodograđevna središta jačaju.

Za betinsku je brodogradnju bitan razvoj korčulanske jer se zanat s tog otoka prenio na Murter. U starom je vijeku Korčula bila jako uporište ilirskih gusara, kasnije Neretljana. Po svoj prilici i jedni i drugi na tom otoku bogatom šumama gradili svoje brodove. Prvi se korčulanski majstori spominju tek u XIV. stoljeću, no s pravom se može pretpostaviti da je korčulanska bro-

dogradnja znatno starija. Njen intenzivni razvitak počinje u XV. stoljeću, ponajviše zbog procvata brodarstva susjednoga Dubrovnika koje lokalni majstori više nisu mogli zadovoljiti. U XV. se stoljeću često spominje djelatnost korčulanskog *škvara*, a slava njegovih radnika doprla je i do Mletaka i do Turske. Prema podacima čini se da je Korčula od svih drugih dalmatinskih gradova najlakše podnijela spomenutu zabranu Serenissime iz 1502. koja je punih 120 godina gušila brodograđevnu djelatnost naših primorskih gradova. Usprkos zabrani, korčulansko se brodograđilište vrlo uspješno razvijalo i postalo jednim od najpoznatijih na istočnom Jadranu. Uspješan je razvoj donekle poljuljan 1526. kad je proradilo brodograđilište u Gružu. Dubrovčanima je tada zabranjeno naručivati i popravljati brodove u Korčuli. Za povijest korčulanske brodogradnje jako je važna 1623. godina kad su se korčulanski majstori udružili u strukovnu udrugu "Banka sv. Josipa". Statut bratovštine iste je godine potvrdio generalni providur Dalmacije Frano Molin. Ta je godina još bitnija jer je Monin, kao predstavnik mletačke vlasti, dopustio korčulanskim brodograditeljima graditi brodove neograničene nosivosti. Od XVII. se stoljeća i Serenissima služi korčulanskim brodograđilištima za svoje potrebe, i pored vlastitoga velikog arsenala. U XVII. stoljeću zavladała je kriza pomorstva na cijelom Jadranu. Iz nje Korčula uspješno izlazi jer su se njeni majstori znali preusmjeriti na gradnju manjih brodica za potrebe ribarstva i obalnoga prijevoza tako da su zadržali kontinuitet zaposlenosti brodograđilišta. Osim toga, kao jedna od važnih postaja na plovnom putu duž istočnoga Jadrana, korčulanski su majstori imali uvijek pune ruke posla oko popravaka i čišćenja brodova. Kriza pomorstva nastavlja se i u XVIII. stoljeću. Dubrovačko se pomorstvo nakon potresa 1667. vrlo sporo oporavljalo tako da je i početkom XVIII. stoljeća bilo u vrlo lošem stanju, što u velikoj mjeri pogađa korčulansku brodogradnju koja je u to doba ovisila o dubrovačkom trgovačkom brodarstvu. Dolaskom Austro-Ugarske u XIX. stoljeću depresija dalmatinske brodogradnje još se produbljuje. Nova je država razvijala uglavnom brodograđilišta sjevernoga Jadrana. Osim toga, južni krajevi nisu znali ili htjeli shvatiti potrebu preusmjerenja brodogradnje prema novim tehnološkim dostignućima - u doba parobroda i dalje su ustrajali u gradnji jedrenjaka. No ipak, Korčula se orijentirala na gradnju manjih brodova što ju je izvlačilo iz krize i u prethodnim razdobljima. Majstori se sve više specijaliziraju za gradnju ribarica i čamaca i postaju u tomu veliki majstori.

Tijekom teške depresije u XIX. stoljeću mnogi korčulanski majstori napuštaju otok - i ranije su to činili, povremeno bi napuštali otok još od XV. stoljeća i svoj zanat nastavljali drugdje. Tako je 1745. godine i brodograditelj Paško Filipi napustio rodni otok i u Betini na Murteru sa sinovima podigao brodograđilište. U literaturi se doduše navodi Marko Filipi kao utemeljitelj betinskoga *škvera*, no iz dokumenata koji su u posjedu naše obitelji jasno je da je Marko Paškov najstariji sin, pa je vjerojatno on i vodio poslove; sličan će se slučaj ponoviti i dosta godina kasnije sa sukošanskim brodograđilištem "Jadran" za koje većina izvora navodi da su ga utemeljili Šime, Ljube i Krste Filipi, a zapravo ga je osnovao njihov otac, Ante Filipi, pradjed autora ove knjige, koji doduše nikada u Sukošanu nije aktivnije radio (dolazio bi samo povremeno i služio je zapravo kao nekakav teklić na relaciji Betina – Sukošan jer se veze nisu mogle tako jednostavno prekinuti, trebalo se, na primjer, služiti uslugama betinskih kovača budući da sukošanski kovač Vanjak u to doba još nije znao kvalitetno raditi metalnu opremu za brodove), no brodograđilište je glasilo na njegovo ime (Ante Filipi i sinovi) što se vidi na pečatu u našem posjedu. Ti prvi betinski brodograditelji razvili su solidan kadar majstora za izgradnju svih vrsta drvenih brodova srednje i male veličine. U to je doba betinska radionica koja je zapošljavala nekoliko brodograditelja, a nešto kasnije proširila djelatnost i na kovačko-bravarske zanate, opskrbljivala drvenim brodovima čitavo područje od Zadra do Šibenika. Betina je uskoro postala rasadnik vrsnih majstora koji su kasnije polako preplavili primorje i otoke sjeverne Dalmacije i postavili temelje brodogradnji u tim mjestima. Godine 1926. u Betini je bilo jedno veliko brodograđilište i devet manjih. Zapisano je da je na tim brodograđilištima od 31. listopada 1926. do 31. listopada 1927. izgrađeno sedam jedrenjaka i

5 čamaca ukupne nosivosti od 49 tona, a da je popravljeno 60 jedrenjaka i 12 čamaca ukupne nosivosti 1.007 tona. Betinska su brodogradilišta tada imala ukupnu površinu od 11.200 m², a svi ostali *šuverovi* sjeverne Dalmacije zajedno 10.330 m². Godina 1930. znači početak krize (koje po redu!) drvene brodogradnje, počela je preraspodjela betinskih brodograditelja koja će trajati sve do 1940. Kao što su u XVIII. stoljeću u Betinu pristigli prvi brodograditelji, tako su sada i betinski majstori počeli napuštati otok; krenuli su širom sjeverne Dalmacije. Nalazimo ih u selima gdje nikad brodogradnje nije bilo: npr. Sukošan (Ante Filipi sa sinovima Šimom, Ljubom i Krstom), Biograd (Tome Uroda) itd. 1930-ih godina u Betini je osnovana nova brodograditeljska zadruga koja se nije dugo održala. Za 1930. godinu imamo mnogo podataka o betinskoj brodogradnji. Te su godine u Betini registrirana sljedeća brodogradilišta: 1. Brodogradilište Ante Filipija, osnovano 1882., imalo je površinu od 100 m²; od 1. studenoga 1928. do 1. studenoga 1929. njegovi su majstori izgradili šest novih čamaca ukupne nosivosti 27 BRT i popravili dvije jedrilice i deset čamaca ukupne nosivosti 50 BRT. 2. Brodogradilište Jose Filipija osnovano je 1904., imalo je površinu 70 m². 1930. na njemu je izgrađen jedan čamac nosivosti 3 BRT, a popravljena su dva jedrenjaka i osam čamaca ukupne nosivosti 60 BRT. 3. Brodogradilište Paška Filipija i druga obnovljeno je 1922. godine (postoji od 1745.), imalo je površinu 1.037 m². Godine 1930. njegovi su majstori izgradili jedan čamac nosivosti 4 BRT i popravili 15 jedrenjaka i 13 čamaca ukupne nosivosti 210 BRT. 4. Brodogradilište Roka Filipija osnovano je 1882., imalo je površinu 100 m², a 1930. godine nije radilo. 5. Brodogradilište Vicka Filipija osnovano je 1775., imalo je površinu 90 m² i nije radio od 1928. do 1930. 6. Brodogradilište Benamina Urode od 50 m² osnovano je 1896. Na njemu su 1930. sagrađena četiri čamca ukupne nosivosti 7 BRT i popravljeno čamaca ukupne nosivosti 30 BRT. 7. Brodogradilište Frane Urode površine 100 m² osnovano je 1775. Njegovi su majstori od 1929. do 1930. popravili četiri čamca ukupne nosivosti 10 BRT. 8. Brodogradilište Pelegrina Urode osnovano je 1896. godine, imalo je površinu 200 m²; njegovi su majstori 1930. izgradili jedan jedrenjak i tri čamca ukupne nosivosti 16 BRT, a popravili šest jedrenjaka i 23 čamca ukupne nosivosti 80 BRT. 9. Brodogradilište Stipe Urode, površine 60 m², osnovano je 1895. 1929. i 1930. godine nije radilo. 10. Brodogradilište Tome Urode, površine 60 m², osnovano je 1875.; godine 1930. njegovi su majstori izgradili jedan čamac nosivosti 3 BRT i popravili pet čamaca ukupne nosivosti 15 BRT.

Kako je već rečeno mnogi sjevernodalmatinski *šuverovi* duguju postanje, ili su pak u izravnoj svezi s betinskim majstorima (podatci prema stanju 1930. godine): 1. Biogradski *šuver* osnovao je 1920. godine Frane Uroda, brodograditelj iz Betine. 2. U Brbinju na Dugom otoku od 1858. godine postoji brodogradilište čiji su vlasnici Jadre i Roman Rančić, a njihov je djed izučio zanat u Betini kod majstora Pere Filipija Tošulova. 3. U Kalima na Ugljanu *šuver* postoji od 1915., njegov vlasnik Božo Končulat zanat je izučio kod Mate Filipija Protova iz Betine. 4. *Šuver* u Murteru postoji od 1895., njegov je vlasnik, Marko Markov, zanat izučio u susjednoj Betini kod Pere Filipija Tošulova. 5. Godine 1922. u Šibeniku je postojalo brodogradilište Vicka Filipija i sinova koji su se doselili iz Betine. 6. U Salima postoji brodogradilište Paška Mihića od 1906. godine; Mihić je zanat izučio kod Mate Filipija Protova iz Betine, gdje se i oženio; jedan se njegov sin iselio u Venezuelu gdje je osnovao vlastito brodogradilište. I Anđelo Filipi, koji je skupa s bratom Dragutinom osnovao brodogradilište u Kukljici, prenio je svoje umijeće preko oceana, odselio se u Australiju gdje je osnovao vlastiti *šuver*.

O važnosti betinske brodogradnje u ne tako davnoj prošlosti govore i podatci zaposlenosti osoblja na brodogradilištima na području Lučke kapetanije Šibenik za 1. studeni 1929. godine: 1. dvojica brodograditelja, jedan iz Betine, drugi iz Šibenika. 2. dvadeset i devet majstora, šesnaest Betinjana. 3. dvadeset i šest teslara, sedamnaest Betinjana. 4. dvadeset i osam šuperača, petnaest Betinjana. 5. petorica drvodjelaca, jedan iz Betine. 6. tri jedrara, jedan iz Betine. 7. trojica kovača,

svi Betinjani. 8. trideset i devet pomoćnih djelatnika, dvadeset i šest Betinjana. 9. dvadeset i šest šegrt, jedanaest iz Betine. Ukupno je na području Lučke kapetanije Šibenik u brodogradnji bilo zaposleno 162 osobe, od kojih 62 u Betini; u Biogradu je bilo 11 bivših Betinjana, a u Šibeniku 20 - ukupno je iz Betine bilo 94 osobe, a iz ostalih mjesta tog dijela Dalmacije 68. Koliko su betinski brodograditelji bili vrsni poznavatelji svoga umijeća govori i zlatna medalja, diploma (s nadnevkom 9. prosinca 1913.) koja se čuva u obitelji, a koju je na Austrijskoj jadranskoj izložbi 1913. godine u Beču za model potpuno opremljene betinske *gajete* dobio Marko Filipi Marketo. (sastavljeno prema PE, BKPZ, VI i Jk.).

Današnje betinsko brodogradilište nastalo je spajanjem nekoliko manjih 1948. godine, no i dalje djeluje više manjih škverova koji polako ali sigurno sve više zatvaraju vrata. Isto vrijedi i za Korčulu. S obzirom na bitno mlađi kadar u Betini nego u Korčuli držimo da će mala betinska drvena brodogradnja nadživjeti korčulansku. Zanimljivo je da danas u Korčuli nema više brodograditelja iz obitelji Filipi koja je prenijela obrt u Betinu, štoviše tamo su 1985. kad smo vršili naša ispitivanja živjele još samo tri obitelji s tim prezimenom.



RJEČNIK



A

ancikôr m. Pramčana protustatva; savijen, od više komada sastavljen, komad, koji se svornjacima i vijcima pričvršćuje s unutrašnje strane pramčane statve da bi se pojačao njen spoj s kobilicom; na protustavu se naslanjaju krajevi platica. I *kontraššta* (v.).

- Vidović navodi i značenje “krmena protustatva”, što u Betini nismo zabilježili jer se ona ugrađuje samo na velike brodove kakvi se tamo već duže ne grade, (VID 3, s. v. *ancikor*), a pod istom natuknicom bilježi i značenje “krmena statva” što sami također nismo zabilježili. Za mlet. Boerio donosi *vanticuòr* (BOE 778), Pinguentini, Doria i Rosamani za tršč. *anticor* (PING 32, DORIA 31, ROS 28) - pod istom natuknicom Rosamani navodi i oblik *anticuor* za Mali Lošinj, a Doria tvrdi da je *anticuor* u uporabi u Velom Lošinju. Usp. i *anticuòre* u Chioggi (CHIO 18) i furl. *anticûr* (DORIA 31, s. v. *anticor*). Riječ je o posuđivanju mletačke složenice (v)*anti* (afereza od *avanti* “sprijeda” < *abante*, REW 4) + *c(u)or* “srce” (< *côr*; REW 2217) - u toj je složenici srce metafora za ključni dio broda. Posuđenica je česta u hrvatskim idiomima istočne jadranske obale: Vidović navodi *ancikor* za Milnu i Trogir, *ancikur* za Komizu, *ancikuor* za Sutivan i *antikor* za Senj (sve VID 3, s. v. *ancikor*), a u DUL 390 nalazimo *ancikôr* za Brusje na Hvaru, u TRO 21 *ancikôr* za Trogir. U Korčuli smo zabilježili samo *kontralššta* i *kontraššta*. (v.).

anē(l) m. Prsten (škopac, alka), npr. na vrhu sidra za koji se vezuje konop ili veriga.

- Posuđenica iz mletačkoga: mlet. *anèlo* “prsten” (BOE 35) < *anēllus*, REW 452 - umanjeni-

ca od *anūlūs* “prsten, osobito pečatni prsten, pečatnjak” (DIV 94), izvedenice od *ānus* “krug”, DIV 94. U istom značenju Rosamani donosi za Grado *anèlo* “anello o maniglione o cicala dell’ancora” (ROSMAR 6) - na istoj stranici nalazimo i istriotski rovinjski oblik *aniél* i piranski *anèl*. Usp. i tršč. *anel* (KOS 27, PING 31, Doria 28). Posuđenica je proširena širom istočnoga Jadrana: Skok za Perast bilježi *ànio*, za Mljet *anijo*, za Račišće, Brač *anjel* i *ànel* za Korčulu (sve SKOK I/45, s. v. *ànio*), Deanović za Lopud *ànio* (DEA 153), Dulčići za Brusje *anèl* (DUL 390), Geić i Slade za Trogir *ànèl* (TRO 21 - u znač. “1. vitica; 2. prsten na vrhu štapa od sidra za koji se vezuje konop”) i V. Lipovac za Boku *anèl*, *anjo* (LIP 11). Mi smo u Korčuli zapisali *ànèl* (isto i DEA, loc. cit. dok Kalogjera ima *ànel* „karika, prsten u opremi barke”, RGGK 8).

ânkora ž. Sidro. I *sîdro* (v.).

- Identičan smo oblik, uz *sîdro*, zapisali i u Korčuli (Kalogjera ima također *ânkora*, RGGK 8, dok *sîdro* nema). Isto ima i DEA 153 za Lopud. I u Murteru *ânkora* i *sîdro*. Juraga za *ânkora* daje značenje „dvokrako, admiralsko sidro na većim brodovima” (RGOM 42), a za *sîdro* „odljevak ili otkivak posebna oblika koji, ukopan u morsko dno, masom i oblikom preko sidrena lanca ili konopa drži brod na sidrištu; na manjim brodovima uobičajena su sidra s četiri kraka” (RGOM 230). A. Bačić Fratrić za Blato na Korčuli uz *ankora* piše: “željezno sidro sa dva kraka za sidrenje broda, za razliku od sidra koje ima četiri kraka; kotva” (FRA 7). Prema našim ispitanicima (brodograditeljima) u Betini i Korčuli *ânkora* su i *sîdro* (v.) istoznačnice. U Vido-
vića nalazimo primjere za isti raspored značenja

kao u Fratrića: “ankora je su dvi maje” - Komiža, “ankora ima dvije lopate, sidro četiri roga” - Mokošica, “ankora je sa dva zuba” - Koločep, “ankura ima dva roga, a sidro četire - Dobrinj na Krku, “drugi je šest od sidra ankora, ima dva brka, koji se zovu pate” - Poljica (VID 4, s. v. *ankora*). Isto i Jurišić: “(ankora je samo dvokrako sidro, na većim brodovima; četverokrako sidro na svojim malim domaćim brodovima zovu samo sïdro)” (JUR 18, s. v. *ânkora*). Piasevoli uz *ânkora* (isto i u Trogiru, TRO 21, i u Boki, LIP 11) daje značenje “sidro velikoga broda” (PIAS 20). U govorima hrvatskoga Jadrana riječ je o posuđenici iz mletačkoga: *âncora* (BOE 33). Usp. i tršč. *âncora* (DORIA 26, KOS 26, ROS 4), također tršč. *ancora* (PING 30), Chioggia *âncora* (CHIO 14). Etimon je latinski grecizam *ancōra*, REW 443b (< grč. ἄγκυρα, SENC 6), koji je po Skoku u latinski dospio preko etruščanskoga: “Danas čini u prostom narodnom govoru na našoj obali veliku konkurenciju drugi grčki termin *ânkura* (prvi je *sidro* - nap. autora), riječ koju su Etruščani posudili od Grka i predali je Rimljanima.” (SkokTerm 80, 81). Za dalmatinsku latinštinu imamo potvrdu iz 1440.: *anchora* (LL 38 - 1440.).

arburāti svrš. Postavljati rebra na kobilicu.

• Svi repertoari kojima se služimo donose srodne oblike u značenju “dignuti, postaviti jarbol(e)”. U Korčuli smo zabilježili *arbùrat* u značenju kao u Betini. Kalogjera navodi isti oblik u sličnu značenju: „postaviti jarbol ili kobilicu na brod” (RGGK 11). U Vidovića nalazimo *arburat* “dignuti jarbol” za Komižu (VID 5) - u istom znač. u CEN 309 *arburat*. Riječ je o starijoj mletačkoj posuđenici: *arborar* (BOE 41), izvedenici na -ar od *arbor*, *arbore* “jarbol” (BOE 41) < *arbor*; REW 606 - u mletačkim se govorima danas češće rabe oblici s disimilacijom *r-r* → *l-r*. *arbore*, *arbor*, *àlboro* (BOE 41, 28), *àrboro*, (PING 34 - s leme upućuje na natuknicu *àlbero* koje u rječniku nema), *àrboro* (s naznakom da je zastarjelo), *àlbero* (DORIA 34, 21), *àrboro*, *àlbaro* (MI 11, 5), *àrbor*, *àlbero* (ROSMAR 8, 2), *arbor*, *alboro* (KOS 32, 21). Dok Manzini

za Kopar ima samo disimilirane oblike (*àlboro*, *àlbero*, uz izvedenicu *arborada* - MAN 2), Vascotto za Izolu navodi samo *àrboro*, ali u napomeni veli: “Albero (di natante. Per quanto mi consta, in ogni altro senso si era affermato *àlbero*, o al più *àlboro*)” (VASC 37). Zanimljivo je da naš glagol osim Boeria ne donosi ni jedan od citiranih autora. Ni Skok se nije bavio glagolom - za “jarbol” ima mnoštvo oblika (*jarbol*, *jôrbul* - Ilovik, *juârbul* - Nerezine, *arbul*, *arbor*, *jam-bor*, *ârbuo* - Perast, Dubrovnik) koje je držao dalmatskima; nazive je obradio u SkokTerm 119 u odjeljku koji započinje riječima: “Nakon što smo ovako objasnili historijsku osnovicu naše ribarske i pomorske terminologije, ogleđajmo one malobrojne termine brodske, koji nikako nijesu mletački, nego romanskodalmatinski.” Prijenos značenja koji smo mi zabilježili po svoj je prilici novijega datuma, uvjetovan je prestankom građenja brodova na jedra. Usp. i *jarbulâti* “podignuti jarbol na brodu” (PIAS 118) - kalk prema mletačkom; isto i *jarbolat(i)* u Šepurini i Sutivanu i *jarbulati* u Vrgadi (oboje VID 179) - *jarbulâti* (JUR 79). U znač. “opremiti jarbolom ili katarkom” u srednjovjekovnoj latinštini naših krajeva *arborare* (LL 59 - 1334.-1335). Usp. i *arborâđ* “taksa koju su jedrenjaci plaćali u stranim lukama, a plaćala se zavisno od broja katarki” (LIP 14).

ârgan m. Drvena naprava (obično pomična) za istežanje broda na suho radi popravljaja.

• Posuđenica iz mletačkoga (*ârgana* “Strumento da tirar pesi ... Strumento di legno intorno a cui s'avvolge un canapo per uso di tirar in alto pesi” - BOE 42) raširena duž cijelog hrvatskog Jadrana (značenje nije jedinstveno, pa ćemo ga dosljedno navoditi): *ârgan* “vitao za istežanje broda” - Sali (PIAS 21), *ârgan* “machina scansoria” - Cres, *ârgan* “sprava oko građe, koze itd.” - Dubrovnik, *ârgan* “visoki stup blizu makine, mlina za masline” (terminologija uljarstva) - Šibenik (SKOK I/58, s. v. **argan** “istežalo, čiga”). Vidović, uz lemu *argan* (VID 5) najprije navodi različita značenja (“machina scansoria, machina tractoria. argan. vital”, “že-

ljezni valjak koji stoji okomito i može se vrtiti pomoću ruceja i poluga; služi da se olakoti trud kad treba potezati štogod što zahtijeva mnogo sile”, “motovilo”, “stara naprava za izvlačenje jedrenjaka iz mora konopom (učvršćeni željezni valjak)”, a zatim i dva hrvatska oblika (*arganj* za Senj i *ôrgan* za Komižu). U našem značenju Deanović za Lopud navodi *àrgan* “sprava za istezanje broda na škver” i za Korčulu *àrgān* (DEA 153). Mi smo zabilježili *àrgan* također samo u značenju “sprava za istezanje broda na suho”, kao i Vidović, s drugim akcentom Kalogjera ima *àrgan* (RGGK 11). U DUL 391 nalazimo *argôn* “vrst konopa”, a u TRO 22 *àrgān* “1. željezni valjak koji se vrti pomoću

sulle navi per salpare le àncore, attraccare, facendo forza sui cavi, o alzare pesi” - PING 35. Etimon nalazimo u lat. **arganum* (vom Plur. *tà ôrgana* aus; riječ je o množini imenice ôpyavov “oruđe, sprava, stroj”, SENC 669 - nap. autora), REW 6097. U znač. “stroj za dizanje tereta, vitlo, dizalica” nalazimo *arganum* (1313.) i *argagnum* (1386.) - LL 65. U Korčuli smo zabilježili i naziv za osovinu argana: *spīca*. Za Skoka je *spīca* (za Vodice daje znač. “drvena šipka”) riječ slavenskog podrijetla (SKOK III/310). U Blatu na Korčuli *spica* “grančica, iver, komadić drva” (FRA 83), u Brusju na Hvaru *spīca* “tanki komad suha drvca, prutić” (DUL 663). Moglo bi biti i od njem. *Spitze* “vršak, šiljak” (HURM



poluga; 2. dio opreme kod prerade maslina na koji su se vješali radnici (makinjari) da se bolje iscijedi smjesa od mljevenih maslina”. Značenja variraju i u mletačkim idiomima: *àrgheño* “argano (sia quello per tirare in secco i natanti, sia quelli, più piccoli, per altri usi)” - MAN 6, *argano* “argano, burbera, verricello” - KOS 33, *àrgano* “àrgano”, *àrgheña* “àrgano, anche per tirà sù le barche”, *àrgheño* “àrgano verticale (si ufa per tirare corde opportunam. avvolte al suo fusto - campana - o la catena di un’ancora, ingranata intorno al medéfimo)” - ROSMAR 9, *àrgano* “argano” - DORIA 35, *àrgano* “àrgano, verricello o molinello, orizzontale o verticale, azionato da motore o da forza umana, adoperato

631) - usp.: “Dallo slov. (risp. cr.) *špica* ‘punta; raggio della ruota; stecco di legno (per vari usi)’ < ted. *Spitze* ‘punta.’” (MAN 195, s. v. *fbisa* “scheggia, stecco, pezzeto di legno per accendere il fuoco” kamo upućuje s istoznačnice *spisa* na str. 231). U Murteru je *arganē(l)* tanki konop debljine 5-6 mm, duljine 100 m koji služi prvenstveno za istezanje mreže *šabake*. I u Korčuli je *argānel* tanji konop (RGGK 11). Jurga ima *arganē* i *arganēa*. Prvo tumači kao „1. (*tehn.*) vitlo, dizalo; 2. (*rib.*) tanji čvršći konop za potezanje povlačne mreže”, a drugo „drveno motovilo za izvlačenje *šabate*, mreže potegače, postavljeno u utore na krmi broda; na oba kraja ima po četiri ručke za okretanje” (RGOM 43).