

je samo jedna, prva knjiga, podijeljena u 12 zasebnih manjih cjelina te zbirno naslovljena »Sredstva kojim bi se poljoprivredi povratila prirodna snaga« (str. 95-164). Uzimajući u obzir postojeće (i zasigurno nimalo ohrabrujuće) stanje, Garanjin upozorava zakonodavca (državnu vlast i upravu) na što hitnije i učinkovitije djelovanje na područjima (ponajprije planinskim) koja su uslijed stoljetne zapuštenosti, ali i - prema Garanjinu - stočarskih navika useljenih Morlaka, nesposobnih za poljodjelsko privređivanje, na početku 19. stoljeća primjer zaostalosti i neimaštine. Podrobni su i autorovi navodi o zaprekama koje sprečavaju pozitivne pomake u dalmatinskom poljodjelstvu - o zastarjelosti sustava feuda i državnih investitura, o nedostacima agrarnih zakona i postojeće zemljišne parcelizacije, o nemogućnosti otuđivanja, odnosno slobodnog trgovanja zemljištem, kao i o izrazitoj neobrazovanosti i nesklonosti Morlaka da prihvate suvremenije metode u agrarnoj tehnologiji. Kada je riječ o primorskim poljodjelskim krajevima, sadašnje stanje privrede također je, ocjenjuje Garanjin, potpuno poražavajuće, a glavne su prepreke neznanje težaka, izrazita rascjepkanost imanja, kolonatski odnosi, nepravilno reguliran status državnih posjeda, monopoli, te općenito neodgovornost i samovolja dalmatinskih seljaka.

Voden načelima i razmišljanjem jednog tipičnog fiziokrata, ali i imućnog posjednika, stručnjaka u teorijskim promišljanjima i vlastitim praktičnim eksperimentima, Garanjin vidi oživljavanje dalmatinske poljoprivrede i gospodarstva uopće kroz cijeli niz poticajnih mjera u kojima podjednakim udjelom i zalaganjem trebaju sudjelovati i država i prosvijećeni stručnjaci. Obrazovanje i poduka dalmatinskog puka ogrezlog u neznanju i neimaštini, donošenje zakona koji će uzimati u obzir sadašnje stanje i premalo iskorištena prirodna bogatstva pokrajine smjernice su čijim ostvarenjem Garanjin nazire u budućim vremenima sretniju Dalmaciju i njezino stanovništvo.

Garanjinovo djelo, kazano je, vjerna je slika Dalmacije prije dvije stotine godina. Cijelo djelo u svim svojim sastavnicama pokazuje kojim su

načinom naši intelektualci i znanstvenici željeli zemlju modernizirati i podignuti njezinu gospodarsku osnovu kako bi se blagostanje dalmatinskog puka barem približilo razvijenim zemljama europskog Zapada. Objavljuvanjem novog izdanja Garanjinove studije izdavačka kuća *Dom i svijet* ponudila je hrvatskoj javnosti vrijedno i danas vrlo čitljivo djelo, a istraživaču dalmatinske prošlosti dragocjeno i uporabljivo vrelo.

Lovorka Čoralčić

**Radojica Fran Barbalić i Ivo Marendić**, *Onput, kad smo partili, Zapisi o posljednjim kvarnerskim jedrenjacima*, Posebna izdanja, 5. Rijeka: Matica hrvatska - Ogranak u Rijeci, 2004., 251. str. + XVI.

Zlatno doba jedrenjaka od sredine 19. do početka 20. stoljeća (pojave parobroda) vremenska je, a Kvarner i prostorna odrednica ove knjige. Jedrenjaci pak sami, na neki način uzajamno određuju i vremenitost i tu prostornost. Knjiga je izišla iz Razreda za more Ogranka Matice hrvatske u Rijeci kao skup "životopisa jedrenjaka" koje je Radojica F. Barbalić objavljivao u časopisu *Pomorstvo*, što je rezultat višegodišnjeg prikupljanja (nakon II. svjetskog rata) arhivske građe o kvarnerskim jedrenjacima. Darko Deković u »Predgovoru« (str. VII-VIII) kaže da je ovu publikaciju prvotno namjeravala tiskati izdavačka kuća "Benja" iz Rijeke koja je, zbog nemogućnosti priredbe za tisak, izdavačka prava (uz otkup) ustupila Matici hrvatskoj u Rijeci. Urednik Ivo Marendić (koji nije doživio izlazak knjige iz tiska) i sam je zaslužan za tekstualni dio knjige i prikupljanje (s)likovnih priloga kojim publikacija obiluje, a voditelj projekta je pročelnik Razreda za more kap. Josip Vicelja.

Ivan Rogić Nehajev, u prilogu publikacija »Slike iz usporedne povijesti« (str. IX-XIII), govori o inkorporiranosti i datosti izvješća, opisa, podataka o brodograditeljima, vlasnicima, zapovjednicima i mornarima u pokretno, nekad ploveće

tijelo "brodske zbilje", koja može biti uhvaćena slikovnim zapisom statike neke luke ili djelića otvorenog, često nemirnog mora. Jedrenjaci su još relativno daleke 1891. godine činili 52% svjetske tonaže brodova, a 1901. godine 37%. Gradanski socijalni identitet očituje se u izboru imena brodova kroz četiri grupe: važni gradovi, nacionalne osobe, obiteljska imena (brodskih vlasnika i članova posade) i zavičajna baština. Brod se tako "personalizira", (p)ostaje "imaginarna osoba", pa brodovi mogu biti "svojehlavi, otporni, ustrajni, asmatični, elegantni, svečani itd." Jedrenjaci ove knjige su (o)manji (350-850 t nosivosti), posade do 15-tak ljudi. U pravilu su u obiteljskom vlasništvu izdignuši obitelji Bakarčić, Ciotta, Dešković, Kalić, Kozulić, Lupis, Pajkurić, Randić, Sablić, Smokvina, Scarpa, Štiglić, Večerina i dr. Jedrenjaci tog doba su kao podsjetnici kasnijih razvojnih uspjeha na pragu hrvatske društvene modernizacije.

Nakon popisa kratica (str. XIV) i podjele jedrenjaka prema snasti (str. XV), slijedi poglavlje »Jedrenjaci duge plovidbe u vlasništvu ili suvlasništvu riječkih brodovlasnika« (str. 1-29) gdje uglavnom, kao u cijeloj knjizi i tom razdoblju općenito, prevladavaju barkovi. Bark *Antal* je plovio čak 40 godina i promijenio 13 zapovjednika. Jedan od zapovjednika (1880. godine) je bio i Miho Bačić iz Dubrovnika, nećak brodovlasnika, inače preživjeli brodoloma barka *Stefano* krajem listopada 1875. godine na zapadnoaustralskoj obali. Bark *Reka* imenom je odraz čakavske "ekavice", a posljednji mu je zapovjednik bio kap. Frane Car iz Bakra. Brod je doživio havariju u Biskaju 1856. godine, o čemu svjedoči zavjetna slika kap. Ivana Šepića darovana crkvi Majke Božje od Porta u Bakru, te ona iz 1866. godine zbog havarije u blizini Capo d'Ora u Egejskom moru. Bark *Federico B.* dobio je ime po sinu vlasnika Josipa Bakarčića, a izgrađen je 1863. godine u brodogradilištu *Pul peškarije* (na početku Rive Boduli) u Rijeci. Iz Bristola u Carigrad plovio je 1871. godine 61 dan, a iz Carigrada do Amsterdama 74 dana. Bark *Moise Montefiore* kupljen je 1866. godine u Velikoj Britaniji, a promijenjenim imenom podsjećao je na poznatog židovskog mecenu.

Nije plovio preko Atlantika. Bark *Barone Vranczany*, izgrađen 1865. godine, imao je 620 rt i 13 članova posade. Od Cardiffa do Malte 1872. godine plovio je 20 dana, a od Malte do Carigrada 8 dana. Brik *Paulus* (poslije *Raimond*), istoimenog suvlasnika Paola Scarpija iz Rijeke, izdržao je 20 godina plovidbe morem. Sudario se 1886. godine, zbog nevremena, s 2 norveška jedrenjaka, te je potom prodan na dražbi u Newportu. Brik *Enrica* bio je brod braće Luppis, a 9 zapovjednika bilo je iz Voloskog, Opatije i Kostrene (Sv. Lucije i Sv. Barbare). Manje ili veće havarije pogadale su ga tijekom 33 godine trajanja. Bark *Ruma* prvotno je plovio pod imenom *Curzola* (vlasnici Foretić, Cvilićević i Mirošević, te partneri iz Carigrada), a 12 godina riječkog vlasništva nije zabilježilo nikakve havarije. Bark *Ifigenia* skončao je na Atlantiku 1883. godine, zbog prodora mora uslijed oštećenja nakon zimske oluje, slično kao i bark *Hunnus* 1879. godine. Bark *Stefano*, izgrađen u Sušaku kod brodograditelja braće Brazzoduro, zapamćen je po čuvenoj havariji u Zapadnoj Australiji, kod rta Point Cloates 1875. godine, kada je nastradalo 15 članova posade, a tek dvojica preživjela. Nava *The Lord Warden* zadržala je englesko ime iako je plovila pod austro-ugarskom zastavom. Bark *Fiume E.* zapravo je posljednji porinut s riječkih "dilja" (brodogradilište braće Schiavon) 6. srpnja 1881. godine.

Poglavlje »Jedrenjaci duge plovidbe u vlasništvu ili suvlasništvu brodovlasnika s Pečina i Malog Lošinja« (str. 33-53) obuhvaća 7 brodova. Bark *Genio*, izgrađen 1856. godine u brodogradilištu na Pečinama, osrednje tonaže 474 rt, prema novom zakonu i mjernom sustavu iz 1873. godine premjerom ga zapada tek 400 registarskih tona. Kap. Kuzma Randić darovao je bazilici Blažene Djevice Marije na Trsatu uljenu zavjetnu sliku havarije tog broda u blizini irske obale 1861. godine, a na putu do Pule 1876. godine nasukao se na grebenu Olivu, uz manje oštećenje. Od 1878. do prodaje 1882. godine prevozio je dužice i bordunale iz Trsta i Rijeke u francuske provansalske gradove Nicu, Cette i Marseille. Brigantin *Tartaro*, u većinskom vlasništvu riječkog brodovlasnika Kazimira Kozulića, proveo je svojih gotovo 40 ljeta (kod istog

vlasnika) zahvaljujući odgovarajućoj konstrukciji podatnoj prijevozu drva. (Pre)živio bi i duže da se nisu pojavili konkurentski talijanski i dubrovački parobrodi. Bark *Conte Géza Szápáry*, kasnije u vlasništvu turskog državljanina iz Skadra (od 1904. godine), ležao je nasukan nakon I. svjetskog rata u kotorskoj luci blizu Gurdića (do 1935. godine). Njegova su putovanja bilježena u riječkom dnevniku *La Bilancia*, jer je promadarskoj orijentaciji (urednika) odgovaralo brodu nadjenuto ime riječkog guvernera. Posada je, naravno, bila hrvatska. Brik i bark *Fidente* istoimeni su brodovi, od kojih je prvi bio u domaćem vlasništvu 25 godina (do prodaje u inozemstvo), a drugi krajem 1878. godine podliježe nevremenu (*fortunalu*) i nestaje na Atlantiku, kada su nestala još dva broda: pelješki bark *Ruben S.* i lošinjki bark *Proserpina*. Bark *Martin* izgradio je 1872. godine sušački brodograditelj Josip Bačić-Belec, a pripadao je sinovima poduzetnika Ivana Sablića, braći Vinku i Martinu Sabliću. Doživio je brodolom blizu Burgasa (zapadno od Bospora), na putu iz Marseillea za Carigrad 1876. godine. Jedan od dvojice spašenih bio je i mladić palube Petar Spremić, rodom iz Vitaljine u Konavlima. Bark *Sator* bio je u suvlasništvu Riječana i Kostrenjana (do 1894. godine), a njegov trup godinama je služio kao maona za prijevoz parobrodima potrebnog ugljena u riječkoj luci. Bark *Capricorno* bio je posljednji jedrenjak duge plovidbe izgrađen u Hrvatskom primorju (1883. godine), a zanimljivo je izvješće o kalafatanju broda upućeno brodovlasniku od strane kap. Paškvala Dujmića 1896. godine iz Marseillea.

U poglavlju »Jedrenjaci duge plovidbe u vlasništvu ili suvlasništvu kostrenskih (i draških) brodovlasnika« (str. 57-79) spominje se 12 brodova. Bark *Mimi P.* imao je neko vrijeme strogog kapetana Andriju Randića, kojega je *mali*, na nagovor posade, prijavio američkoj policiji u Philadelphiji zbog homoseksualizma. Doživio je brodolom 1883. godine u zaljevu Alendia (sjeveroistočna obala balearskog otoka Mallorca). Brik *Maria Fanny* nastradao je 1881. godine blizu afričkog otoka Boavisti (otočje Cabo Verde) i spašeni su svi članovi posade.

Bark *Lada* pojavio se prvi put u Rijeci 1885. godine, nakon 14 godina plovidbe po Atlantskom oceanu, a stradao je 1888. godine u Port Elisabethu (južna Afrika) u uraganu, u zaljevu pomorcima znanom kao groblje brodova (groblje jedrenjaka). Bark *Nehaj* imao je zapovjednika Josipa Večerinu, kojega je kanadska vlada nagradila dalekozorom zbog spašavanja kanadskog brika potonula u *fortunalu* 1884. godine. Bark *Hitar* doživio je katastrofu eksplozije tereta petroleja 1889. godine u Port de Boucu, a o tome je izvijestio lučki kap. A. M. Ragusin, predstavnik austrougarskog generalnog konzulata u Marseilleu. Bark *Dragu D.*, zbog oštećenja, napustila je posada na Atlantiku 1886. godine. Bark *Lealtò* bacio je 1883. godine *fortunal*, blizu Gibraltara, na grebene kod rta Alcira na marokanskoj obali u Atlantiku. Brikšuner *Nada* napušten je 1894. godine u blizini Long Cay Banka kod Floride zbog brodoloma. Suvlasnik barka *Padoša* bio je kap. Baldo Marinović iz Orebića, a zadnji zapovjednik mu je bio kap. Rafael Piškulić iz Orebića. Bark *Caterina B.*, u 16 godina kostrensko-riječkog vlasništva, plovio je Atlantskim oceanom između Mediterana i sjeverne Europe, te sredozemnih i jadranskih luka. Bark *Kostrena* iz engleskih je luka neko vrijeme prevozio ugljen u Anconu, Veneciju i Pulu za talijansku i austrijsku ratnu mornaricu, a postao je žrtvom bure 1888. godine ispod rta Mašnjak (Mazar) blizu Rijeke. Bark *Vinka* prodan je turskim državljanima 1898. godine zbog neisplativosti.

U poglavlju »Jedrenjaci duge plovidbe u vlasništvu ili suvlasništvu bakarskih brodovlasnika« (str. 83-107) donesene su priče o 11 brodova. Brik i bark *Celestina*, od kojih je prvi izgrađen u Bakru 1856. godine, a drugi 1874. godine u Sušaku, prodani su u inozemstvo 1873. i 1894. godine. Brik *Grobnik* (prije *Pietro*) preživio je nasukanja, brodolome, dvije dražbe, dvije promjene imena, te je nakon 27 godina putovanja zaplovio pod turskom zastavom. Bark *Maria Andrina* je proživio je nekoliko teških havarija, po(d)nio smrtne slučajeve, nekoliko puta je nasukan i izgubljen. Bark *Dušan (Dussan)* spasio je propisani gromobran kada ga je u

Trstu 1886. godine pogodio grom, a prodan je na dražbi 1895. godine u Doveru. Bark *Mie figlie* imao je neko vrijeme dispensi(je)ra Ivana Ivaniševića iz Visočana i mladića Ivana Gracića iz Orebića, a posljednju posadu, ukrcanu u Pensacoli, činili su Peruanci, Brazilijanci, Amerikanci, Nijemci, Šveđani i Škoti. Bark *Ireneo* (ex *Drugi dubrovački*) izgradili su 1870. godine riječki brodograditelji braća Schiavon u brodogradilištu *Pul fortice*, a uz opremu broda, brodovlasniku je izručena i *una bandiera slava* (dužine 6 lakata). Pod Dubrovačkim pomorskim društvom bio je 12 godina, a nastradao je 1888. godine kod rta Mašnjaka. Brigantin *Slavjanka B.* izgradio je 1870. godine u Bakru brodograditelj Mate Matrljan, koji je u 30 godina izgradio ukupno 49 brodova. Bark *Olga R.* nasukao se 1885. godine na rtu Manille (blizu Cape Towna) zbog nevremena, pa je napušten. Bark *Ban Mažuranić* doživio je pobunu posade 1888. godine na relaciji Montevideo - Trinidad, a to je opisano u pripovijeci "Kapetan Tuna" Viktora Cara Emina. Bark *Hrvat*, koji je zaplovio s bakarskih dilja 1875. godine, bio je vlasništvo Hrvatskog broderskog društva osnovanog 1873. godine u Bakru. Navu *Miroslav* izgradio je 1853. godine u Bostonu poznati američki graditelj klipera William S. Webb (prvotno se zvala *Young America*), a nestankom na Atlantiku 1886. godine bakarsko jedrenjačko brodarstvo prepušteno je nekolicini starih bakarskih jedrenjaka.

Poglavlje »Jedrenjaci duge plovidbe u vlasništvu ili suvlasništvu kraljevičkih brodovlasnika« (str. 111-129) priča je o 8 brodova. Bark *Veli zid* imao je snast nave, a prvotno se zvao *Figlia minore*, pa *Anastasia Vucetich*, kad je prerađen u bark. Očuvana je do danas brodska pulena, koja se nalazi u Pomorskom i povijesnom muzeju Hrvatskog primorja u Rijeci. Brikšuner *Sava* potpuno je izgubljen u brodolomu 1875. godine u blizini sela Souadieh, a posada je spašena, kako je javljao ondašnji konzulat u Beiruthu. Brik *Dunaj* nastradao je, uz još 3 jedrenjaka, u nevremenu 1882. godine blizu Rijeke. Bark *Grad Karlovac* pod hrvatskim je imenom i plamencem plovio 30 godina (do 1899. godine). Bark *Josip Juraj Strossmayer* izgubio

je kap. Bartola Medanića, kojega je s palube povukao val za nevremena 1876. godine na istočnom Atlantiku, a potpuno je izgubljen u *fortunalu* 1886. godine u blizini Kelibia na obalama Tunisa. Bark *Kraljevica* nije preživio brodolom 1886. godine blizu Barnegata (New Jersey), kao ni njegovih 8 članova posade (od ukupno 14). Bark *Tri sina*, uz prevladane male havarije, možemo ubrojiti u one sretnije jedrenjake duge plovidbe, a kap. Juraj Crnković dobio je od osiguratelja zlatni sat zbog cijelog tereta koji je, usprkos pomorskoj nezgodi, uspio dovesti 1883. godine iz Cape Towna u New York. Bark *Trojednica*, rodoljubna imena i vlasništva narodnog zastupnika Vjenceslava Turkovića, ne mijenja svoje ime ni kada prelazi u vlasništvo bokeljskih brodovlasnika Tomanovića, Miletića i Nikolića, a napušten je i iz sigurnosnih razloga zapaljen 1901. godine (zbog tereta drva i moguće plutajuće opasnosti za druge brodove) blizu Floride.

U poglavlju »Jedrenjaci duge plovidbe u vlasništvu ili suvlasništvu senjskih brodovlasnika« (str. 133-143) donose se podaci o sudbinama triju brodova. Bark *Hervatska* (poslije *Poschich*) bio je ponos senjske brodogradnje, a prodan je riječkom brodovlasniku Poščiću 1882. godine i smatran našim *comodore shipom*. Na relaciji Marseille - Oran 1908. godine nastradao je *mali od kamare* Maksimilijan Cappudi s Trsata, jer ga je odnijelo more uslijed jakog zapadnog vjetrova (*punenta*) dok je obavljao nuždu nakon što se spustio niz bumpreš na palubicu. O brik *Mala Marica*, po posljednjoj vijesti kretanja domaćih brodova, bilježi se 1885. godine putovanje iz Antwerpena u Bari, a zbog jeftinijih *nav(a)la* (prijevoznina) i mogućnosti prijevoza većeg tereta parobrodima, "jedrenjaci se ne pitaju". Bark *Grad Senj* (poslije *Andre*) jedan je od najvećih izgrađenih u senjskom brodogradilištu, a 1887. godine na relaciji Genova - Philadelphia, zbog oštećenja u ciklonu, napušta ga posada.

Poglavlje »Jedrenjaci duge plovidbe u vlasništvu ili suvlasništvu brodovlasnika s istočne obale Istre« (str. 147-174) ispunjava stranice povijesti 15 jedrenjaka. Brigantin *Andrić*, deminutivna

muškog imena (obično za djecu obitelji u Rijeci i okolici), završio je svoj život pred riječkom lukom 1882. godine, kada je nastradao i pelješki bark *Arfascad*. Bark *Dampier* je pri povratku iz Tunisa 1893. godine nastradao blizu Gruice, u sudaru s engleskim parobrodom, nakon čega je i potonuo. Bazi (lije) Ivanković je ovjekovječio te Pošćićeve brodove 1870. godine. Bark *Descovich A.* je, nakon dosta havarija i peripetija, prodan 1895. godine francuskom državljaninu u Marseilleu. Barku *Spirito* u 36-godišnjem životu jedan od posljednjih zapovjednika bio je kap. Marko Barbarić s Pelješca, a u dva navrata 1895. godine brod se (uz oklade) utrukuje s kostrenskim barkom *Urinj*, te je prodan u Grčku 1899. godine. Brik *Temì*, nazvan po grčkoj božici pravde, pretrpio je nekoliko havarija, nasukanja i *fortunala*, a početkom 1893. godine prodan je u Tursku, u područje u kojemu je završilo dosta naših jedrenjaka u doba parobrodске prevlasti. Barku *FB*, izgrađenom 1865. godine u brodogradilištu Al Fortino braće Schiavon, oduzeta je plovnost 1879. godine udarom groma u luci Point Breize, jer je već bio nakrcan barilima (12.000) petroleja (kasnije je prodan na javnoj dražbi), kada su nastradala još 4 broda. Bark *Superbo* je pohodio Rijeku 1886. godine santorinskom zemljom potrebnom za izgradnju riječke luke, a 1902. godine prelazi u vlasništvo turskih državljana. Brik-škuner *Elisa C.*, nazvan po supruzi brodovlasnika Antona Cerčića iz Lovrana, prelazio je velike udaljenosti, uglavnom između Antila i Europe, a nasukao se 1884. godine na obali Normandije, nakon manevarskog pokušaja spašavanja od požara. Brigantin *Ida P.* (prije *Seconda*) prodan je 1885. godine grčkom državljaninu. Bark *Deux Frères*, kupljen 1887. godine u Francuskoj, spada u posljednje prijevoznike drva i dužica iz naših primorskih luka u Provansu (tržište vinskih bačvi), gdje se uskoro pojavljuje bolja hrastovina iz Baltika. Brik *Carolina G.* prodan je 1898. godine u Tursku. Bark *Crono*, imenom Zeusova oca, sudario se 1890. godine, zbog magle, s njemačkim parobrodom blizu North Hinderera. Brigantin *Libuka* dugo je plovio između francuskih luka Sredozemlja i srednjoameričkih luka, a 1878. godine doživio je brodolom zapadno od

Frontere, u blizini luke Tonala. Bark *Metta* pripadao je obitelji Stanger iz Voloskoga, jedan je od rijetkih naših brodova koji je od 1882. do 1885. godine oplovio svijet. Posljednji zapovjednik mu je Ivan Bašić iz Kostrene Sv. Lucije, a rijetkost je i poštanska razglednica oko 1900. godine s prikazom tog broda. Bark *Unione* Viktor Car Emin nazivao je *Zajednica*, a na posljednje putovanje kreće 1894. godine prema grčkom otoku Santorin, odakle su brodovi donosili vulkansku zemlju za izgradnju riječke luke. Potonuo je u blizini Krete (otoka Gvadhososa), a spašena posada brodskim čamcem je doplovila na otok nakon 5 dana.

U "Prilozima" su doneseni "Nazivi osnovnih dijelova snasti barka iz 19. stoljeća" (str. 176-177), "Tumač manje poznatih riječi, pomorskih izraza, pojmova i regionalizama" (str. 178-179), "Kazalo imena brodova" (str. 180-183), "Međunarodni signalni kodeksi (1855.-1932.)" (str. 184), "Jedrenjaci duge plovidbe (popis objavljan od 1891. do 1909. godine u Pomorskom godišnjaku Ugarske kraljevske pomorske uprave u Rijeci)" (str. 185-247), te sažetci na talijanskom, mađarskom, engleskom i njemačkom jeziku (str. 248-249). Na kraju knjige je "Bilješka o autorima" (str. 251) Radojici F. Barbalicu (1914-1994) i Ivu Marendiću (1937-2004).

Đivo Bašić