

Iscrpno i znanstveno

Ponovno o knjizi B. Stullija: *POVIJEST ZLARINA, Narodna umjetnost, 1980, knj. 17/*

Da jedan otok, u jeku turističkih prospekata i propagande, dobije jednu iscrpnu i nadahnutu studiju, to je odista rijetkost. Najnoviji rad Bernarda Stullija, historičara i pomorskog stručnjaka, posvećen povijesti Zlarina ne nosi nikakva reklamna obilježja; da pače, veoma je skromne opreme, ali je zato iscrpno i brižljivo napisan, tako da se s pravom može reći da je pisan s mnogo truda a s još više ljubavi. Taj dio našeg primorja, studijama akademika G. Novaka i historika B. Stullija, koji su obradili njegovu historiju, i radovima prof. M. Friganovića i I. Rubića, koji su proučili njegovu geografiju, dobio je i znanstvenu fizionomiju. Pri tom ne treba zanemariti ni radove K. Stošića niti one S. Grubišića i drugih.

Strogim znanstvenim postupkom Stulli je najprije smjestio otok, dao njegovu geografiju, potom opisao zlarinsko tlo i more, njegovu pripadnost i poljoprivrednu proizvodnju, zatim daće i ostale namete, a potom se vratio plodovima mora, pomorskoj prošlosti i sadašnjem trenutku otoka. Kako rekoh, s mnogo truda i ljubavi, Stulli je pretraživao arhive, sabirne centre, općinske zapisnike i dr., da bi njegova studija bila što cjelovitija i istinitija. U tom je, s aspekta namjene, ta monografija potpuno uspjela.

Nakon što je dao »osnove življenja« — masline i vinovu lozu — Stulli donosi neizbježnu priču o vodi koja muči tolike dalmatinske otoke. Ali i pored materijalne oskudnosti otočani su sudjelovali u duhovnim i kulturnim zbivanjima svoje nacije. U prvim zanosima narodnog preporoda u Dalmaciji »Zora dalmatinska« objavila je nekoliko hrvatskih narodnih pjesama s otoka Zlarina, a vlastiti jezik se, kako se tada navodi, proučava i »njeguje s ljubavlju«; stoga, da je bitka s autonomašima bila uspješna, ne treba niti spominjati. U našem stoljeću (1942) talijanske okupacijske vlasti vješaju javni oglas sa »Spiskom stanovnika Općine Zlarina koji su prešli pobunjenicima«. Međutim, Zlarinjani su ih u tome obilato pretekli: oni već u srpnju 1941. pripremaju borbene omladinske grupe za odlazak u partizane, a osnovna organizacija KP Zlarina osniva se već 15. rujna 1941. Suđenja, konfiskacije imovine, upućivanja uhapšenih u koncentracione logore samo su ojačali otpor Zlarinjana koji je okrunjen uspjehom u studenome 1944. dolaskom 24. divizije NOVJ. Razmatranjima »Poljoprivredna proizvodnja« i »Okolo teratika, petine, ostalih daća i službi-radnji, Stulli nas još jednom vraća u prošlost da bismo i sami na neki način osjetili što su podnijela ta »podobna čeljad, robustna, priviknuta na stradanja, vješta baratanju puškom«, kako navodi Š. Ljubić.

Poglavljima »Plodovi mora« i »Iz pomorske prošlosti« Stulli doseže temeljne razloge svoje studije o Zlarinu, jer su plodovi mora od prastarih vremena bili važan faktor u gospodarskom životu« toga otoka. Iscrpljeni stoljetnim bitkama za riblja lovišta, Zlarinjani 1850. upućuju predstavku Ministarstvu trgovine u Beču tražeći »da se proglašeno slobodnim lov srdela i lov koralja« smatrajući da mogu izdržati i najslobodniju konkurenciju. Kako je molba ostala bezuspješna, Zlarinjanima je preostao lov koralja koji isključivo oni obavljaju. I u tom poslu nisu prošli bez tegoba, tim prije što mletačka država u nekom ugovoru iz 17. st. smatra »koralj blagom koje pripada državi«, što je bilo u skladu s njezinom pravnom i političkom tezom o dominiju na Jadranu. Nakon pada Venecije (1797) Zlarinjani su ovlašteni »na slobodan lov koralja u vodama Dalmacije bez ikakva ograničenja i izuzetka osim samo za tzv. secca vecchia.«

Pomorstvo u 15. st. prvi put se spominje da je jedan Zlarinjanin vlasnik broda. Podataka o brodograđevnoj djelatnosti u to vrijeme nema. Međutim, u drugoj polovici 18. st. službeni mletački izvještaji spominju 2 tartane i 283 gajete s ostalim manjim plovilima. Potkraj 18. st. i u početku 19. st., do kontinentalne blokade 1806, u čitavoj Dalmaciji očituje se trend pomorske konjunktore. Vlasnici su većinom i kapetani brodova. God. 1818. ima ukupno 235 svih vrsta »barki«. Već 1833. Zlarin je na prvome mjestu sa 110 barki, drugi je Prvić sa 108 itd. Te barke služe isključivo »za seoske svrhe« i njihov vlasnik ne plaća lučke pristojbe dok ih on ne upotrijebi u trgovačke svrhe ili druge namjene.

U prvoj polovini 19. st. izrazito raste tonaža brodova male obalne plovidbe dok broj jedinica i tonaže u velikoj obalnoj plovidbi opada te se Zlarinjani ne upuštaju u rizike duge plovidbe. Povoljan razvitak pomorske djelatnosti, kako navodi Stulli, potakao je i brodogradnju. Prvi brod koji je izgrađen u Zlarinu 1868. bio je »Zrinović Nikola«, vlasništvo Mate Aduma. U drugoj polovici 19. st. zlarinski pomorci već su i na brodovima drugih vlasnika izvan Zlarina; o tome nam najzornije svjedoče zavjetne slike i modeli brodova u zlarinskoj crkvi Gospe od Rašelja. Trenutak je da se ovdje spomenu i 23 table koje autor donosi na kraju knjige. Uz nekoliko zavjetnih slika posebice je ganutljivo pismo majci Jerka Strike iz Buenos Airesa pisano 10. X 1929. Briga za rodni kraj ne prestaje ni na takvoj daljini.

Zlarin je, kako smo već spomenuli, ostao vjeran maloj obalnoj plovidbi. Kad su počeli

propadati jedrenjaci i javili se prvi parobrodi, i na Zlarinu je bilo pokušaja da se prihvati parobrodarstvo; bilo je to samo jednom i s jednim parobrodom, i to 1866. kad je A. Adum kupio parobrod od 94 brt u Kielu i dao mu ime Zlarin. Već iduće godine on ga prodaje i ostaje samo suvlasnik.

Gospodarska kriza, propadanje maslina i loze, nestanak jedrenjaka tjeraju Zlarinjane u iseljeništvo, posebice zlarinske pomorce. Oni se zapošljavaju kod tršćanskog Lloyda kao palubno osoblje. Gorčina na Lloydovu eksploataciju nije izostala. Lloyd je »ona pijavica koja pedeset godina sisa Dalmaciju diktirajući zakone na svoju.« Udarce je, međutim, zadavala i politika ugarske vlade zbog koje su »dalmatinski trgovci zapriječeni da sa svojim domaćim parobrodima prenašaju ono što kupuju na Rijeci i tako je svaka utakmica nemoguća,« konstatira jedan izvještaj. Gospodarsku depresiju još reljefnije ocrtava dopis »Iz Zlarina« koji kaže da parobrodi upropastiše mornaricu. »Prije u Zlarinu, u njegovoj lijepoj luci, šuma od jarbula, bilo i bracara i golemih trabakula i škuna, a sad od svega toga ništa.« A predavka iz 1909. Namjesništvu u Zadru kaže da je neporecivo značenje Zlarina u pomorstvu. Svi su muškarci vješti i dobri pomorci jer je tu tradicija i iskustvo predaka. Međutim, kapitalistički gospodarski sistem potpuno je onemogućio svaki napredak u pomorstvu tako da Zlarin 1926. nema ni jedan motorni jedrenjak. Tako je

bilo i 1939. U to je otpočeo rat, a poslije drugoga svjetskog rata nije se radilo na obnovi zlarinskog brodarstva. Preostao je samo jedan brod u općedruštvenom sektoru.

Nesumnjivo su zanimljiva i dobro dokumentirana poglavlja »Upravljanje otokom« i »Demografski razvitak«, ali su za našu problematiku manje važna. *Summary* u prijevodu V. Ivira odista je dao jednu zgusnutu sintezu cijele studije tako da je knjiga dostupna i stranom čitatelju. Završnim napomenama da su riješene »osnove življenja« Stulli otvara perspektivne planove otoka Zlarina.

Ako je trenutak da se kaže istina o knjizi kad se ona dočita, onda mi je napomenuti, da sam Stullijev rad zatvorio sa zebnjom: tako vrijedna knjiga mislim da će ostati bez adekvatna odjeka. Ovdje ne treba pohvaliti samo autorov napor već prije način kako je on iznesen.

Makar znanstveno djelo strogo zahtijeva svoju nužnu aparaturu, svoj neizbježan instrumentarij, Stullijeva studija međutim, iako stručna i znanstvena, ipak je zanimljiva i čitka, što je znak unutrašnjeg izmirenja riječi i misli čime se mogu podičiti samo probani i vrijedni radovi. Ova studija kao da je nastala svim turističko-propagandnim perspektivama usprkos. Treba joj stoga poželjeti uspjeh i uznastojati da ne bude posljednja u svojoj kategoriji.

Ivan PANDŽIĆ

