

Josip Žgaljić, *Brodovi naših predaka: šest stoljeća brodogradnje i pomorstva na otoku Krku*, Rijeka: Glosa, 2023, 163 str.

U lipnju 2023. godine u Velikoj vijećnici Grada Krka predstavljena je monografija *Brodovi naših predaka – šest stoljeća brodogradnje i pomorstva na otoku Krku* u izdanju riječke nakladničke kuće *Glosa*, autora Josipa Žgaljića, publicista, istraživača i urednika. Monografija sadrži brojne fotografije, dokumente i informacije popraćene dodatnim objašnjenjima, dok su same stranice ukrašene motivima mora koji čitatelju pružaju mogućnost da uroni u povijest pomorstva na području Kvarnera. Vlastitim svjedočanstvom u *Riječi autora* (8-10), Žgaljić otkriva kako mu je posjet crkvi sv. Jurja u Vrbniku izazvao žaljenje zbog nebrige za iščeznulim prikazom srednjovjekovnog jedrenjaka na desnom bočnom zidu crkvice. Iako i sam priznaje da kao rođeni Krčanin nije imao prevelik interes za brodove i samo more, ipak je „nestali jedrenjak“ u njemu probudio želju da oživi povijesnu poveznicu navedenog i čovjeka. Djelo je strukturirano u devet poglavlja, a svakom poglavlju prethodi kratki uvod koji čitatelju predočava tematiku obrađivanu u nadolazećim stranicama. Sve prikazano popraćeno je literaturom čiji je popis naveden na kraju monografije.

U uvodu, koji nosi naslov *Brodogradnja na sjevernom Jadranu od 15. do 19. stoljeća* (15-20), autor donosi kratak pregled brodogradnje u spomenutom razdoblju podijeljen na gradove Kvarnera. Dotiče se problematike nedostatka dokumenata prije 18. stoljeća, navodeći kako je razlog tomu odvojenost vlasti i *kalafata* (brodograditelja) jer je brodogradnja prije 18. stoljeća bila bez nacrtu, u privatne svrhe ili po narudžbi. Kratko se navode i određene informacije o radu brodogradilišta: broj proizvedenih brodova, nosivost, razlike po godinama i imena samih brodova.

U prvom poglavlju pod nazivom *Ishodište krčke brodogradnje* (21-28) autor se dotiče pravnih i gospodarskih čimbenika kroz povijest otoka Krka argumentirajući tako povezanost puka i mora, te posljedično tome i potrebu za početkom brodogradnje. Nadalje, zaključuje kako od 15. do 19. stoljeća Krčani nisu imali potrebu za gradnjom većih trgovačkih brodova, već je ona ostala na brodicama koje su za cilj imale prijevoz robe na točkama sjevernog Jadrana. Autor također navodi i opisuje brodice kako su redom nastajale na krčkom području, te na koncu navodi popis poznatih vlasnika brodova u 17. i 18. stoljeću kao i početke obrazovanja za zapovjednike jedrenjaka u 19. stoljeću u Baški. Drugo poglavlje, *Brodogradilišta i škverovi na otoku Krku do sredine 20. stoljeća* (29-56) opsežno opisuje brodogradilišta, škverove i istaknute pojedince otoka Krka zaslužne za njihov nastanak i rad. Autor detaljno navodi informacije o izgradnji, poslovanju, ali i o ljudima čiji životni put prati u kontekstu brodogradnje. Poglavlje je, uz fotografije, popraćeno i nacrtima brodova, radionica i brodogradilišta. U trećem poglavlju pod nazivom *Jedrenjaci u vlasništvu Krčana do sredine 20. stoljeća* (57-84) autor fokus stavlja na jedrenjake, njihove vlasnike, te mjesto i vrijeme izgradnje samih brodova. Kako i sam navodi u uvodu u poglavlje, ovu je temu bilo moguće kvalitetnije razraditi jer je dokumentacija 19. stoljeća bogata i precizna. Spomenute dokumente u obliku certifikata, ovlaštenja i pomorskih knjižica autor prikazuje i fotografijama istih.

U četvrtom poglavlju pod naslovom *Parobrodi zamjenjuju jedrenjake* (85-96) Žgaljić problematizira prijelaz s uporabe jedrenjaka na parobrode. Navodi kako taj proces nije bio nimalo miran, dapače, problemi su bili u nastajanju. Autor donosi informacije o prvim parobrodima koji su zaplovili Jadranom, problemu uvoza materijala iz udaljenih krajeva za izgradnju parobroda, mađarskim nadzorom nad plovidbom, stranih vlasnika kompanija, ali i o osnutku vlastitog parobrodskog društva među Krčanima. *Krčka parobrodsko društva u Šilu i Puntu početkom 20. stoljeća* (97-114) naslov je petog poglavlja i ono se uvelike naslanja na prethodno, a poseban se naglasak stavlja na manja mjesta poput Šila i Punata. Ona su, naime, primjer povezivanja otoka

s kopnom uz pomoć parobroda pri čemu su ključnu ulogu imala lokalna parobrodna društva. Autor donosi pisana svjedočanstva, kao i članke iz novina gdje su takvi događaji dokumentirani. Navodi imena brodova koji su plovili tim linijama kao i plovidbeni red. Dotiče se i stanja za vrijeme ratnih godina 20. stoljeća, kao i ulaska krčkih brodova u flotu Jadranske plovidbe d.d.

U šestom poglavlju koje nosi naslov *Bijela flota sredinom 20. stoljeća u službi Krčana* (115-128), autor želi vratiti svijest o tome kako su već 1947. tri broda u floti Jadrolinije bili s otoka Krka. Navodi njihova imena te kako su se ona mijenjala, a opisuje i njihovu plovidbu. Opisuje također izgradnju potrebne infrastrukture za pristup lukama, kao i autobusne linije koje su u porastu posljedično rastu turizma. Navodi i to kako je sve veća potreba za bržom linijom s kopna na otok gradacijski smanjivala upotrebu brodova sve do 1980. kada se gradi Krčki most. Sedmo poglavlje naslova *Kasno shvaćene zablude političkog sustava na odlasku potkraj 20. stoljeća* (129-142) najprije čitatelja vraća na polovicu 20. stoljeća, odnosno u vrijeme konfiskacije privatnog vlasništva (pa i brodova) u korist tadašnje države, te sukladno tome i kasniji nestanak brodovlasničkih obitelji na otoku Krku. Raščlanjuje privatne od društvenih vlasnika kako male obalne plovidbe tako i ribarskih brodova, te navodi njihova imena. Na kraju sintetizira nemogućnost razvijanja ribarskih flota, kako zbog zakona u Jugoslaviji tako i zbog rata koji je izbio 1990-ih godina. Posljednje, osmo poglavlje, pod nazivom *Zadnjih osam desetljeća Krčke brodogradnje 1945. – 2023.* (143-160), autoru je poslužilo kao prikaz spomenutih brodovlasničkih obitelji i njihovih brodogradilišta u periodu druge polovice 20. stoljeća do danas. Način na koji su brodogradilišta opstala, te kako marine na otoku Krku danas djeluju, zaključeno je kratkim pogledom u budućnost koji ipak nakon 600 godina previranja izgleda zadovoljavajuće jer će iznjedruti napremljenije brodogradilište na istočnojadranskoj obali.

Zaključno, ovakav pristup temi brodogradnje od povijesne je važnosti za prostor koji od mora živi. Monografija *Brodovi naših predaka* objedinila je puno više od samo lijepih fotografija i zanimljivih informacija. Ona prikazuje i suživot čovjeka s morem. Ploveći kroz povijest otoka Krka, monografija Josipa Žgaljića čitatelju osvještava važnost brige za ono što je bilo prije nas, za „nestalim jedrenjakom“ kojeg je potrebno izvaditi iz dubina zaborava. Svojim radom, autor je vratio dio svijesti o potonulom identitetu onih koji, prema riječima Gneja Pompeja ukomponiranih u recenziju Tomislava Galovića (5), znaju da *Navigare necesse est, vivere non est necesse.*

Hrvoje Crnogaj

Oratio pro Croatia – Govor za Hrvatsku: 500. obljetnica (1522. – 2022.): zbornik radova, ur. Tomislav Galović, Zagreb: Arvalis; Matica Hrvatska, Odjel za povijest, 2024, 212 str.

U zborniku radova *Oratio pro Croatia – Govor za Hrvatsku: 500. obljetnica (1522. – 2022.)* okupljeni su radovi sa znanstvene tribine *Obilježavanje 500. obljetnice Govora za Hrvatsku (Oratio pro Croatia) Bernardina Frankapana Modruškog, održanoga u Nürnbergu* koja je održana 1. i 2. listopada 2022. u Ogulinu. Uz predgovor urednika zbornika, prilog predstavljanja knjige *Oratio pro Croatia – Govor za Hrvatsku (1522.)* Mirjane Matijević Sokol te kazala osobnih i zemljopisnih imena, u zborniku je okupljeno sedam radova koji su kroz nekoliko znanstvenih disciplina ukazali na politički i društveni značaj Bernardina Frankapana Modruškog i njegova govora. Zbornik, objavljen dvije godine nakon znanstvene tribine, izdan je u nakladi Arvalis i Odjela za povijest Matice hrvatske.