

Igorova promišljanja (8)

Polaganje kobilice

Kako nekoć, tako i danas - polažemo kobilicu. U anglosaksonskom svijetu je to *keel laying*. Isto čine i drugi brodograđevni jezici (= narodi). Netko će prigovoriti: pa tko to još danas polaže kobilicu?! Jer, faktički se polaže prva sekcija dvodna, a kobilica je tek dio tog sklopa.

Sjetit ćemo se simboličnog polaganja jednog jedinog lima plosne kobilice, samo jednog od desetak, koliko ih voj sadrži. Obično bi to izgledalo ovako: neposredno nakon porinuća, dok su uzvanici još na tribini čela ležaja, evo dizalice na čijoj kuki visi taj prvi lim plosne kobilice broda čija će gradnja započeti, a na jednom od četiri lanca s hvataljkama pričvršćena grančica masline ili bora, i dvije zastave. U pravilu, nakon što bi se svi razišli, dotični se lim vrati u brodograđevnu radionicu gdje će biti doraden i udružen s obližnjim elementima sklopa te, koji dan kasnije, vraćen na ležaj ...

Doista, zašto onda ne sankcioniramo današnju praksu i ne govorimo o *polaganju prve sekcije*? No, to bi bilo isto kao kad bismo počeli mijenjati stare nazive, poput: *Parobrodarsko društvo* u: *Dieselmotorno brodarsko društvo* ili *Plinskoturbinsku brodarsku kompaniju*. Jer, u floti dotične kompanije nema više nijednog broda na parni pogon.

Međutim, ima tu još nečega, nečeg od dubljega značenja i smisla, nečeg što nadilazi formalne razloge zadržavanja naziva *polaganje kobilice*. Naime, razlog, smisao, opravdanje, leži u njoj samoj, u njezinoj bitnoj ulozi u svekolikoj povijesti

broda, brodogradnje i pomorstva. Zaista, o čemu se tu radi?

Ponajprije konstatirajmo da razlikujemo dvije osnovne izvedbe kobilice: grednu i plosnu. Zatim promislimo, i skrušeno recimo: *u početku bijaše – gredna kobilica...*

Naime, toj grednoj kobilici dugujemo za sva ona otkrića drvenih jedrenjača. Ona je omogućila Kolumbu prepliv Atlantika, a Magellanu, Cooku, Visinu put oko svijeta. Jer: gredna je kobilica primarni element uzdužne i lokalne čvrstoće; i bočna će rebra krenuti od nje uspinjući se te će se na nju i osloniti, makar posredno; s njom brod legne na podklade doka ili na poprečne grede vlake; ona, zajedno s krmenom statvom udomljuje i nosi list kormila te ga štiti od *Trozuba* koji vreba odozdo; i svekolikoj pomorstvenosti pridonosi ona, unapređujući je; na uzburkanom moru stišava gibanja, ljuljanje poglavito, pa i zanašanje i zaošijanje smanjuje; zar nije ona taj prvi element trupa koji trpi i podnosi, te nježno prenosi surovi dodir s podvodnom hridi(?); nju samu, onako izloženu ranjavanju, brižno su oblagali, 'šjolavali', poput potkivanja dragocjenog konjskog kopita, a *Otočani* su to zvali: *false keel*; i ti isti *Otočani* istaknut će važnost dobre konstrukcije i pomorstvenosti pa će honorirati prepliv jadrilice Atlantika izvršen *on its own bottom*, odnosno *on its own keel*; ona, kobilica, jest temelj broda poput onog temelja, fundamenta kuće na kopnu; stoga i osnova i osnovka polazi od nje i kroz nju prolazi; kroz onaj njezin brid provukli smo ravninu osnovke na koju se oslanjamo, na



Igor Belamarić

koju se pozivamo i referiramo, od koje se mjerne osi granaju; prva se rađa, zadnja - uz hridi obalne, vidjesmo, i umire.

Grednoj kobilici, položenoj na građevne podklade, još samo treba dodati krmenu i pramčanu statvu i dobiven je profil, obris u ravnini simetrije, trag u ravnini π^2 , koji predstavlja i legitimira brodsko korito.

Eto zbog čega sve i danas govorimo o polaganju kobilice kao činu rađanja novog broda. Eto razloga da se tako i dalje govori, sve dok bude broda i brodogradnje.

Pomisli li tko da je ovo ujedno i posthumni *hommage* grednoj kobilici kao elementu brodske tkiva koji se zauvijek preselio u priču, u povijest, kao nostalgično zazivanje prošlo-svršenog, odlučno ću odgovoriti: ne! O tome, u drugom okviru.

Znamo: kod današnjeg trgovačkog čeličnog broda s horizontalnim dnom imamo skoro isključivo plosnu kobilicu. Međutim, ona je tu – moglo bi se reći - degradirana postavši tek dio oplata dna, pa i debljinom se izjednačivši s ostalim vojevima brodske dna. Još prije nepunih pedeset godina ona se isticala makar većom debljinom, većom za nekoliko milimetara od preostalog opločenja dna. No, i o tome, na drugom mjestu.



3. MAJ

Shipyard

3. MAJ Brodogradilište d.d.

Liburnijska 3, P.O.Box 197
51000 RIJEKA, Croatia

Sales Division

Phone: **+385 (51) 61 13 80, 61 10 16**

Fax: **+385 (51) 61 18 10**

e-mail: salesdpt@3maj.hr

www.3maj.hr