

Radojica F. Barbalić / Ivo Marendić: “Onput, kad smo partili”

Izdavač: Matica Hrvatska, Rijeka, 2004.

Dugo pripremana i očekivana knjiga autora Radojice F. Barbalića i Iva Marendića u nakladi Matice Hrvatske konačno je objavljena. Hvala im, za njihov rad – dar, ne samo zaljubljenicima u more i brodove, već i mnogima drugima, posebno mladima, ali i rijetkima kojima je more bliže od kopna i mnogim inima.

Barbalić piše o znanim kvarnerskim jedrenjacima. Svrstava ih prema teritorijalnom vlasništvu, odnosno suvlasništvu u istarske, riječke, bakarske, kraljevičke, senjske i malološinjske. Zadivljujućom umješnošću portretirano je više od šezdesetak jedrenjaka duge i velike obalne plovidbe i njihovih posada. Impozantnoj brojci treba pridodati i brojne druge domaće i strane jedrenjake koji su tek spomenuti ili uspoređeni radi naznake prepoznatljivije mjere.

Ivo Marendić piše o vrstama brodova, njihovoj opremi i tipologiji jedrenjaka; o brodogradilištima, prati brod od njegova nastajanja, opremanja i korištenja. Svjestan Barbalićeva izbjegavanja tehničkog i stručnog pomoračkog opisa, Marendić nastoji nedovoljno upućenima pojasniti tehničke opise koji ponekad nisu dovoljno precizni, vjerojatno zbog obimne građe, koja bi stala u dvije knjige. Pomnije listajući dopadljive i grafički izvrsno uređene stranice, teško se mogu oteti dojmu da je u cijeloj preplavljenoj priči (pričama) izostao još ponetko, možda jedan tihi šaptač, inspicijent, onaj koji će u datom trenutku ukazati na propuste, nedorečenosti i dvosmislenosti.

Najprije valja spomenuti **Popis kratica**, (str. XIV) koji nije popis stručnih riječi i (ili) pojmova, već inicijala brojnih suradnika i korištenih izvora, što je valjalo napomenuti. **Podjela jedrenjaka prema snasti** (str. XV) je grafički prikazane siluete brodova (preuzetih iz starog izvora), koje je valjalo poredati prema veličini jedrenjaka, njihovoj snasti, koja je na koncu i uvjetovala tipologiju (škuner, brik, brik – škuner, bark – beštija, golje barkantina), bark pa četverojarbolni bark (može i peterojarbolni bark) te nav(a) i četverojarbolna nava. Kod opisa nave, ekstenzija u zagradi (bilo ih je i s više jarbola) nije naj sretnije sročena jer se može pogrešno zaključiti da je bilo i peterojarbolnih nava, kako navode i drugi pisci. Međutim, valja napomenuti da je izgrađena samo jedna jedina peterojarbolna nava (njemačka nava “*Preusen*”), što ne čini pravilo već je izuzetak. Nedvojbeno pogrešan navod “peterojarbolnih” nava ponavlja se na str. 10 kod opisa nave.¹

Nazivi osnovnih dijelova snasti (str. 176/177) grafički su privlačni, no malo je nedostajalo da snast i običnom čitatelju postane daleko jasnija. Naime, snast je cjelokupna oprema jarbola, jedara i konopa jednog jedrenjaka, to je njegov motor, pokretač,

¹ Bemastung und takelung der shiffe, Middendorf, fig 19;

najtočnije – propulzor. Dijeli se na drvene, a kasnije i čelične dijelove – **jarbolje**. To su svi jarboli, kosnik i križevi, lantine i ostale oblice: **jedrilje** su sva jedra koja se na prikazanim jedrenjacima dijeli na uzdužno (letna, sošna i vršna jedra) i poprečno (križna i pršna jedra) te konopi – užad, koja se opet dijeli na nepomičnu – **oputa** i pomičnu – **vrv**. Slikovno je na dvije stranice (176 i 177) gotovo sve prikazano i navedeno, no bilo bi dobro da je na zaglavlju lijeve stranice napisano “jarbolje”, a na zaglavlju desne: “jedrilje”. Nadalje, na stranici 177 dva gornja desna stupca odnose se na križna jedra (bilo bi dobro to naglasiti), a gornji lijevi stupac pridodati donjim trima i nasloviti “Uzdužna jedra”. Sva tri postojeća donja stupca terminiraju letna jedra. Dalje, u donjem lijevom stupcu navodi se “šturi jarbol” i ne bi bilo suvišno navesti da je to kod trojarbolnog barka ujedno i krmeni jarbol (u prijevodu *mezzana* i *pal(o)*), kada se već spominje i “kontrapal”. Zatim, pripone nisu “čelik – čela” već čelična užad,² a ona ne učvršćuju jarbol(e) “s obje strane” nego bočno. Navedene malenkosti valjalo je izbjeći.

Marendić stalno i usputno navodi flokove i letna jedra (str. 2. kod opisa barka i XV. kod opisa pod siluetom), razlikujući ih, iako su i flokovi ustvari letna jedra. Nadalje, izjednačava kolotur i koloturnik (*bucel* i *paranak*),² iako je koloturnik uređaj za pretvorbu snage sačinjen od dva kolotura i teklaca (konopa), dok je kolotur polovični dio koloturnika.

Marendić ne razlikuje (kao većina autora) **model** i **maketu** i proizvoljno navodi u potpisima pod slike na stranicama 51, 74, 116 i 139 naizmjenično “model” i “maketa”, vjerojatno pokušavajući izbjeći ponavljanje.³

Za jedrenjak koji je potpuno opremljen uzdužnim jedrima, Englezi rabe naziv “*Schooner*”, slično i Njemci (*Schoner*), dok je naša inačica (prevedenica) – **škuna** i **škuner**. Talijani (*goletta*), a slično i Francuzi (*goelette*) takvu vrst jedrenjaka nazivaju **goleta** (naša prevedenica str. 48. i 52). Neupućeni čitatelj dolazi u dvojbu da li je riječ o istoj vrsti broda, iako se vjerojatno radi o ponovljenom pokušaju da se izbjegne ponavljanje ili korištenju više različitih izvora. Navedena dvojnost naziva mogla se izbjeći, opredjeljujući se za jedan, npr. “škuna”.⁴

Potkrale su se dvije nedvojbene greške: nije točno da su barkovi imali (razvijali) tri floka, a nave četiri. Dovoljno je vidjeti (istina umjetničke) slike na stranicama 8 i 10 ili 126, ali i nacrt u “Bemastung und takelung der shiffe, Middendorf, fig. 37. Netočna je i tvrdnja da su **pršna jedra** (*skrajnici*, kako ih naziva kap. Ivo Gluhonja u “Brodovi na jedra”) razvijana, odnosno razapinjana na zavjetrinskoj strani. Prilikom “stalnih”, tj. povoljnih vjetrova, pršna su jedra razvijana s obje strane (slijeva i sdesna) ili samo s privjetrinske strane, što je opet vidljivo na slikama na str. 10, 20, 32, 37, 107, 140, 152.

² Nauka o brodu, I dio, Milošević, str 145; isto Pomorstvo, str 101/123; ŠK Zagreb, 1973.

³ Priručnik za izradbu makete trabakula, Keber, str. 1;

⁴ L’arte navale, The lore of ships, Seefahrt: str. 132/133 i Yachtsman’s Eight Language Dictionary, Webb, str. 14.

Međunarodne oznake za prikaz veličine broda u prostornim jedinicama su GT i NT, a prevedenice su BT i NT koje se pišu velikim slovima a ne malim, što se ponavlja kroz cijelu knjigu, ili pak "rt" za bark "*Stefano*" (na str. 22). U objašnjavanju količine vlasničkog udjela, kod spomena "**karat**" (str. 3) vrijedilo je navesti da se vlasništvo dijeli na 24 dijela upravo iz razloga jer je spomenuti broj najlakše djeljiv u odnosu na sve druge.

Pod slikom nava "*Tonka*" (str. 10) u opisu se spominje "**Nelsonovo bojenje**" misleći na crno obojeni trup s bijelim pojasom (kod Nelsona je bio žuti) na kojem su nacrtana crna četvrtasta polja koja su podsjećala na topnice (kod Nelsona su bile crvene otvorene topnice). Nije suvišno znati da je ovo kamuflažno bojenje bilo uobičajeno radi zavaravanja pirata, koji bi ugledavši brod na horizontu pomislili da je to ratni brod i odustali bi od napada – prepada. (Pirati su se često kamuflirali u ribare, ne bi li prišli tako blizu dok se ne uvjere u lažnost topnica!)

U opisu broda tipa "Snow" (brik s dvostrukim – pomoćnim deblom na krmenom jarbolu str. 16) pomoćno deblo nije služilo da sošnjak i obruči slobodno klize. Svi su oni slobodno klizili i po osnovnom deblu, u čemu ih ništa nije priječilo. Pomoćno deblo je služilo kao hvatište i "klizište" iz razloga da se između dva spomenuta debbla održi prozračnost koja je omogućavala istovremeno razvijanje sošnog i deblenog jedra. U protivnom, tj. bez te prozračnosti, razvijalo se sošno, ali nikada i debleno križno jedro, da bi se izbjeglo njihovo međusobno prigušivanje.

Tumač manje poznatih riječi, pomorskih izraza, pojmova i regionalizama (str. 178 i 179) neprecizan je, posebno pojmova: flok, grizele, sartije, oputa, penun...

Na kraju prikaza, zadnje opažanje: tekst Radojice F. Barbalića je popraćen brojnim slikama brodova (Ship – Portrait) autora B. Ivankovića bez kojih danas ne bi znali kako su brodovi izgledali, da ih umjetnik nije naslikao i tako sačuvao. Tako su se na jednom mjestu "bok uz bok" našli svi ti nezaboravni brodovi. Svoj autorski tekst Marendić je propustio dopuniti ili barem ukrasiti maketama brodova kojih je znatan broj u našem (kvarnerskom) okruženju. Marendićev tekst prati samo četiri makete brodova – jedrenjaka, stare fotografije (uglavnom parobroda) i dekorativni crteži. Vjerojatno iz poznate skromnosti, Ivo Marendić nije sebi dozvolio veće učešće u Barbalićevoj knjizi, o kojoj je uvijek govorio, dobro se sjećam našeg posljednjeg susreta u gradu: "Il libro di Barbalić".

Tih dragih ljudi više nema, pa im ovaj osvrt dođe kao šapat iza leđa. Očito je da se predugo čekalo na izradbu ove knjige, grafički oblikovane vješto, do perfekcije, kako samo Marendić može. Tom njegovom zreloom radu prepoznatljiva "potpisa" prethode knjige "*Kostrena pod jedrima*" Jure Suzanića te monografije: "*Bijela flota hrvatskoga Jadrana*" i "*Pomorska škola Bakar 1849. –1999.*", Marendićeva grafička djela vezana uz pomorstvo.

Luciano Keber

