

Igor BELAMARIĆ

## Pavao Mardešić (Komiža, 1895. - Split, 1978.)

Mi brodari volimo se pohvaliti kako je naša brodograđevna struka, slikovito rečeno, umijeće od *stotine zanata*. Tu pak našu nenadmašenu *stotinu zanata* ističemo odavno, to jest od dana kad je rodonačelnik nam Noa izravno primio projektni zadatak da sa svojim sinovima izgradi višenamjensku korablju... *Arka* ostaje skrivena u njedrima planine Ararat. Nije slučajno to da ime Noah na hebrejskom znači tišinu (Noa je, dakle, hrv. Tihomir, Tiho), jer ono podrazumijeva tiho, tajnovito, tisućljetno prenošenje 'ljubomorno čuvanog' brodograđevnog umijeća *od oca na sina*. Istina, to smo danas ponešto promijenili tako što na našim simpozijima, kao i na stranicama *Brodogradnje*, i drugdje je inače, nesebično iznosimo i razmjenjujemo stečena iskustva iz teorije i prakse brodogradnje.

Koliko se doslovno izrēda različitih *zanata*, odnosno ljudi, da bi se izgradila 12-metarska regatna jedrilica, uljarica 60 000 dwt, transatlantski putnički *liner*... - neprilichno je brojiti. Naime, ono što ovdje želim reći jest to da sam već za vrijeme studija, zatim u brodograđevnoj praksi, susretao svestrane pojedince, ljude vrlo širokih zanimanja, posebne vrlo rijetke jedinke kojima su bliske, znane i mile sve grane svekolike tehnike. To je, primjerice, onaj učenik klasične gimnazije koji vlastitim rukama gradi makar drveni model zrakoplova, jedrilicu tipa *Kadet* ili *Šljuka*. To su meštiri *samogradnje* koji bi najradije posve sami osnovali i vlastitim rukama izgradili spomenutu 12-m jedrilicu, uljaricu, putnički *liner*... Eto, mislim da je takav bio, u mjeri, Pavao Mardešić kojemu, kao *hommage*, posvećujem ove retke.

Drugi povod za ovaj prilog jest prikaz Velimira Salamona *Vakonce na braceri* (*Brodogradnja* br. 2/2009, str. 212-215). Neumorni proučavatelj i predstavljatelj hr-

vatske brodograđevnopomorske baštine donio je pripovijetku *Vakonce na braceri*, pri čemu je izostavljeno puno ime autora. Naime, kao autor fungira P. Centin, što tumačim tako da se Velimir u mislima posve prenio u ambijent Komiže. Jer, Centin je tek nadimak, korišten i znan uglavnom u samoj Komiži i obližnjem Podšpilju.

Kad sam se sredinom travnja 1952. zaposlio u splitskom brodogradilištu, šef Konstruktorskog ureda bio je brodstrojarski inženjer Pavao Mardešić. Sredinom 1978. nazvao me šjor Pave kako smo ga najčešće zvali, tad u mirovini, da bi mi darovao jednu svoju knjižicu. Tako dobih knjigu: Pavao Mardešić-Centin, *Rječnik komiškog govora*. U posveti šjor Pave mi je napisao: *Za Vašu biblioteku, odani P. Mardešić.*



**Pavao Mardešić u splitskome brodogradilištu, 29. lipnja 1954. godine**

Eto, tom prilikom, to jest četvrt stoljeća nakon prvog susreta i nakon višegodišnje suradnje s inženjerom Pa-

vom Mardešićem, doznao sam za nadimak Centin, dodatak jednom od uglednih komiških prezimena Mardešić. Stotine, tisuće ljudi, koji su prošli kroz splitsko brodogradilište, zna za Pavu Mardešića. Nitko, ili malo tko od njih, zna za P. Centina...

U knjizi *Brodosplit u Supavalskoj uvali*, u poglavlju posvećenom Pavi Mardešiću, str. 595-601, pored ostalog, pišem:

Mardešićev *Rječnik komiškog govora* prate i *Štiva u dijalektu* s pet naslova: *Sličica iz Podšpilja*, *Novi klobuk*, *Moli kacatur*, *Čovik priko bonde* i *Vakonce na braceri*.

Darovao mi je *posebni otisak* s posvetom, datirano 12. 6. 1978. Tom smo se prigodom prošetali od Nazorove 4 do Vidilice i crkvice sv. Nikole na Marjanu, putem zastajkivali, dok je šjor Pave čitao pojedine odlomke, čitao, govorio i naglašavao kao rođeni Komižanin koji se mislima vratio na otok, u prošlost. Ovdje, na Marjanu slušao sam davne viške težake i komiške ribare, slušao zvuk motike i romon vesala. Bio je to jedinstveni privilegij, neponovljiv.

Lista li tko *Brodogradnju*, u br. 4-5/1950. naići će na članak: Ing. Pavo J. Mardešić, Rekonstrukcija i popravak p/b *Hrvatska*, zatim u br. 6/1950. na članak; Ing. Pavao Mardešić, Popravak p/b *Sinj*. U prvom članku, dubrovačkom obliku imena (Pavo/Pavao) dodano je početno slovo očevog imena Josip. Čitatelj *Brodogradnje* sad će znati da je Pavo, kao i Pavao Mardešić, identičan s P. Centinom! - No, okrenimo se osobi Pave Mardešića, njegovom putu i djelovanju u našoj brodogradnji.

### Životni putevi Pave Mardešića

Rođen 29. svibnja 1895., prvih šest godina provodi mali Paulin sa svojim roditeljima na otočiću Glavatu, gdje mu je otac svjetioničar.<sup>1</sup> Nakon 30 godina rada

<sup>1</sup> Kasnije, kao inženjer, Pavao Mardešić prigodno će rado istaknuti: *sin svjetioničara*...

**Adresa autora:**

Tolstojeva 41, 21000 Split



**Svjeticnik Glavat. Eto, mali je Paulin u nekoliko skokova mogao doći s kraja na kraj otočića. Konačnost i omeđenost u dodiru s beskrajem morem. Kako se to odražavalo na osjećaje i misli za dugih jesenskih i zimskih noći kad vladaju jaki vjetrovi, a morska prašina, pa i živo more, prekrije otočić ...**

na svjetionicima Porer, Palagruža, Lastovo i Glavat, otac je umirovljen 1900. i od tada obitelj živi u Komiži u vlastitoj kući iza *Nove crkve*. Od 1901. do 1906. Paulin pohađa, i s odlikom završava, osnovnu školu u Komiži. Od 1906. do 1913. Pavao je u Splitu, u srednjoj školi koju također završava odličnim uspjehom. To je poznata *c.k. Velika realka*, osnovana 1862., u kojoj predaju vrsni profesori – Barač, Božičević, Girometta...<sup>2</sup> Nerazdvojni su mu prijatelji Ivo Tijardović, kasnije proslavljeni skladatelj, Radovan Tommaseo, kasnije akademski slikar koji zbog prerane smrti nije doživio punu afirmaciju svog talenta.<sup>3</sup> Sam Pavao svira gitaru, pokazuje izraziti smisao za likovne umjetnosti, za crtanje. Uz sve to privlači ga tehnika. *Dobar dil slòbodnega vrìmena provòdil je niz-kráj-mòra, po mulìman, navráćajuć ìvik na mòle škverè Košćina i Ivanko, di su se gradìli bròdi ol darvà...*<sup>4</sup>

<sup>2</sup> Josip Barač, publicist i književnik (Split, 1871. – 1939.). Njegov lik, kao gimnazijskog profesora, širem je krugu poznat po Smojinoj TV-seriji *Velo misto*.

<sup>3</sup> Radovan Tommaseo (Split, 1895. – 1924.). Studirao na Kunstgewerbeschule u Beču. Prof. Obrtne škole u Splitu.

<sup>4</sup> Pavao Mardešić-Centin, *Rječnik komiškoga govora*, Hrvatski dijalektološki zbornik, Knjiga 4, Zagreb 1977.

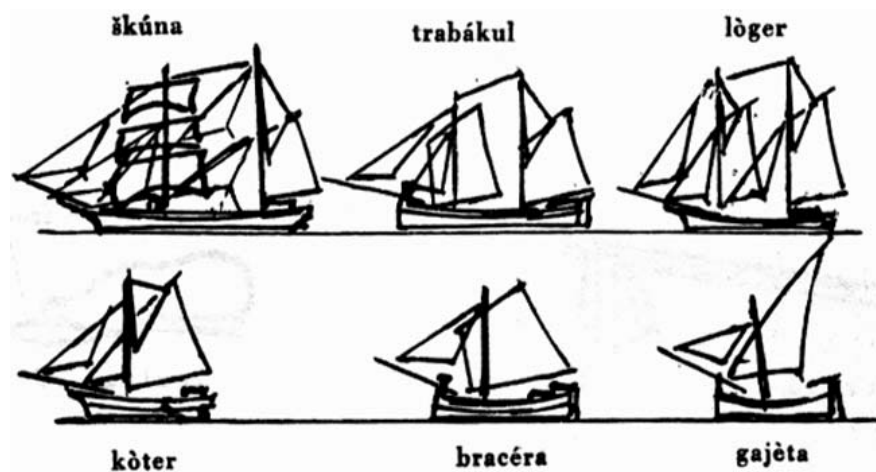
S posebnim zanimanjem prati prve korake u razvitku zrakoplovstva. Oduševljavaju ga pothvati tadašnjih zračnih asova poput L. Blériota, koji je 1909. prvi preletio kanal La Manche. Jako drži do svog fizičkog razvoja te redovno vježba u *Sokolu*, a bavi se i veslanjem. Godine 1913./14. upisuje se na studij brodogradnje i strojarstva na čuvenoj Tehničkoj visokoj školi u Beču, dakle, onoj istoj visokoj školi koju su prije Prvog svjetskog rata pohađali Đuro Stipetić i Leopold Sorta i koju će za vrijeme Dru-



Paulin u doba plovidbe na braceri Plevna

gog svjetskog rata pohađati Josip Uršić. No Prvim svjetskim ratom prekida se studij, a pješački poručnik Pavao Mardešić sudjeluje u borbama na talijanskoj fronti, posebno na rijekama Soči i Piavi. Negdje 1918. je balonski izviđač na Zapadnoj fronti, kod Verduna. Eto mu se ostvaruje želja za letom, za visinama. No, prekra-

#### Brodi na jidra



tko, jer anglo-francuski zrakoplovi obaraju balon, a on se spašava padobranom. Po završetku rata nastavlja studij i diplomira u Beču 1922.

Pavao Mardešić rano ostaje bez oca (1907.) i majke (1914.) te jedine sestre (1918.). U tegobnim godinama Prvog svjetskog rata i do kraja vremena snagu mu daje Anka Karaman, njegova velika ljubav iz gimnazijskih dana.<sup>5</sup> Pavao i Anka su se vjenčali u Splitu, 1920. Godine 1923. odlaze na rad u Njemačku, u Hamburg, gdje on prvo vrijeme volontira u poznatom *Hamburgische Schiffbau-Versuchsanstalt*. Uskoro nalazi stalni posao u tvornici motora *Hans Jastram* u Bergedorfu, jednom od predgrađa Hamburga. Ondje mu je, 1927., rođen sin Sibe.<sup>6</sup> Godine 1929. obitelj odlazi u Čile, gdje Mardešić radi nepune dvije godine u tvornici salitre *Lautaro Nitrate Co. Ltd. de Antofagasta* kao šef pogona u Chacabucu i Pintu. Pojavom umjetnih gnojiva industrija salitre zapada u teškoće, tvornice se zatvaraju. Obitelj Mardešić vraća se u domovinu, 1930. Iste godine u kući Katalinić na početku splitskog lukobrana poletno se pokreće *Brodgradilište Ing. P.J. Mardešić*. Sa zaposlenih 15 radnika grade se manji drveni brodovi, jahte, jedrilice. Međutim, opća kriza pogađa i to malo brodogradilište. Ono se zatvara 1932., a Pavao Mardešić odlazi na sjevernu stranu Poluotoka, u Supavalsku uvalu, gdje počinje uspon *Jadranskog brodogradilišta a.d. Split*, u kojem su glavni dioničari Francuzi. Ondje inženjer Mardešić ostaje za stalno, sve do odlaska u mirovinu, djelujući u velikom rasponu kao šef konstrukcijskog ureda. I nakon umirovljenja šjor Pave je i dalje uz nas, u škveru, godinama, najprije kao ekspert zavoda *Det Norske Veritas*, zatim zavoda *Bureau Veritas*.

<sup>5</sup> Anka Karaman Mardešić (Split, 1898. – Zagreb, 1986.) kći Josipa Karamana, vlasnika prvog kina u Splitu, rođena je u Velom Varošu. Kao jedna od malobrojnih djevojaka toga doba, završila je klasičnu gimnaziju u Splitu. Govorila je talijanski, njemački, francuski, engleski, španjolski, čitala i ruski. Čitavog života pomagala mužu u radu, osobito u tehničkim prijevodima. Nekoliko godina bila zaposlena u klas. zavodu *Bureau Veritas*.

<sup>6</sup> Akademik Sibe Mardešić, prof. em. Sveučilišta u Zagrebu, predavao matematiku na PMF, gdje je naslijedio profesora Željka

## Crtica

Kao poliglot te čovjek izvrsnog sluha i široke kulture, Pavao Mardešić potkraj života prikuplja građu za svoj *Rječnik komičkog govora*. Posebnu je pažnju posvetio nazivlju iz poljodjelstva i ribarstva. Također govori o povijesti otoka, o gospodarstvu, školstvu, o životnim prilikama na otoku prije Prvog svjetskog rata. Evo jedne poučne zanimljivosti:

Mlađi pomažu i obrađuju polja roditeljima (kućne zajednice), a u slobodno vrijeme rade na nadnicu za svoj račun. Iz nasljedstva mlađica i djevojke, uz vlastite uštede, nastaju nova kućanstva, bez sudjelovanja banke ili države.

Predgovor Rječniku s podnaslovom 'O komičkom govoru i njegovoj primjeni u Mardešićevu rječniku' napisao je akademik Božidar Finka. Pri kraju predgovora Finka ističe: "Znatnu vrijednost imaju i skice predmeta čiji se nazivi donose u Rječniku, jer neupućenima ne bi bilo uvijek lako odrediti pravo značenje naziva na osnovi same definicije."

A evo što pri kraju svog uvoda piše sam autor:

Svrha je objavljivanja ovoga rječnika da se od zaborava sačuvaju mnoge stare riječi i spasi uspomena na govor koji se razvio nekako do kraja prošlog (19. st. – op. IB), odnosno do početka ovog stoljeća (20. st. – op. IB). Prema tome ovaj rječnik obuhvaća otprilike razdoblje do I. svjetskog rata. Rječnik bi mogao biti od koristi i razveseliti i naše stare iseljenike čija djeca često ne razumiju izraze svojih roditelja koji se služe ovim riječima. Mogao bi poslužiti i našim posjetiocima iz unutrašnjosti kojih je sve više i koji kad se nađu u konobi ili u ribarskom brodu ne razumiju što ljudi govore.

Mardešićev je rječnik izazvao zanimanje u stručnim krugovima, a neke od pripovijetki iz Rječnika su prenesene u knjizi P. Šimunović – R. Olesch, *Čakavisches Lexicon, III. Čakavisches Texte, Slawistische Forschungen 25*, Bohlaus-Verlag, Köln-Wien, 1983.

\*\*\*

U svome držanju i ophođenju zadržao je, u mjeri, skoro dječake crte. Kao šef ureda odobravao je nacрте. Pregledavanje bi rado najavio riječima: a sad nastupa *teška ruka*. Ako bi, naime, i nakon pregleda šefa dotičnog odjela otkrio neki propust, pogrešnu kotu, tad bi veselo dodao: *što mogu kad imam 'tešku ruku'*. I godinama kasnije - izvorno šjor Pavina - 'teška

ruka' podrazumijevala je nečiju sposobnost brzog otkrivanja pogreške.

Vazda mladenačka vedrina. -Uvodi se nova vrsta pojasa za spašavanje, s pjenastom masom umjesto prokušanog pluta. Na Opremnjoj obali skupina ljudi iz brodarskih poduzeća, pomorske uprave, klasifikacijskog zavoda, brodogradilišta diskutira... Jesu li ti pojasi pouzdani? Iznose se oprečna mnijenja. U trenu, Mardešić navuče pojas i skoči u more: dakle, pojas je siguran!

\*\*\*

Ponešto o specifičnom humoru Pave Mardešića rekao sam u knjizi *Brodosplit u Supavalskoj uvali*. Njegove evokacije zgodna iz otočkog života, toplinu opisa, teško je ponoviti, iskazati. Evo samo jedne. - Brod prepun putnika sprema se isploviti. Još uvijek ponetko uskače, dodaju se krtoli, košare, torbe i zavežljaji, demizioni s vinom i uljem, barili sa slanim srdelama, i poneki se putni kovčežić prebacuje preko ograde, u zadnji čas. Cijela paluba je prekrivena putnicima i svakovrsnim dobrima. Sve to motri šjor Pave, i razmišlja. U jednom trenu dignu nogu, a kad ju je ponovno htio spustiti na pod, to više nije bilo moguće, jer, već se nečiji krtol našao na mjestu gdje je bila noga. I tako je, sve od Komiže do Splita, ostao na jednoj nozi. - Podrazumijeva se: nas, slušatelje, upozorio je da pripazimo, da nam se nešto slično ne dogodi kad putujemo na otoke.

## „Njegovo Veličanstvo Brod“

Tu očevu krilaticu navodi Sibe Mardešić u svome prikazu života i rada Pave Mardešića.<sup>7</sup> Tko zna kad ju je prvi put Pavao Mardešić izrekao, ali se zacijelo može zaključiti da je ona nastajala tijekom njegovih prvih šest godina života na otočiću Glavatu, za dugih jesenskih i zimskih noći, i silnih vjetrova, kad sve prekrije morska prašina, kad se živo more sručuje raslojavajući i nepovrat odnoseći iskonske kamene ploče. Drvena brodica bila je jedina veza, životna veza, pomični most koji spaja s kopnom. Samo nepomućeni dječji pogled može spoznati, proniknuti korito koje pluta u bistrime moru, doživjeti puno značenje brodice, njezino - *poslanje*. Sibe zapaža:

Od oca naslijeđeni talent za tehniku i temeljito školovanje u Beču omogućilo je ing.

Markovića.

<sup>7</sup> Sibe Mardešić, *Ing. Pavao Mardešić Centin (1895. – 1978.)*, Hrvatska zora br. 25, rubrika:

Mardešiću da u svoje konstrukcije unosi mnoge novine i originalna rješenja. Imao je sposobnost da i s ograničenim sredstvima ostvari željeni rezultat. To je posebno došlo do izražaja u godinama obnove Drugim svjetskim ratom opustošene zemlje kad je rukovodio vađenjem i dokiranjem potopljenih brodova i njihovom rekonstrukcijom. Pri tome mu je uvijek prva briga bila 'Njegovo Veličanstvo Brod', kako je to sam često govorio. Bio je čovjek akcije i terena. I u starijim se danima penjao na dizalice, ulazio u vruće brodske kotlove ili se spuštao pod more u ronilačkom odijelu... Među posebne podvige sigurno spada dokiranje *Partizanke*, čija je tonaža prelazila mogućnosti splitskog doka, rekonstrukcija i popravak parobroda *Hrvatska* (iz američke ratne serije brodova *Victory* od 10 625 tona nosivosti), koji je bio 35 m dulji od doka, spašavanje *Hrvatske* koju je zahvatila orkanska bura (125 km/sat) 13. – 15. siječnja 1950. ...

U *Brodogradilištu*, godinama kasnije, spominjalo se to junačko i pogibeljno, dramatično spašavanje plutajućeg doka i broda *Hrvatska*. Pucali lanci, privezna užad, obnoć osobito. Kliška bura i druge noćne sile, danju pritajene, sručaju se na dok i brod na njemu. – (U ovoj prilici, pozivam nekog od aktera da to opiše, za povijest *Brodosplita*.)

Pavao Mardešić jest zaljubljen u more i brodove. Projektirao je i izgradio brojne jedrilice i motorne čamce, kao i veće brodove, trgovačke i ratne. Prigodno sudjeluje na regatama, na primjer, za kormilom jahte *Vodomar*, čiji je konstruktor. Sudjeluje u radu raznih društava uvijek vezanih za more i tehniku, piše stručne članke uz prigodna predavanja: *Jadranska straža*, *Društvo inženjera i tehničara*, *Udruženje pronalazača*. Bio je član Komisije za standardizaciju ribarskih brodova. Za potrebe *Instituta za oceanografiju i ribarstvo u Splitu*, čiji je bio dugogodišnji tehnički savjetnik, izradio je poseban zatvarač za planktonske mreže. Za isti institut projektirao je istraživački brod duljine 30 m, a za *Upravu pomorstva u Splitu* brod za polaganje plutača.

### *Ingenieur in perpetuum*

Na početku ljetnog semestra škol. god. 1946./47., u Velikoj predavaonici Nove zgrade *Tehničkog fakulteta* na križanju Klaićeve i Kačićeve profesor Davorin Bazjanac svojim je jasnim rukopisom napisao riječ *ingénieur*. Pod dojmom smo, jer svi to jednog dana možemo postati, samo je potrebna čvrsta volja. Još bi pojačao, odrešito: *tko hoće - može!* Bili smo mo-

tivirani, i ponosni. Zatim je Profesor dopisao: *s' ingénieur*, pritom tronuto, zorno trosložno izgovara taj povratni glagol, što mi je pomoglo da prevedem, povežem sa bliskim mi šibenskim – *ižinjati* (se).

U jednom telefonskom razgovoru, Branko Kozjak, kolega za kojeg se također zna da je *rođen za tehniku*, navodi šjor Pavin omiljeni slog o *inženjeru-doviltljivcu*. Inženjer, doviltljivač – istoznačnice su. Inženjer, znači, i mora biti oštrouman, dosjetljiv, domišljat, čovjek koji stalno razmišlja i smišlja, pronalazi prikladna/nova rješenja, izume. Svi mi koji smo se dulje ili kraće vrijeme nalazili u blizini Pave Mardešića mogli smo uočiti njegovo stalno i postojano traganje, pronalaženje, smišljanje novih rješenja. To je njegovo poslanje, životni *credo*. Evo što o tome piše Sibe Mardešić:

U životu inženjera Pave Mardešića važnu ulogu igralo je pronalazaštvo. Uvijek i u svemu tražio je nove putove i poboljšanje postojećih postupaka. Od priznatih patenata treba spomeniti patent iz 1931. koji se odnosi na postupak izgradnje drvenih brodova koji ne propuštaju vodu. Radi se o gradnji upotrebom uskih letvica. Tim se postupkom služio u svojem brodogradilištu. Godine 1932. na 7. međunarodnom sajmu u Solunu njegovo šuplje lagano veslo dobilo je zlatnu medalju. Oduševljavao ga je sam pronalazak, ali nije imao smisla za njegovu komercijalnu realizaciju. Tako mnogi njegovi izumi nisu nikad primijenjeni. Tu spada automatska vaga iz 1929. koja mjeri težinu i množi je s cijenom, a osniva se na matematičkim svojstvima logaritmičke spirale. Istu spiralu upotrebio je i u izradbi vrlo efikasnih noževa za strojno rezanje. Imao je i originalnih ideja za poboljšanje sustava podmazivanja križnih glava *Fiatovih* motora ...<sup>7</sup>

Sredinom prošlog stoljeća gradili smo *klapete* za prijevoz kamena koji se krcao u otvorena skladišta čije su se unutarnje stijenke konično sužavale prema dnu. Na dnu su podni zaklopci, tj. vrata sa šarkama. Remorker bi doteglio klapet do mjesta gdje će se kamen istresti na morsko dno, u svrhu podizanja lukobrana. Pritom se događalo da naslaga krupnog kamenja u koničnom krcalištu formira kameni luk, koji tako zapriječi iskrcavanje kroz podni otvor. Zatim smo gradili maone koje su krcale kamen na palubu. Te su se maone zvale raznoliko: *maone za istresanje kamena*, *maone izvrtaljke*, *maone prevrtaljke*. Neke su se i doslovno prevrnule, jedna s tragičnim ishodom. Kad se splitsko *Pomorsko građevno poduzeće (POMGRAD)* spremalo na gradnju sirijske luke Latakia

1953. godine, naručilo je četiri *klapeta* od kojih svaki kapaciteta 250 m<sup>3</sup>. Imali su dva krcališta s bočnim plohama koje su se konično *širile prema dnu*, da se izbjegne spomenuti luk i začepljenje. Da pak to ne bi rezultiralo s prevelikom širinom podnih vrata, po sredini je ugrađena uzdužna nosiva kutija s poluokruglim pojačanim vrhom, da izdrži udaranje kamene mase koja se s visine silosa stropoštava. Na svom donjem kraju taj profilirani visoki nosač inkorporira i štiti šarke oko kojih se vrata okreću. Na suprotnom kraju, vrata su pričvršćena lancem koji ide na palubno lančano pogonsko kolo. Potonje je također, od udaranja kamenjem, zaštićeno porubljenim lukom pražnice krcališta. Podni otvori s vratima nisu izvedeni nepropustno pa je dio tereta do vodne linije u vodi. S obzirom na to kao i na konfiguraciju uronjenog dijela krcališta bilo mi je vrlo zanimljivo, kao mladom inženjeru upravo izazovno, izraditi dijagram istisnine i nosivosti, nacрте čelične konstrukcije i elemenata opreme. *Klapeti* su pouzdano služili sve do svršetka izgradnje luke Latakia, pa i kasnije. Trebam li reći da zamisao o širenju ploha prema dnu pripada *ingénieuru* Pavi Mardešiću?

\*\*\*

Svojim već čuvenim biciklom odlazio je i do trogirskog brodogradilišta. Na tako dugom putu lako se dogodi nezgoda, pukne guma, i to treba popraviti; tu su 'zakrpe', brusni papir, ljepilo i - pumpa. Da, ali pumpu u ono doba znadu i ukrasti, i šjor Pave kao inženjer-doviltljivač koristi cijev okvira kao cilindar, a onu od sjedala kao stap... I onda se dogodi da ga na kaštelanskoj cesti zaustavi čovjek, riječima: "Oprostite, trebam napumpati gumu, a sad vidim da ni vi nemate pumpu." Samo vi primaknite kolo vašeg bicikla - njemu će šjor Pave, te spoji fleksibilnu cijevčicu, oslobodi sjedalo, i započne pumpanje. Kaštelanin je istodobno zabezeknut i ushićen, a šjor Pave dječaćki veseo i sretan.<sup>8</sup>

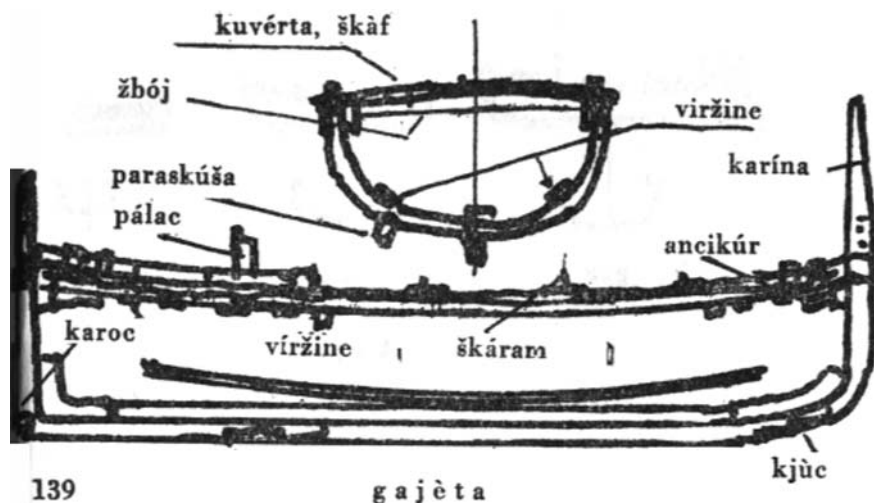
Tehnička rješenja, izumi Pave Mardešića. Tko bi ih danas mogao izbrojiti, tko bi ih mogao opisati, tko i kako klasificirati?

\*\*\*

Iz života viških pučana

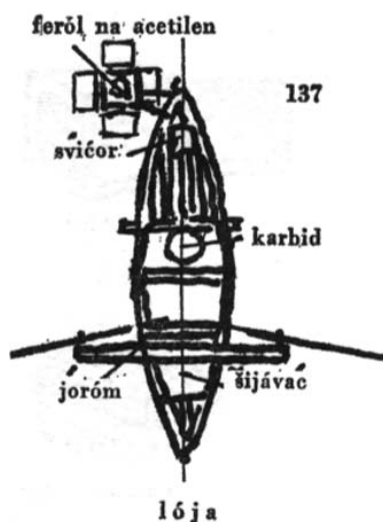
<sup>8</sup> 'Dvokolično' rješenje pumpe i zgodu na kaštelanskoj cesti opisao mi je kolega Branko Kozjak. (Ako sam što propustio, molim

Još nekoliko crteža Pave Mardešića



139

gajèta



137

lója

Loja

Gajeta

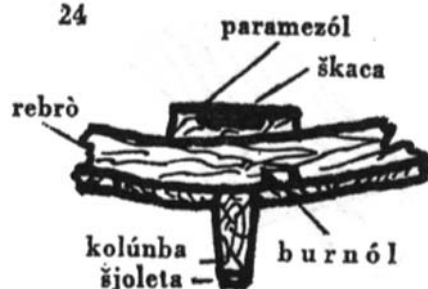


79

paraskúša

Poprečni presjek gajete oslonjene na grednu kobilicu i paraskúšu (perajica)

24



Gredna kobilica i dio dna

\*\*\*

Patent iz 1931., koji se odnosi na postupak izgradnje drvenih brodova koji ne propuštaju vodu, gradnja upotrebom uskih letvica.<sup>9</sup> Onaj tko je nakon cjelodnevnog

Branka da popravi.)

<sup>9</sup> Godine 1960. iz drvenih letvica kvadratnog presjeka, izgrađen je 10-metarski krstaš *Lapsa*, vlasništvo kap. Ive Gattina, koji je projekt otkupio od američkog brodograditelja. O tome sam izložio rad na VII. simpoziju Teorija i praksa brodogradnje, 1986. u Puli. Evo, tek danas, kolovoza 2009., doznajem za izum inženjera Pave Mardešića, iz 1931.



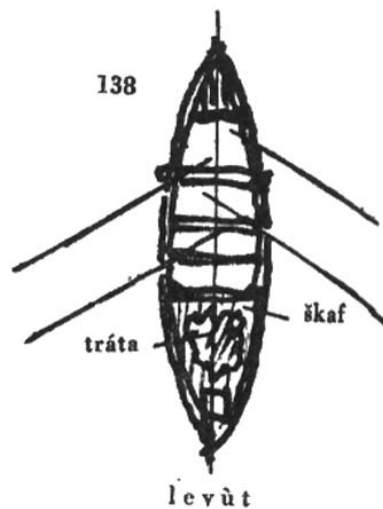
34

gajèta

Gajeta, vesla

napornog jedrenja po jakom vjetru i valovitom moru uplovio u mirnu uvalu, te se vezao i spremio za noćni počinak u samoj brodici, dobro zna koliko je važno imati posve suh brod, suho i ispod podnica. U svojoj 36. godini Pavo Mardešić dolazi na ideju gradnje broda s pomoću uskih drvenih letvica.

Drvo je najplemenitije gradivo čovjeku znano, gradivo koje nam je podario sâm Stvoritelj. Drvo ne treba oblogu. Vitko oblo brodsko korito, iskonski pouzdani karion, korablja stoljećima *brušena*, bez zgibova i diskontinuiteta, koristeći puni efekt ljuske, gradnja pomoću uskih drvenih letvica međusobno začavlanih ili slijepljenih, svejedno, to jest smisao, to jest esencija, bit, vrhunac svekolike brodograđevne tehnice u drvu. Može li se zamisliti – sa stajališta tehnologije gradnje, čvrstoće broda, otpora i propulzije, održavanja – bolje i jednostavnije rješenje od gradnje s uskim drvenim letvicama?



138

levùt

Leut

Skromno tvrdim: izum 36-godišnjeg Pave Mardešića, njegov izum gradnje s uskim drvenim letvicama, istodobno je jednostavna i velebna zamisao, ideja na koju ćemo svi biti ponosni, promicati je. Ona, naime, i rast entropije ublažava.

Razmah gradnje drvenih brodova upotrebom uskih letvica, k tome još uz današnja vodootporna ljepljiva, zaustavila je stakloplastika. Ne posve, i tek privremeno! Naime, uloga vodootpornih ljepljiva u drvenoj može se usporediti s ulogom elektrozavarivanja u čeličnoj brodogradnji. Pred nama je, dakle, obnova, preporod takozvane male brodogradnje. Pred nama su godine kad će se u domaćim škerovima, pa i na izmučenome trogirskom nježnom poluotoku sv. Ciprijana, graditi skladne vitke brodice iz uskih rezonantno rezanih letvica od smrekovine iz Gorskog kotara, po vizionarskoj zamisli inženjera Pave Mardešića.