

Marinka Fržop*

E-mail: marinka.frzop@gmail.com

Udruga Betinska gajeta 1740, Betina

Betinska gajeta - tradicija koja živi u zajednici Brodogradnja kroz povijest

Sažetak

Betina se kroz stoljeća razvila kao jedno od najvažnijih središta tradicijske brodogradnje na Jadranu. Zahvaljujući dolasku obitelji Filipi i Uroda, brodogradnja je postala ključna gospodarska djelatnost koja je oblikovala identitet mjesta. Smještaj *škverova* prilagođavao se prirodnim uvjetima, a preseljenje na zapadnu stranu u uvalu Zdrače omogućilo je daljnji razvoj. Nacionalizacija nakon Drugog svjetskog rata donijela je velike promjene u betinskoj brodogradnji, prisiljavajući brodograditelje na prilagodbu novim uvjetima. Ugradnja motora u brodove donijela je promjene koje su gotovo dovele do zaborava tradicijskog jedrenja, ali su naponi lokalne zajednice i entuzijasta rezultirali obnovom interesa za ove vještine i znanja. Pokretanje regate *Za dušu i tilo* te osnivanje *Muzeja betinske drvene brodogradnje* osigurali su trajnu platformu za promociju i očuvanje ovog segmenta betinske pomorske baštine. Regate su postale ne samo sportska i kulturna manifestacija, već i središte okupljanja. Priča o betinskoj gajeti, kao i naponi pojedinaca i zajednice da je sačuvaju, pokazuje kako se može očuvati kulturni identitet. Zahvaljujući ovim nastojanjima, betinska gajeta ostaje živi simbol povezanosti čovjeka s morem, tradicijom i naslijeđem, koje se prenosi budućim generacijama. Brodograditeljska tradicija i dalje živi zahvaljujući predanom radu majstora kalafata i zalaganju vlasnika drvenih brodova. Djelovanje *Udruge za očuvanje i revitalizaciju pomorske baštine* od velike je važnosti u očuvanju identiteta, kulture i tradicije zajednice. Kroz zaštitu materijalne i nematerijalne pomorske baštine Udruga doprinosi ne samo očuvanju povijesnog naslijeđa, nego i integriranju u suvremene tokove društvenog razvoja. Udruga predstavlja ključnog aktera u povezivanju prošlosti i budućnosti, osiguravajući da se vrijedne vještine prenose na mlađe generacije.

Ključne riječi: brodogradnja, tradicija, latinsko jebro, regata, gajeta, jedrenje, udruga

1. Uvod

Betina, slikovito mjesto na otoku Murteru, ima duboke korijene u tradicijskoj brodogradnji, koja je kroz stoljeća oblikovala identitet i kulturu ovog područja. Počeci brodogradnje u Betini vezuju se uz dolazak Paška Filipija, brodograditelja s Korčule, koji je ostavio neizbrisiv trag u povijesti brodogradnje na ovom prostoru.¹ Nedugo nakon njegovog dolaska, u Betinu se naseljava i obitelj Uroda, koja zajedno s Filipijevima otvara novo poglavlje u razvoju ove djelatnosti, koja se pokazala

* Predsjednica Udruge Betinska gajeta 1740, Betina

ključnom granom gospodarstva.² Kroz povijest, betinska brodogradnja se temeljila na malim *šuverovima*, obiteljskim brodogradilištima koja su generacijama prenosila vještinu i znanje. Razlike u položaju obalnih strana značajno su utjecale na razvoj brodogradilišta, čineći zapadnu stranu boljim izborom za *šuverove* toga doba. Upravo tamo je 1909. godine nastala prva brodograditeljska zadruga, čiji su utemeljitelji bili članovi obitelji Filipi i Urode.³ Pored spomenute brodograditeljske zadruge, u Betini je 1933. godine, na području istočnog Jartića, osnovana još jedna brodograditeljska zadruga. Zadruga se nije dugo održala. Nestašica novca otežavala je poslovanje, zbog čega je većina članova napustila zadrugu. Unatoč tome, brodograditeljska zadruga radila je sve do ožujka 1941.⁴ godine. Nažalost, trud kalafata pratile su nesretne ratne okolnosti, a nacionalizacija nakon Drugog svjetskog rata donijela je velike promjene u brodogradnji. Izvršni odbor kotara Šibenik je 1951. godine donio rješenje kojim se pojedina brodogradilišta brišu iz registra zanatskih radnji, a istovremeno je vlasnicima oduzeto ovlaštenje za obavljanje djelatnosti. Nakon niza nepovoljnih događaja, brodograditelji kojima je oduzeta imovina krenuli su u administrativnu borbu za povrat svoje imovine, ističući da njihove radionice imaju isključivo zanatski karakter.⁵ Nedugo nakon nacionalizacije, državni povjerenici tražili su vraćanje radnika kako bi se pokrenula proizvodnja i omogućio nastavak rada u državnom brodogradilištu *Javor*, pod čijom upravom su tada bili svi nacionalizirani *šuverovi* u Betini, na Murteru i u Šibeniku.

Državno brodogradilište nastavilo je raditi i razvijati se kroz desetljeća. S rastućim zahtjevima tržišta stvorena je potreba za dodatnim površinama i infrastrukturom, što je zahtijevalo angažman većeg broja radnika, zaposlenih u različitim strukama. Međutim, tijekom devedesetih godina djelatnost brodogradilišta doživjela je promjene. Prestrukturiranje i prilagodba novim gospodarskim uvjetima utjecali su na smanjenje proizvodnje i broja zaposlenih, ali su također otvorili prostor i za nove pravce razvoja.



Slika 1. Državno brodogradilište u Betini

Poslijeratne promjene donijele su prilagodbu načinu rada kalafata, koji su morali odgovoriti na nove uvjete te su mnogi svoju struku prilagodili manjem opsegu posla. Kućne radionice, konobe i dvorišta postali su improvizirani prostori za rad - tamo su kalafati gradili i popravljali manje brodove. Brodovi poput leuta, gajeta, kaića i lađa bili su traženi, posebno među otočnim i priobalnim stanovništvom, što je kalafatima osiguralo dodatne izvore prihoda. Ključnu ulogu u održavanju ove gospodarske grane imao je prijenos znanja među članovima obitelji. Kriterij za izbor nasljednika koji će preuzeti poslove bio je poznavanje brodograditeljskog zanata i vještina. Takva osoba je bila garancija da će obiteljski posao napredovati i opstati kroz vrijeme. Ovaj strukturirani način prijenosa znanja osigurao je kontinuitet brodogradnje.

Did je naučija raditi brod od Filipovih, njegova mati je bila iz Filipovih pa ga je tako ujac primija na škver i tako je naučija zanat. I moj otac i njegova braća radila su na škveru sve dok ni počēja rat. Kad se vratija iz Molata, mene je čuva i tucka po brodu jer bi svi pošli u Modrave. Čin je doša iz Molata zaposlija se na škveru, a popodne bi radija doma. Navoz je bija sve dok se ni napravila riva. Autor: Olga Mikin

2. Novo doba betinske gajete

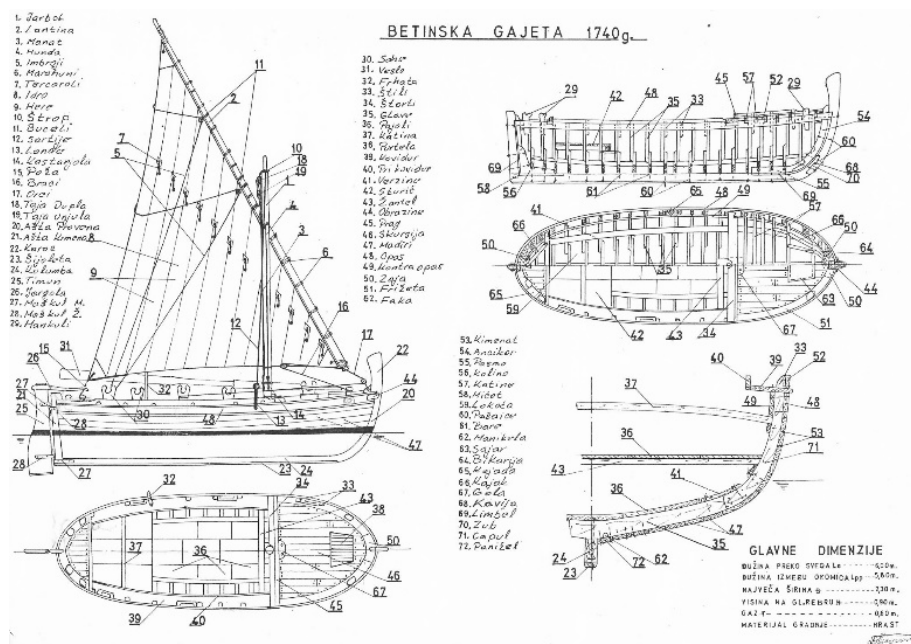
Povijest ovoga kraja obilježena je životom povezanim s morem i kopnom. Stanovnici otoka Murtera stoljećima su posjedovali zemlju, maslinike i vinograde na susjednim i kornatskim otocima te na kopnu, što je zahtijevalo stalnu plovidbu između otoka i kopna. Kako bi prevozili poljoprivredne proizvode, kao i druge vrste tereta, razvijen je poseban tip broda, robusan, s linijama prilagođenim plitkom moru i niskim rivama Kornata. Brod je trebao izdržati sve izazove i osigurati siguran prijevoz tereta i putnika. Izvorni tip betinske gajete seže u 18. stoljeće, i do danas je ostala gotovo nepromijenjena. Prepoznatljiva je po ravnoj *kolumbi* i *dritom* rebro koja osigurava stabilnost, dok joj visoka *prova* daje dodatnu otpornost na valove. Krma je nekoliko centimetara niža od *prove*, čime je postignut skladan i funkcionalan dizajn. *Provena ašta* i *karoc* su blago zakrivljeni, dok je krmena statva okomita na vođenu liniju. Jedna od glavnih značajki ovakve gajete je hvatište za vesla u obliku slova U, što olakšava rukovanje i veslaču osigurava bolji zamah prilikom veslanja. Također, na pramcu se nalazi skala, postavljena radi lakšeg ulaska na brod, što je posebno korisno prilikom pristajanja i ulaska na brod. Na krmi se nalaze dva *mankula* karakteristična za betinsku gajetu.⁶

Razvojem industrije i modernih pogonskih sredstava šezdesetih godina prošlog stoljeća, u gajete je započela ugradnja brodskih motora, što je značajno promijenilo njihovu funkciju i formu. Jedro je postalo suvišno i polako je izgubilo svoju funkciju, a vještina jedrenja gotovo je pala u zaborav. Ljudi su bili sve manje zainteresirani za jedrenje, jer su motori omogućili bržu i sigurniju plovidbu neovisno o vremenskim uvjetima. Osamdesetih godina prošlog stoljeća postalo je očito da se unatoč napretku i modernizaciji polako kretalo prema zaboravu ne samo tradicijskog broda, nego i svega što je taj brod održavalo na životu. Stari brodograditelji, koji su desetljećima

održavali ovaj zanat, polako su nestajali, dok je među mladima bilo sve manje interesa za taj zanat.

Unatoč brojnim izazovima suvremenog doba, među lokalnim stanovništvom bila je prisutna želja za očuvanjem tradicijskog načina života vezanog uz brodogradnju. Sedamdesetih godina prošlog stoljeća pokrenuta je inicijativa za prikupljanje ekspanata s ciljem otvaranja zavičajne zbirke, koja bi očuvala bogatu kulturnu i povijesnu baštinu Betine. Iako prvotna inicijativa nije uspjela, barem je postavila temelje za daljnje projekte očuvanja tradicije, od kojih je najvažniji osnivanje *Muzeja betinske drvene brodogradnje*. Ideja da se očuva tradicija bila je duboko ukorijenjena ne samo među lokalnim stanovništvom, već i među ljudima koji nisu bili usko vezani uz lokalnu zajednicu. U sklopu programa istraživanja iskustva života s morem, udruga *Ars halieutica* iz Komiže pokrenula je kulturno-antropološki projekt s ciljem očuvanja pomorske baštine Hrvatske. Jedan od glavnih ciljeva bio je istraživanje i rekonstrukcija tradicionalnog broda, poput komiške gajete *falkuše*. Metodološke postavke istraživanja oslanjale su se na multidisciplinarni pristup, uključujući povijesna istraživanja, suradnju sa znanstvenicima, brodograditeljima i lokalnom zajednicom. Takvo znanstveno djelovanje omogućilo je preciznu rekonstrukciju tradicionalnog broda specifičnog lokaliteta. U sklopu projekta predstavljena je ideja uključivanja replike tradicionalne betinske gajete u očuvanje i promociju hrvatske pomorske baštine. Godine 1997. ekipa udruge *Ars halieutica* nekoliko puta posjetila je Betinu, s ciljem pregleda situacije i uspostave kontakata radi istraživanja baštine drvene brodogradnje. Tim posjetama utvrđeno je da će se rekonstruirati tradicionalna betinska gajeta, trupa na ravnoj kobilici, snasti s latinskim jedrom, kakve su građene prije ugradnje brodskog motora. Sretna okolnost je bila da su tada još postojale stare betinske gajete, iz kojih se mogla „izvući“ forma broda, a živi su bili i njihovi graditelji. Angažmanom udruge *Ars halieutica*, tip broda betinska gajeta priznat je tada kao tip tradicionalnog broda.⁷

Godine 1998. Betina je bila u središtu pažnje očuvanja hrvatske pomorske baštine. U sklopu dovršavanja replike *Condure croatice u škveru Ćiro*, broda iz XII. stoljeća otkrivenog 1996. godine na dnu ninske luke i njenog porinuća u more u okviru ninskog programa, u Betini je organiziran znanstveno-stručni skup pod nazivom *Betina u hrvatskoj baštini drvene brodogradnje*. Na skupu je predstavljen projekt rekonstrukcije betinske gajete u sklopu projekta *Ars halieutica*. Ovaj znanstveni skup privukao je pažnju lokalne zajednice, i pobudio veliki interes pojedinaca, koji su shvatili da je napokon došlo vrijeme da se nešto konkretno napravi da ova tradicija ne padne u zaborav. Iste godine organizirana je u Murteru prva regata na latinsko jedro, jedinstveni događaj koji slavi pomorsku tradiciju. Na prvim regatama u Murteru i Betini brodovi su bili *armani* starim platnenim jedrima, koja su bila sačuvana iz nostalgije, često pohranjena u škrinjama. Vlasnici su ih čuvali zbog sentimentalne vrijednosti i nisu mogli predvidjeti njihovu buduću vrijednost. Uvidjevši da je pokretanje regate na latinsko jedro dobar način da se započne i obnova drvene flote te vraćanje tradicionalnom izgledu gajete, počelo se razmišljati o organizaciji betinske regate.



Slika 2. Betinska gajeta s nazivima dijelova broda

Ta ideja nije bila odmah dobro prihvaćena zbog nedostatka interesa za tradicijsko jedrenje. Ipak, usprkos izazovima suvremenog doba i zahvaljujući nekolicini strastvenih pojedinaca s vizijom očuvanja drvenog broda i promocije tradicionalnog jedrenja, krenulo se u realizaciju te ideje. Ključni preduvjet za organizaciju regate bilo je neprekidno postojanje šest opremljenih tradicijskih gajeta, koje su povremeno koristili stariji mještani kad je bilo vrijeme berbe maslina na susjednim otocima i kopnu. Upravo je to značajno - da su stariji vlasnici gajeta sačuvali znanje i vještinu u opremanju broda latinskim jedrom.

3. Utjecaj tradicijskih regata na obnovu brodova

Ideja o organizaciji regate ostvarena je 2003. godine, u suradnji s Jadriličarskim klubom *Žal* i potporom Turističke zajednice Betina. Regata pod nazivom *Za dušu i tilo* okupila je 20 brodova - 14 gajeta, tri leuta i tri kaića, s posadama iz Betine, s Murtera i posadom jednog leuta iz Pašmana.

Za mnoge je to bila prilika da se povežu s tradicijom, nešto što je nedostajalo u svakodnevnom životu. Tijekom godina, broj tradicijskih regata i drvenih brodova na otoku Murteru i na susjednim otocima se povećavao. Regata *Za dušu i tilo* danas broji oko 60 drvenih brodova i okuplja ljude različitog profila - od pomorskih entuzijasta,

gostiju do lokalnog stanovništva. Danas Betina ima oko 20 *armanih* brodova, većinom obnovljenih ili novoizgrađenih.⁸

Ovakve manifestacije imale su značajan utjecaj na drvenu brodogradnju. Takvi događaji potakli su ljude na popravke starih brodova i na izgradnju novih. Sačuvana stara jedra opet su bila u funkciji, opremali su se brodovi koji nisu bili često u upotrebi, a bilo je i više narudžbi novogradnje. Vlasnici brodova, brodograditelji i zaljubljenici u pomorsku baštinu, udružili su se u pokretu obnove koji je zahvatio ne samo otok Murter, nego i šire. Obnovi starih brodova koji imaju povijesnu priču, a nekoć su bili u obiteljskom vlasništvu, davao se poseban značaj. Takvi brodovi ciljano se kupuju, kako bi se obnovili i bili vraćeni svojim korijenima u obitelji kojima su nekoć služili. Danas nasljednici tih obitelji oživljavaju brojne uspomene na nekadašnji život s brodom i morem i ponosno sudjeluju na raznim tradicijskim manifestacijama, prenoseći priče generacija koje su ih koristile i čuvala.



Slika 3. Početak regate Za dušu i tilo

Među takvim gajetama koje su se vratile u krug obitelji je gajeta *Baba Tone*, izgrađena u betinskom Varošu 1924. godine, u *škveru* Ante Filipija Tošulova. Gajeta je prevozila masline, drva za ogrjev, građevinski materijal. Svaka plovidba je za *Babu Tonu* bila rutina, vođena iskustvom njezinih vlasnika. Gajetu 2012. godine vraća u obitelj sadašnji vlasnik, Dario Filipi. Gajeta dolazi u ruke brodograditelja Čedomira Burtine, koji započinje njenu obnovu.

U gajeti prepoznaje stari, izvorni tip gradnje - širokih bokova, plitka, ravnog dna, predviđena za vožnju veslima i jedrom. Zadržava jedno originalno rebro, kako bi gajeta zadržala status izvornog drvenog broda te mijenja svaki potrebn dio, kako bi dobila današnju formu i oblik. Porinuta je 2013. godine, uz svečani program. Gajeta

Baba Tone danas se nalazi u stalnom vanjskom postavu *Muzeja betinske drvene brodogradnje* i sudjeluje na veslačkim i jedriličarskim regatama.⁹ Njene elegantne linije, koncepcija gradnje i funkcionalnost odražavaju duboko razumijevanje uvjeta u kojima je korištena. Svaki element gajete promišljeno je oblikovan, kako bi odgovarao praktičnim zahtjevima poput prijevoza tereta, ali i često zahtjevnom moru. Betinska gajeta *Cicibela*, izgrađena 1931. u *škveru* kalafata Jere Filipija - Tošulova u Betini, predstavlja autentičan primjerak izvornog tipa betinske gajete. Ravna kobilica, kao glavna uzdužna greda, pruža čvrstu bazu brodu, dok ravno rebro daje pravilnost i simetriju konstrukciji trupa, što gajeti osigurava izvanrednu stabilnost i čvrstoću, potrebnu za plovību u svim vremenskim uvjetima.



Slika 4. Obnovljena gajeta *Baba Tone*

Stare gajete gradile su se *po šestu*, od srednjeg glavnog rebra do jedne trećine prove i jedne trećine krme. Posebnost starih betinskih gajeta je u tome da su im rebro i *mankul* od jednog komada drva, a *kalata* - rebro u pramcu - također je bilo izgrađeno iz jednog komada, što je brodu davalo dodatnu čvrstoću. Brod je mobiliziran tijekom Drugog svjetskog rata za potrebe prijevoza izbjeglica s kopna na kornatsko otočje. Služila je kao zadružni brod za prijevoz putnika šezdesetih godina 20. stoljeća. *Cicibela* je u Domovinskom ratu stradala od granatiranja 1993., dok je bila u luci Foša u Zadru te je potopljena na vezu. Kasnije je brod došao u ruke Marina Mijata, sadašnjeg vlasnika, i obnovljen u *škveru Ćiro*. Rješenjem Ministarstva kulture od 14. ožujka 2017. godine, gajeta *Cicibela* proglašena je pokretnim kulturnim dobrom Republike Hrvatske.¹⁰

Osim popravaka starih drvenih brodova, ovakve regate potiču i novogradnju. SLIKA 5 Udruga *Latinsko idro* iz Murtera pokrenula je projekt izgradnje školskog broda *Kurnatarica*, koji će služiti za poduku školske djece tradicionalnom jedrenju. Gajeta je izgrađena u *škveru Marin*, duga je 6,60 m, široka 2,45 m, visoka 70 cm, s gazom od 35 do 40 cm na ravnoj *kolumbi*, što omogućuje jednostavno upravljanje na vesla i jedro. Na *Svjetskom festivalu mora i mornara* u Brestu 2008. godine predstavljala je, uz ostale hrvatske brodove, hrvatsku pomorsku baštinu, ali i betinsku tradicijsku brodogradnju.¹¹ Novogradnja tradicionalne gajete ostala je vjerna tradiciji, dok je gradnja leuta inspirirana klasičnim dizajnom, ali je prilagođena suvremenim potrebama. Nacrti i modeli ovih leuta nisu jednostavna replika starih leuta, i dimenzije nisu preuzete od starijih primjeraka. U sklopu ovog projekta izgrađena su četiri leuta, od kojih su tri potpuno opremljena za jedrenje. Leut *Gušte* izvorno je građen za prijevoz maslina s kornatskog otočja. Osim svoje praktične namjene, leut *Gušte* redovito sudjeluje na svim regatama, gdje je postao prepoznatljiv po svojim izvrsnim maritimnim sposobnostima. Posebno se ističe leut *Orlić*, koji svojim dizajnom održava tradiciju s tradicionalnom kabinom ravnih linija karakterističnim za Murter. Leut *Kvarneriol* odražava vrhunsku kvalitetu, znanje i tradiciju stoljetnog zanata. *Kvarneriol* je izrađen s nevjerojatnom pažnjom prema detaljima, čime je osigurao besprijekornu funkcionalnost i dugotrajnost. Leut odlikuju klasične linije, koje odražavaju eleganciju i tradiciju. Ante Fržop je majstor u gradnji estetski prepoznatljivih, lijepih i pouzdanih brodova. Svojim je radom osigurao da tradicija drvene brodogradnje ostane živa, dok istovremeno postavlja standarde za kvalitetu izrade klasičnih brodova. Tradicionalno opremljen *Kvarneriol* pruža autentičan doživljaj boravka na moru, istovremeno nudeći udobnost i sigurnost za višednevna krstarenja.

Kalafati su svojim znanjem dali neprocjenjiv doprinos organizaciji tradicijskih manifestacija. Posebno su se istaknuli u izradi opreme za jedrenje, pružajući precizne savjete o funkcionalnosti jedra. Osim tehničkog doprinosa, kalafati su bili istinski mentori - svoje znanje su nesebično dijelili, poučavajući osnovama jedrenja i educirajući nove generacije o važnosti pravilne opreme i tehnika jedrenja. Organizacija regate bila je još jedno područje u kojemu su kalafati ostavili neizbrisiv trag. Svojim radom povezivali su ljude iz svijeta medija i jedrenja te promicali brodogradnju i tradicijske vještine plovidbe na latinsko jedro. Njihov entuzijazam i stručnost učinili su ih nezaobilaznim sudionicima u stvaranju jedriličarske tradicije u drvenim brodovima, koja i danas inspirira brojne sudionike ovog sporta.

Za svakog brodograditelja najveći je uspjeh izgraditi brod, jer to predstavlja vrhunac njegova umijeća - da „iz glave“ precizno odredi njegovu visinu, širinu i dužinu, čak i kada su ti omjeri u pravilima zanata već poznati. Ruke majstora utiskuju unikatni pečat njihovome proizvodu, ali tek u rukama prave posade drveni brod dostiže svoj puni potencijal. Svi betinski kalafati na svoj su način dali dugogodišnji doprinos obnovi drvenih brodova. Njihov rad vidljiv je u brodovima koji svake godine sudjeluju na regatama.



Slika 5. Obnova betinske gajete Jaka

Stoga je potrebno spomenuti sve majstore, koji su u novije vrijeme svojim rukama i znanjem sačuvali ovaj zanat: Milan Burtina, Đenko Filipi, Milan Jadrešić, Siniša Mikin, Neven Kukin, Nikola Papeša, Tomislav Pavić, Krešimir Papeša, Ante Fržop. Unatoč tome što je mala sredina, Betina se istaknula po velikom broju obnovljenih i novoizgrađenih brodova, što je čini jedinstvenim centrom na Jadranu. Danas ima bogatu flotu drvenih brodova, čime nastavlja svoju dugu brodograditeljsku tradiciju. Kroz dvadeset godina, u sklopu novogradnje izgrađen je velik broj gajeta: *Modrvka*, *Dišpetoža*, *Marina*, *Lipa Moja*, *Košte*, *Kurnatarica*, *Baba Majo*, *Mati Jezerka*, dvije falkuše - *Mikula* i *Palagruža*, nekoliko lađa - *Marinka*, *Đurđa*, dok je više gajeta u cijelosti obnovljeno: *Godulica*, *Baba Tone*, *Beba*, *Cicibela*, *Nadalina*, *Prvinka*, *Jaka*, *Marija*. Obnovljeno je i nekoliko gajeta, koje su namijenjene vlasnicima iz drugih krajeva. Novoizgrađeni leuti su *Gušte*, *Orlić*, *Kvarneriol*, leut za otok Prvić i leut *Nikola*. Velik je broj obnovljenih i novih brodova, koji se nalaze izvan otoka Murtera. Ključnu ulogu u broju drvene flote imaju upravo vlasnici brodova, koji svojim financiranjem omogućuju obnovu i izgradnju novih gajeta. Bez njihove uloge, ništa od ovoga ne bi bilo moguće, budući da ne postoji državna potpora za očuvanje ovih tradicionalnih brodova.

4. Osnivanje udruge Betinska gajeta 1740.

Kao odgovor na potrebu očuvanja tradicijskog načina života, s naglaskom na očuvanje pomorske baštine i tradicijske brodogradnje, koja je stoljećima oblikovala identitet mjesta Betine, osnovana je 2011. godine Udruga *Betinska gajeta 1740*.

Cilj je bio okupiti vlasnike drvenih brodova, brodograditelje i ljubitelje pomorske baštine te stvoriti platformu za promicanje ovih vrijednosti. Poseban cilj Udruge bio je proglašenje izgradnje betinske gajete nematerijalnim kulturnim dobrom, čime bi se osiguralo priznanje ovog stoljetnog zanata na nacionalnoj razini te izgradnja *Muzeja betinske drvene brodogradnje*. Jedan od ključnih zadataka Udruge je poticanje obnavljanja starih gajeta, kako bi se spriječilo njihovo propadanje, očuvala autentičnost ove brodograditeljske tradicije te poticanje izgradnje novih. Udruga ima širok spektar djelovanja, koji povezuje kulturnu baštinu, organizaciju tradicijskih manifestacija, zaštitu okoliša te održavanje lokalnog gospodarstva na području brodogradnje. Udruga ima oko 60 članova, a članstvo je podijeljeno u tri kategorije. Aktivno članstvo čine članovi koji aktivno sudjeluju u radu udruge i organizaciji događanja, podupiruće članstvo, u koje spadaju ljubitelji pomorske baštine koji financijski ili logistički podržavaju rad udruge, i počasno članstvo, u koje spadaju istaknuti pojedinci koji su dali značajan doprinos na području brodogradnje i očuvanja tradicije, bilo kroz rad u udruzi ili u širenju svijesti o važnosti betinske gajete. Udruga sa svojim članovima aktivno sudjeluje u promicanju kulture u svakodnevnom životu i surađuje s drugim sličnim organizacijama u Hrvatskoj.¹² Udruga razvija i njeguje partnerstva sa srodnim udrugama kroz sudjelovanje u manifestacijama i zajedničkim projektima. Provodi edukativne aktivnosti, uključujući prezentacije brodske opreme, predavanja i radionice s ciljem prijenosa znanja na mlade i širu javnost. Od iznimnog značaja za lokalnu zajednicu su projekti koje udruga provodi u sklopu regate *Za dušu i tilo*. Kroz realizaciju ovih projekata, okupljaju se svi koji sudjeluju u maritimnim aktivnostima, brodogradnji te entuzijasti s različitih područja. Kao neprofitna organizacija, udruga se suočava s nizom prepreka i problema, koji utječu na njezin sadašnji i budući rad. Glavni izazovi odnose se na ograničene resurse i kapacitete, što zahtijeva dodatne napore, kako bi se nastavilo uspješno djelovanje. Glavne prepreke i problemi su nedostatak sredstava, koji ograničavaju obim i ambicioznost projekta. Financiranje se uglavnom oslanja na lokalnu upravu, donacije, simbolične članarine i povremene potpore, što otežava dugoročno planiranje. Nedostatak podrške u budućim projektima ograničava naše mogućnosti za pristup sredstvima iz fondova. Nedostatak strateške podrške drugih institucija stavlja našu udruhu u nepovoljan položaj, ostavljajući članove prepuštenima samima sebi u mnogim ključnim situacijama. Suočavamo se i s nedostatkom stručnih ljudi, što otežava provođenje složenijih projekata. Iako su naši volonteri iznimno posvećeni radu udruge, većina njih je zaposlena u svojim organizacijama, što značajno ograničava njihovu dostupnost i vrijeme koje mogu posvetiti radu udruge. Volonterski rad zahtijeva veliku količinu vremena, energije i predanosti, posebno kada se radi o složenim projektima ili događanjima. Poslovi koji zahtijevaju specifična znanja često ostaju nedovoljno „pokriveni“, što usporava razvoj projekta. Nemamo odgovarajuću razinu suradnje s relevantnim institucijama, što nas dodatno udaljava od prilika koje bi mogle dodatno unaprijediti naš rad. Uz sve navedeno, financijska održivost ostaje jedan od najvećih problema. Pristup financijskim sredstvima je težak, a izostanak sustavne podrške značajno otežava

planiranje i realizaciju projekata koji zahtijevaju veća ulaganja. Ovi problemi jasno ukazuju na potrebu za boljom koordinacijom, većim ulaganjima i institucionalnom potporom, kako bismo osigurali da rad Udruge ima dugoročan utjecaj. Udruga je do sada realizirala manje projekte, za koja su sredstva pribavljena preko jedinice lokalne uprave te natječaja raznih ministarstava.

5. Naša vizija za budućnost

Naša vizija očuvanja, revitalizacije i promocije pomorske baštine kao ključnog dijela kulturnog identiteta zajednice je da gajeta ostane živ i prepoznatljiv simbol kulturne baštine, turistički prepoznatljiva vrijednost, koja je integrirana u lokalnu zajednicu. Ključ našeg uspjeha u budućnosti leži u planiranju i realizaciji projekata koji potiču svijest o očuvanju tradicijskog broda.

Zadaci: Podržati restauraciju starih brodova uz podršku međunarodnih fondova te redovito održavati postojeće gajete i osiguravati da ostanu funkcionalne i dostupne javnosti; Organizirati događanja koja okupljaju lokalne i strane posjetitelje, prikazati tradicionalne brodove i pomorske vještine, razvijati digitalne aplikacije za promociju baštine; Pokrenuti projekte dokumentiranja umijeća izgradnje betinske gajete; Održavati manifestacije u kojima sudjeluju drveni brodovi te privlačiti turiste i posjetitelje; Aktivno sudjelovati u regionalnim događanjima srodnih udruga, koje promoviraju pomorsku baštinu. Vjerujemo da aktivnosti na očuvanju tradicije nisu moguće bez uključivanja mještana, lokalnih udruga i drugih institucija, kako bismo uključili mlade u aktivnosti udruge. Kroz jasno definirane ciljeve, planiranje i snažnu povezanost sa zajednicom, Udruga *Betinska gajeta* nastaviti će čuvati tradiciju za buduće generacije.

Literatura

Filipi, Goran 1997.: „Betinska brodogradnja: etimologijski rječnik pučkog nazivlja“, Županijski muzej u Šibeniku, Šibenik, 1997.

Anagrafi župe Betina

Šandrić, Šime - kazivanja, Filipi i Urode

Državni arhiv u Šibeniku

Uroda, Josip - obiteljska dokumentacija

Fržop, Ante, brodograditelj - kazivanja tehničke karakteristike gajete

Salamon, Velimir, Metodološke i organizacijske pretpostavke kulturno-antropološkog projekta istraživanja, rekonstrukcije i izgradnje betinske gajete

Fržop, Marinka, 20 godina regate Za dušu i tilo, neobjavljeno

Filipi, Diana, Gajeta Baba Tone, www.betinskagajeta1740.hr

MBDB, Gajeta Cicibela

Fržop, Ante, brodograditelj - gajeta Kurnatarica, kazivanje

Statut udruge Betinska gajeta

