ISSN 0554-6397
UDK: 004.032.26

Damir Krstinić*
E-mail:damir.krstinic@fesb.hr
Udruga *Lantina* Vrboska

Udruga *Lantina* Vrboska - Pomorska baština u suvremenom društvu

Sažetak

Udruga za promicanje vrijednosti tradicionalnih načina plovidbe *Lantina* osnovana je 2011. godine u Vrboskoj na otoku Hvaru. Nastala je iz neformalnog druženja skupine entuzijasta okupljenih oko ideje obnove preostalih drvenih brodova i tradicijske plovidbe latinskim jedrom, vještine koja je gotovo neprimjetno nestala pojavom motora koji su jedra istisnuli iz upotrebe. Rad prikazuje povijest Vrboske kao zajednice orijentirane na more, što definira kontekst u kojemu je *Lantina* nastala te donosi pregled temeljnih aktivnosti udruge, a to su: obnova i opremanje brodova, dokumentacijski rad, organizacije manifestacija i edukacije mladih. Istovremeno, rad otvara šire pitanje uloge drvenog broda u suvremenom društvu, od konkretnih izazova posjedovanja i održavanja tradicijskih drvenih brodova, do razmatranja mjera kojima bi se egzistencija broda mogla učiniti održivom, a njihovo posjedovanje poželjnim. Na temelju iskustva u radu udruge, nameće se zaključak da drveni brod ima budućnost jedino ako ostane živ, ako se koristi, održava i plovi.

Ključne riječi: Vrboska, Hvar, pomorska baština, tradicijska plovidba, latinsko jedro, drveni brod

1. Uvod

Udruga *Lantina* osnovana je 2011. godine u Vrboskoj na otoku Hvaru. Temeljni ciljevi udruge, definirani statutom [1], uključuju očuvanje pomorske baštine, prakticiranje tradicionalne plovidbe jedrima, očuvanje mora te ukupnog lokalnog identiteta vezanog za more, otoke, brod, plovidbu, ribarstvo, pomorske djelatnosti, gastronomiju, običaje i pomorski odgoj. Udrugu je osnovala skupina entuzijasta, koji su se desetak godina prije njenog formalnog osnivanja počeli okupljati oko ideje obnove preostalih drvenih brodova u Vrboskoj, koje je do tada već gotovo u potpunosti istisnula plastika. Ta promjena bila je naizgled postupna, ali po učincima radikalna - posljedica šire transformacije privrede i društva te izražene tranzicije od tradicijskih djelatnosti, za

* prof. dr. sc., dopredsjednik udruge *Lantina*

koje je brod bio esencijalna potreba, prema turistifikaciji kojom je otok Hvar, ali i Dalmacija u cjelini, iz temelja izmijenjena.

Već prvi pokušaji opremanja brodova jarbolom i latinskim jedrom ukazali su na činjenicu da je znanje o tradicijskoj oputi broda, ali i lokalna terminologija, osobito ona koja se odnosi na dio brodske opreme koji je zajedno s jedrima izašao iz upotrebe nekih pedeset godina ranije, poprilično izblijedjelo. Upravo susret s tim jazom, između preostalih, često pomalo zapuštenih drvenih brodova i izgubljenog znanja o njima, bio je katalizator koji je naposljetku doveo do osnivanja Udruge *Lantina*. Cilj ovoga rada jest prikazati nastanak i djelatnost udruge, ali i prikazati širi kontekst u kojemu tradicijski drveni brod danas egzistira - između kulturne i povijesne vrijednosti, i izazova praktičnog korištenja.

2. Kratka povijest Vrboske - što smo sve zaboravili

Mjesto Vrboska, smješteno u dubokoj i slikovitoj uvali na sjevernoj obali otoka Hvara, nastaje u srednjem vijeku kao luka obližnjeg Vrbanja [2], čemu vjerojatno duguje i svoje ime. Tijekom 15. stoljeća u Vrbosku se započinju značajnije naseljavati mještani Vrbanja, ali i drugih sela (Svirče, Vrisnik), koji su u Vrboskoj sagradili kuće s namjerom da se bave ribarstvom i brodarstvom [3]. Najstarijom građevinom u Vrboskoj smatra se crkvica sv. Petra, koja je prema Statutu Hvarske komune iz 1331. označavala granicu između posjeda mjesta Pitve i Vrbanja [4]. Sredinom 15. stoljeća Vrbanjani na južnoj strani uvale grade crkvu sv. Marije, a 1465., zaslugom brodovlasnika Matula Ivanića, započinje uređenje obale i gradnja luke u Vrboskoj [3]. Upravo u to vrijeme ribarstvo postaje sve značajnija gospodarska djelatnost na otoku Hvaru, čime započinje intenzivno naseljavanje Vrboske, i to upravo zbog ribolova [5].

Jedan od značajnijih događaja vezanih uz ranu povijest Vrboske dogodio se u svibnju 1510., kada Matija Ivanić s naoružanim pučanima iz Vrboske napada plemiće u Starom Gradu, a potom i u Hvaru te time započinje Pučki ustanak. Upravo maritimna komponenta toga ustanka - opkoljavanje otoka Hvara i Visa s više od trideset naoružanih brodova [6] - jedan je od razloga relativno dugog trajanja pučke dominacije, i jasno ukazuje na snažnu pomorsku orijentaciju Vrboske, kao i otoka Hvara u cjelini.

Vrboska je kroz cijelu svoju povijest bila usmjerena na more, a drvena brodogradnja i ribarstvo, uz poljoprivredu, bili su temelj egzistencije njezina stanovništva. Ribolovnu tradiciju i potencijal Vrboske prepoznala je tvrtka Société Générale Française u vlasništvu Anglo-austrijske banke, koja 1898. u Vrboskoj gradi tvornicu za preradu ribe, lokalno poznatu kao *Fabrika* [4]. Od povijesnih činjenica valja još istaknuti podatak da je upravo iz Vrboske potekla brodograditeljska obitelj Filippi, koja se u 17. stoljeću seli u Korčulu, a zatim u Betinu, gdje započinje brodograđevnu tradiciju koja traje do danas [7]. Vrboska ostaje pretežno ribarsko mjesto sve do sredine 20. stoljeća.

Ubrzani razvoj turizma nakon Drugog svjetskog rata uvjetuje promjenu gospodarstva, ali i načina života u cijeloj Dalmaciji, pa tako i u Vrboskoj, a nekadašnji ribarski brodovi dobivaju novu, turističku namjenu. U Vrboskoj se to u prvom redu manifestiralo prilagođavanjem brodova za prijevoz turista - najčešće u obližnju Jelsu, do novootvorenog hotela *Adriatik* i na otok Zečevo. U tom je razdoblju i ribarstvo ostalo lukrativna djelatnost, prvenstveno zbog novih i trajnijih ribarskih alata te povećane potražnje za ribom za potrebe turizma. U ovom se razdoblju još uvijek grade novi drveni brodovi, često prilagođeni za veći kapacitet putnika. Već do početka šezdesetih godina prošloga stoljeća u većinu drvenih brodova ugrađeni su motori. Iako su se jarboli i jedra još neko vrijeme zadržali kao pomoćni pogon, vrlo brzo gotovo potpuno nestaju iz vrbovačke luke.

Pojavom plastičnih brodova, koji su bili jeftiniji i lakši za održavanje, vlasnici sve češće drvene brodove zamjenjuju plastičnima. U početku se to odnosilo prvenstveno na manja, rekreativna plovila, dok su ribarski brodovi, kod kojih se zahtijevala veća robusnost i izdržljivost, i dalje najčešće drveni. Međutim, krajem prošloga stoljeća u vrbovačkoj luci preostaje svega nekoliko drvenih brodova, od kojih nijedan nije opremljen za jedrenje. Čak su i ti preostali brodovi najčešće plastificirani. Sredinom devedesetih godina zatvara se brodogradilište u Vrboskoj, specijalizirano za gradnju i održavanje drvenih brodova. Posljednje profesionalne ribarske družine polako prestaju s aktivnim ribolovom u prvim godinama novog tisućljeća, a posljednji drveni ribarski brod u Vrboskoj uništen je u postupku *scrappinga* oko 2020. godine.

Međutim, paralelno s iščezavanjem brodogradnje i nestankom realne potrebe za drvenim brodom, polako se budi svijest o vrijednosti drvenog broda i potrebi za očuvanjem tradicijskih vještina i znanja koja su stoljećima bila esencijalna za opstanak na ovim prostorima. Upravo iz te svijesti i iz konkretnog iskustva prvih pokušaja da se preostali drveni brodovi u vrbovačkoj luci vrate u izvorni oblik, rodila se ideja o osnivanju udruge, koja bi taj napor učinila sustavnim. Udruga *Lantina* osnovana je 2011. godine s ciljem popunjavanja praznine između bogate maritimne tradicije Vrboske i znanja koja su gotovo nestala.

3. Aktivnosti udruge

Udruga djeluje na nekoliko razina, koje se međusobno nadopunjuju: materijalnoj obnovi i opremanju brodova, dokumentaciji tradicijskih znanja, organizaciji manifestacija te edukaciji i radu s mladima.



Slika 1. Brodovi udruge Lantina u vrbovačkoj luci
Izvor: arhiva udruge Lantina

3.1. Obnova i opremanje brodova

Temeljna i najzahtjevnija djelatnost udruge, kako tehnički tako i financijski, jest obnova i opremanje tradicijskih drvenih brodova. U prvim godinama udruga se suočila s ozbiljnim izazovom: brodovi su bili prisutni u luci, ali bez jarbola i jedara. Opremanje brodova jarbolom, lantinom i latinskim jedrom stoga nije bio samo tehnički zahvat, nego i istraživački proces - obnavljanje znanja razgovorima s preostalim starijim mještanima, prvenstveno brodograditeljima i ribarima, uz konzultacije sa srodnim udrugama. U ovoj fazi došli smo do spoznaje da su čak i Vrbovljani koji su život posvetili brodovima i moru posljednji put latinska jedra koristili prije gotovo pola stoljeća, kada su i sami bili gotovo djeca. Posljedica toga bila je da je znanje o tradicijskoj oputi u dobroj mjeri izblijedjelo, uz nestajanje lokalnih naziva vezanih uz opremu broda koja je davno izašla iz upotrebe. Iako smo ova znanja i vještine u značajnoj mjeri rekonstruirali, dio pojmova danas je zamijenjen terminologijom koja se koristi na otoku Murteru, na kojemu se brodograđevna tradicija pokazala žilavijom i življom. Upravo ova crtica pokazatelj je kako se u jednoj generaciji može izgubiti znanje akumulirano kroz stoljeća.

Danas udruga raspolaže flotom od petnaestak brodova opremljenih tradicijskim jedriljem. Dio brodova nabavljen je kupnjom s različitih lokacija duž jadranske obale i potom obnovljen, a dio su obnovljeni vrbovački brodovi. Uz obnovu postojećih brodova, izgrađen je i jedan potpuno novi brod, gajeta *Bura*, dužine sedam metara. Pri njezinoj izgradnji svjesno su spojene linije tradicijske drvene gajete s pojedinim spoznajama moderne brodogradnje i jedrenja, s ciljem izgradnje upotrebljivog, robusnog i brzog broda kako bi se dobio konkurentan sudionik u regatama tradicijskih brodova.

Posebno je vrijedan projekt cjelovite obnove barke (*borke*)[1] *Andjelina*, najstarijeg sačuvanog broda sagrađenog u Vrboskoj, koji je 1938. izgradio brodograditelj Martin Borojević. Obnovi se pristupilo na integralan način: drvo za obnovu - borovina, od koje je *Andjelina* prvobitno i izgrađena - bralo se u siječnju, kada je *u štajunu*, s lokalnih pozicija izloženih buri i posolici, a borovi su birani prema obliku konstruktivnih elemenata broda (rebra - *korbe*, oplata - *madiri*) za koji će biti korišteni. Drvo je obrađeno na tradicijski način, kad god je to bilo moguće, korištenjem tradicijskih alata, a svi su koraci fotografski dokumentirani. Obnovu je izvodio brodograditelj Jure Kotoraš Ugor, uz poduku i pomoć svoga barbe, Mihovila Kotoraša Ugora, jednoga od posljednjih brodograditelja starije generacije iz Vrboske. Mihovil Kotoraš nažalost nije dočekao završetak obnove, ali je zahvaljujući njegovom sudjelovanju ovaj projekt postao možda posljednja prilika za prijenos znanja s izvornih nositelja na novu generaciju. Preostala drvena građa nakon obnove *Andjeline*, zajedno s izvornim jedrom starim više od osamdeset godina, donirana je Ribarskom muzeju u Vrboskoj te iskorištena za izradu modela broda za stalni postav.



Slika 2. Obnova barke Andjelina
Izvor: arhiva udruge Lantina

[1] Iako se danas često koristi naziv *gajeta*, u Vrboskoj se manja brodica zaobljene (često oštre) krme naziva jednostavno barka (lokalno *borka)*. Ostali nazivi uključivali su: *kaić* - za manju brodicu ravne krme, *leut* - za veću i robusniju brodicu te *lojda* ili *svićarica* - naziv koji je u osnovi definiran funkcijom i predstavlja pomoćnu brodicu pri lovu na srdele.

Osim održavanja i obnove, udruga se bavi prikupljanjem i dokumentiranjem građe vezane uz tradicijsku brodogradnju i plovidbu. Tako je npr. restauriran ribarski dnevnik obitelji Beritić iz razdoblja od 1889. do 1892. godine, izvorni povijesni dokument o lovu srdele. Na temelju ovoga dokumenta, koji između ostaloga sadrži informacije o tradicijskom ždrijebljavanju ribolovnih pozicija u Vrboskoj, osmišljen je projekt *Moli bruškit*, koji donosi uprizorenje toga staroga ribarskoga običaja.

Potrebno je naglasiti da je dokumentacijski i arhivski rad proveden u skladu s mogućnostima i znanjem članova udruge, koji nisu stručno obrazovani u tom području. Radi se o vrijednom trudu entuzijasta, a ne o sustavnom muzeološkom ili arhivskom radu, što je ujedno i poticaj za buduću suradnju s relevantnim stručnjacima i institucijama, prvenstveno Ribarskim muzejem u Vrboskoj.

3.2. Sudjelovanje na manifestacijama

Lantina je od samih početaka aktivno uključena u mrežu udruga za očuvanje i revitalizaciju hrvatske maritimne baštine. Već 2010. godine, godinu dana prije formalnog osnivanja udruge, nekolicina budućih osnivača organizirala je zajednički izlet tradicijskim brodovima do Komiže, koji ujedno predstavlja i neformalni početak djelovanja udruge.

Nakon osnivanja, udruga redovito sudjeluje na smotrama i regatama duž jadranske obale: *Fešta forske pulene* u Hvaru, *Rota Palagruzona* u Komiži, *Regata ol postirske fjere* u Postirama, *Dani Latinskog idra* na Murteru i drugima. Posebno je značajno sudjelovanje na *Tjednu zaljeva Morbihan* 2015. godine, jednom od najvećih skupova tradicijskih plovila u Europi, koji se održava u Bretanji u Francuskoj, na kojemu je *Lantina* sudjelovala s dva broda. Taj nastup bio je afirmacija vrbovačke brodograđevne i pomorske tradicije na europskoj sceni i snažan poticaj za daljnji razvoj udruge. Udruga redovito sudjeluje i na manifestaciji *Dani u vali* u Starom Gradu na Hvaru, koja je u posljednjih nekoliko godina stekla prepoznatljivost na europskoj razini kao jedan od značajnijih festivala maritimne baštine Mediterana.

3.3. Fešta svetog Petra i tjedne regate

Središnja godišnja manifestacija udruge su *Dani sv. Petra* - trodnevni festival mora, koji se svake godine održava krajem lipnja oko blagdana sv. Petra, koji je određen kao dan udruge. Program počinje misnim slavljem i blagoslovom brodova ispred crkvice sv. Petra na ulazu u Vrbosku, jedne od najstarijih sakralnih građevina na otoku. Uz kulturni i gastronomski program, srž manifestacije je regata tradicijskih brodova, na kojoj uz domaće brodove sudjeluju i gostujuće udruge s Jadrana sa svojim brodovima. Manifestacija je redovito uvrštena u nacionalni kalendar smotra i regata tradicijskih plovila [8].

Uz godišnju *feštu*, udruga organizira i tjednu regatu *Velika nagrada Vrboske*, u formi ligaškog natjecanja koje se odvija kroz ljetnu sezonu. Svaka regata boduje se zasebno: pet bodova za prvo mjesto, četiri za drugo, tri za treće, a svi ostali sudionici koji su pristupili regati osvajaju po jedan bod. Format je osmišljen tako da potiče redovitu plovidbu i razvoj vještina jedrenja kroz cijelu sezonu te stvara zajednički tjedni ritual koji jača koheziju članova. Dodatni cilj je i privlačenje pozornosti i buđenje interesa za tradicijsko jedrenje kod nekih budućih zaljubljenika u drvene brodove.



Slika 3. Ples jedara
Izvor: arhiva udruge Lantina

3.4. Turistički programi i ples jedara

Uz natjecateljske i kulturne programe, *Lantina* aktivno sudjeluje u turističkoj ponudi Vrboske. Tijekom turističke sezone, udruga svakoga tjedna organizira ribarske večeri: događanje koje započinje plesom jedara, u kojemu tradicijski brodovi plove vrbovačkom lukom uz glazbu i igru svjetla, nakon čega udruga posjetiteljima nudi lokalne specijalitete i vino. Ovaj spoj tradicijske plovidbe, vizualnog spektakla i gastronomske ponude s jedne strane privlači posjetitelje, dok članovima udruge istovremeno omogućava da se redovno nalaze i druže.

3.5. Rad s mladima

Rad s mladima jedan je od strateških prioriteta *Lantine*, ne zbog formalnih obveza, nego iz praktične nužnosti: bez novih naraštaja koji plove i vole more, ni brodovi ni tradicija nemaju budućnosti.

Dječje radionice brodogradnje organiziraju se u okviru *Dana sv. Petra*, kroz program *Mala škola brodogradnje*. Djeca u radionici na otvorenom grade model broda prema pojednostavljenoj shemi, a tijekom izrade upoznaju se s dijelovima broda, izradom pojedinih elemenata, sklapanjem, bojenjem, a naposljetku i svečanim porinućem te dječjom regatom. Pored ove aktivnosti, provode se radionice tradicijskog jedrenja, ribarskih i nautičkih čvorova te plovidbe za djecu i mlade.

Rezultati tog višegodišnjeg rada počinju se pokazivati na konkretan i ohrabrujući način. Nedavno je mladi član *Lantine*, star svega dvadeset godina, vlastitim sredstvima kupio leut od sedam metara. Brod je doveden u Vrbosku i odmah opremljen jarbolom i latinskim jedrom. Ovdje se ne radi samo o jednom brodu, već o pozitivnom pokazatelju da nove generacije prepoznaju vrijednost i značenje drvenog broda te da su voljne uložiti sredstva i, još važnije, vrijeme u čuvanje broda. Upravo takvi trenutci daju smisao svemu što udruga radi.



Slika 4. Radionica za djecu
Izvor: arhiva udruge Lantina

Na kraju, vrijedi podsjetiti na ono što je *Lantinu* i stvorilo, a to je potreba za druženjem i razmjenom ideja, često u potpuno neformalnom okruženju, za stolom uz jelo i piće, gdje se raspravlja, svađa, miri i naposljetku odlučuje. Taj slobodni mediteranski duh, u kojemu je stol središnja točka zajednice jednako kao i brod, nije samo priča o počecima udruge, već je i svjestan izbor koji nastojimo zadržati i danas, uz sve formalne obveze koje transparentno i učinkovito funkcioniranje udruge nosi sobom. *Lantina* stoga nije samo udruga u administrativnom smislu - ona je zajednica istomišljenika, koja se trudi pomiriti potrebu za jasnom strukturom i odgovornim upravljanjem s neformalnom, mediteranskom naravi koja joj daje život.

4. Drveni brod kao turistička atrakcija

Drveni brodovi svoju su ulogu u turizmu pronašli vrlo rano, još u prvim desetljećima masovnog turizma na Hvaru, kada su ribarski brodovi prilagođeni za prijevoz gostiju do susjednih mjesta i obližnjih plaža, ili jednostavno s jedne rive na drugu, često na vesla. Ta je namjena u određenom smislu prirodna: prijevoz putnika i tereta izvorna je funkcija broda i na neki način predstavlja kontinuitet, a ne prenamjenu. Neki od brodova *Lantine* na sličan način koriste se i danas: za prijevoz na kraćim relacijama u formi taksi-broda, ili za organizirane izlete. Na ovaj način brod ostaje u upotrebi, zadržava jednu od svojih izvornih uloga i pritom je financijski održiv, što je dodatni poticaj vlasniku da brod čuva i u njega ulaže vrijeme i novac. Sličan pristup možda bi se mogao primijeniti i na ribolovne izlete, s naglaskom na tradicijske načine ribolova, premda tu valja voditi računa o usklađenosti s propisima koji reguliraju ribarstvo i gospodarski ribolov.

Drugi pristup korištenja broda u turističke svrhe je brod kao kulisa. Dobar primjer toga je upravo ples jedara, koji *Lantina* provodi na tjednoj bazi tijekom turističke sezone. Ova aktivnost je za udrugu važna u praktičnom smislu: prihodi od nje dijelom pokrivaju godišnje troškove održavanja brodova i organizacije ostalih aktivnosti. Upravo zbog tog financijskog aspekta odnos prema turizmu postaje složen i osjetljiv. *Lantina* svjesno nastoji pronaći ravnotežu između doprinosa turističkoj ponudi Vrboske i opasnosti od pretvaranja tradicijske plovidbe u „Disneyland pod jedrima“, situacije u kojoj bi udruga svoje djelovanje potpuno podredila turističkim potrebama, a tradicijska plovidba postala tek puka kulisa za fotografiranje. Taj je balans krhak i zahtijeva stalno promišljanje i prilagodbu pri odgovoru na pitanja koje programe prihvatiti, kako ih oblikovati i kako pritom sačuvati ono što daje smisao svemu ostalom - zajednicu ljudi koji plove jer vole ploviti, a ne samo zato što to netko želi gledati i spreman je to platiti.

Međutim, važno je naglasiti da ni jedna krajnost nije dobra. Pretjerano inzistiranje na apsolutnoj izvornosti - brodu koji se koristi isključivo na izvoran način, bez ikakvih modernih preinaka i ustupaka suvremenosti - brod pretvara u muzejski eksponat. Takav brod možda može trajati dok njegov vlasnik ima ljubavi, vremena i novca, ali ako nema svakodnevne funkcije, propada brže od onoga koji redovito plovi.

5. Kuda plove drveni brodovi?

U samom uvodu ovoga poglavlja valja naglasiti da razmišljanja koja slijede ni u kojem slučaju nisu stručni sud. Autor teksta nije obrazovan ni stručan u području zaštite kulturne baštine niti u srodnim disciplinama. Napisani osvrt predstavlja osobna razmišljanja utemeljena na dugogodišnjem djelovanju u udruzi, ali i iskustvu u plovidbi, održavanju i ljubavi prema obiteljskom drvenom brodu, koja zapravo traje cijeli život.

Bez obzira na emocionalnu vrijednost koju drveni brod ima za neke od nas, činjenica je da sve njegove praktične funkcije danas može preuzeti plastično plovilo, i to na jednostavniji, jeftiniji i efikasniji način. Za prijevoz turista brži su i praktičniji gliseri i gumenjaci. Moderni plastični ribarski brodovi danas su robusniji i nude, osim što se lakše održavaju, puno veću udobnost i sigurnost u odnosu na stare *leute* i *gajete*. Za rekreativnu plovidbu tržište nudi bezbroj opcija - od brzih glisera, preko udobnih plovećih vikendica, do plastičnih brodova građenih u stilu tradicionalnih drvenih brodova, ali sa svim prednostima te koje je jednostavno posjedovati i održavati. U tom kontekstu, posjedovanje drvenog broda postaje ekskluziva, statusni simbol ili izraz osobnog stava. Iako ovo možda zvuči zanimljivo, ima i svoju tamnu stranu: statusni simboli traju dok su bitni vlasniku. Onaj tko drži brod kao statusni simbol, možda će sutra poželjeti drugi statusni simbol, a brod zanemariti. Pored ovoga, vlasnici statusnih simbola imaju tendenciju da ih nastoje čuvati u savršenom stanju, gotovo kao izložbeni primjerak, što može biti u koliziji sa svakodnevnim korištenjem. U oba slučaja, nekorištenje broda neminovno vodi njegovom propadanju.

Ukoliko drveni brod ne zadrži upotrebnu vrijednost za lokalno stanovništvo, makar u razumnoj mjeri, ukoliko se aktivno ne koristi i ne održava, osuđen je na nestanak. I to ne samo kao određeno fizičko plovilo, nego kao potreba koja se iz njega rađa: za znanjem, vještinama i zanatima koji su bitni za gradnju i održavanje brodova. Brodogradnja opstaje dok ima brodova i potrebe za njima. Kada brod nestane, nestaju i majstori i znanje.

Dodatan problem predstavlja način eksploatacije luka, kao još jedna posljedica potpune orijentacije na turizam. Ribarski brodovi „protjerani“ su s riva koje su im stoljećima bile dom, a koje su danas postale nautički vezovi, a komunalni vezovi reorganizirani su prema modelu sportskih lučica: s ciljem uguravanja što većeg broja plovila tijesno zbijenih jedno uz drugo. Pritom se odluke donose administrativno, bez uzimanja u obzir lokalnih specifičnosti. Dobar primjer je upravo Vrboska s izraženim plimama i osekama te pojavom meteorološkog tsunamija, lokalnog naziva *šćiga*. Kod ove pojave razina mora se u vrlo kratkom vremenu može podignuti ili spustiti, s amplitudnom razlikom koja u nekim slučajevima može biti i do 3 m [9], a najstariji pisani trag o *šćigi* u Vrboskoj zabilježen je već 1614. godine [10]. Upravo zbog navedenih posebnosti brodovi su se u vrbovačkoj luci vezivali pod kutom u odnosu na rivu, ostavljajući dovoljno prostora za njihovo slobodno pomicanje uslijed oscilacija

razine mora te djelovanja vjetra i morskih struja. Moderna organizacija vezova ne uzima u obzir lokalne uvjete ni specifične potrebe drvenih brodova, što redovito dovodi do njihova oštećenja. Ništa manji problem ne predstavlja ni održavanje broda na obali - to su radovi koji su se često obavljali „ispred kuće". Danas se ta bučna, ponekad prljava i prostorno zahtjevna aktivnost, sve češće pogrešno promatra kao uzurpiranje prostora.

Na koji način onda posjedovanje drvenog broda učiniti poželjnim, ili barem financijski i na druge načine podnošljivim? Dio odgovora leži u pogodnostima koje bi se mogle osigurati vlasnicima tradicijskih drvenih brodova, a koje mogu biti i simboličke, ne nužno i financijski značajne. Neke od ovih pogodnosti mogle bi uključivati povlašteni ili besplatni vez na nautičkim rivama, oslobađanje od pojedinih troškova, kao npr. „svjetlarine" ili koncesije za pomorsko dobro koje plaćaju svi vlasnici brodova, prednost za drvene brodove pri pristajanju za nautički ili ribarski ukrcaj i iskrcaj. Važno je pritom naglasiti da izravna financijska potpora može biti dvosjekli mač. Naime, među vlasnicima drvenih brodova često se provlači ideja da bi država trebala stati iza vlasnika i financirati održavanje. Iako ova ideja naizgled zvuči logično, može biti i kontraproduktivna i privući one koji bi drveni brod promatrali kao alat za izvlačenje sredstava, u čemu bi bili vještiji od pravih entuzijasta i zaljubljenika u drvene brodove, osobito lokalnog stanovništva. Cilj nije imati što više drvenih brodova „na papiru", nego omogućiti da se brodovi koriste, popravljaju i grade novi, a da maritimna znanja i zanati vezani uz održavanje brodova ostanu žive vještine, a ne arhivski zapisi.

Važno je naglasiti da je za realizaciju bilo koje od gore spomenutih mjera potrebno definirati jasne kriterije što je to tradicijski brod te izraditi registre brodova koji te kriterije zadovoljavaju. Još važnije, potrebno je stvoriti okruženje u kojemu drveni brod nije arhaični višak, već plemenita i vizualno privlačna pojava, koja ima i svoju svakodnevnu upotrebnu vrijednost.

6. Zaključak

Udruga *Lantina* nije nastala iz pažljivo osmišljenog projekta, čak ni kao rezultat jasno oblikovane ideje. Nastala je iz druženja i razgovora ljudi koji su se počeli okupljati oko zajedničke želje da obnove preostale drvene brodove u Vrboskoj, i sačuvaju nešto od načina života koji je te brodove stvorio.

Iako je početak uvijek obilježen željom i nadom, činjenice nisu bile ohrabrujuće: drvo je pojela plastika, a znanje je izblijedjelo, ne postupno ni svjesno, već gotovo naglo, u jednoj generaciji u kojoj nije bilo korišteno. Pri tome ni okruženje u kojemu su se brodovi našli nije više jednostavno: luke su se smanjile, rive postale razglednice, a želja za brzim i odmah vidljivim rezultatima učinila je drvene brodove arhaičnim reliktom prošlosti. Problemi s financiranjem, prostorom i infrastrukturom za održavanje brodova, a ponekad i nerazumijevanje šire zajednice, rezultirali su i

turbulentnim razdobljima u radu *Lantine*. Mijenjala se struktura i članovi udruge, dolazili su novi brodovi, ali stari nažalost ponekad i nestajali.

Četrnaest godina djelovanja, i iskustvo koje smo u tom razdoblju prikupili, pokazali su da su promjene ipak moguće. U vrbovačkoj luci privezana je već zavidna flota drvenih brodova, opremljenih tradicionalnim jedrima. Grade se novi i obnavljaju stari brodovi, a mladi se uključuju u rad udruge. Sve to navodi na zaključak da drveni brod možda ipak ima budućnost, ali ne kao savršeno očuvani muzejski artefakt, već kao živa stvar: brod koji plovi i prevozi ljude, brod koji jedri i natječe se, na kojemu je lignja ostavila crni trag, brod koji privređuje i zarađuje i brod koji se mijenja kao i ljudi s kojima živi, u skladu s vremenom, ali na način da zadrži svoju bit.

Važno je naglasiti da budućnost tradicijskog drvenog broda na Jadranu ne mogu osigurati samo entuzijasti. Potrebni su i konkretni koraci, koji bi mogli uključivati prilagodbe lučkih propisa, povlastice za tradicijske brodove, jasne kriterije i registre brodova i druge mjere koje bi posjedovanje i korištenje drvenog broda učinile poželjnim. Pri tom je ključna uloga udruga, pojedinaca i stručne javnosti vezanih uz brodove i more da utječu na donositelje odluka i predlažu konkretna rješenja koja bi to mogla osigurati.

Literatura

1. Udruga Lantina Vrboska (2024) Statut Udruge za promicanje vrijednosti tradicionalnih načina plovidbe Lantina Vrboska Otok Hvar. Vrboska.
2. Bezić-Božanić, N. (1994) Stanovništvo Vrboske do kraja 18. stoljeća. Čakavska rič, XXII (2), 75-103. Dostupno na: https://hrcak.srce.hr/138036
3. Duboković, N. (1963) Crkva-tvrđava u Vrboskoj. Prilozi povijesti umjetnosti u Dalmaciji, 15 (1), 111-125. Dostupno na: https://hrcak.srce.hr/149297
4. Petrović, D. (1983) Crkvica sv. Petra u Vrboskoj. Dostupno na: https://hrcak.srce.hr/file/186863
5. Plenković, M. & Dorotka, D. (2025) Ribarski muzej u Vrboskoj - pionirski poduhvat u zaštiti ribarske baštine Jadrana. Pomorski zbornik, Special edition No. 6., str. 227-240. Dostupno na: https://hrcak.srce.hr/en/broj/26058
6. Dančević, L. (1974) Pomorske operacije u Pučkom ustanku na Hvaru i Visu. Hvarski zbornik, II, str. 41-76.
7. Juran, K. (2018) Dolazak korčulanskih kalafata na Murter i druge sjevernodalmatinske otoke u 18. stoljeću. Murterski godišnjak, 15, str. 73-102.
8. Nautička patrola (2024) Smotre i regate hrvatskih tradicijskih plovila 2024: Kompletan kalendar događanja. Dostupno na: https://www.nauticka-patrola.hr/smotre-i-regate-hrvatskih-tradicijskih-plovila-2024-kompletan-kalendar-dogadanja/
9. Šepić, J., Vilibić, I., Rabinovich, A. et al. Widespread tsunami-like waves of 23-27 June in the Mediterranean and Black Seas generated by high-altitude atmospheric forcing. *Sci Rep* 5, 11682 (2015). https://doi.org/10.1038/srep11682
10. Vilibić, I., Zemunik Selak, P., & Šepić, J. (2025). Meteorological tsunamis: From local hazard to global relevance. Reviews of Geophysics, 63, e2024RG000867. https://doi.org/10.1029/2024RG000867

ISSN 0554-6397
UDK: 004.032.26

Damir Krstinić
E-mail: damir.krstinic@fesb.hr
Lantina Vrboska Association

Lantina Vrboska Association – Maritime Heritage in Contemporary Society

Abstract

The Association for the Promotion of Traditional Sailing Values *Lantina* was founded in 2011 in Vrboska on the island of Hvar. It grew out of informal gatherings of enthusiasts brought together by the shared aim of restoring the remaining traditional wooden boats and reviving sailing with the lateen sail, a skill that had largely disappeared following the introduction of engines and the consequent decline in the use of sails. This paper outlines the maritime history of Vrboska as a maritime-oriented community, providing the context in which the *Lantina* Association was established, and presents an overview of its principal activities: the restoration and outfitting of traditional boats, documentation, the organization of events, and the education of young people. At the same time, the paper addresses the broader question of the role of the wooden boat in contemporary society, ranging from the practical challenges associated with owning and maintaining such vessels to an examination of measures that could ensure their long-term sustainability and make their ownership more attractive. Drawing on the association's experience, the paper concludes that the traditional wooden boat can have a future only if it remains "alive", that is, if it is used, maintained, and sailed.

Keywords: Vrboska, Hvar, maritime heritage, traditional sailing, lateen sail, wooden boat