ISSN 0554-6397
UDK: 004.032.26

Marinka Fržop*
E-mail: marinka.frzop@gmail.com
Udruga Betinska gajeta 1740

Utjecaj tradicijskih regata na drvenu brodogradnju

Sažetak

Ovaj rad istražuje transformaciju svakodnevnog života na otoku Murteru kroz prizmu drvene brodogradnje i uporabe gajete. Analiziraju se društvene i tehničke promjene od 1960-ih godina do danas, prateći put gajete od neophodnog radnog alata za opstanak na relaciji otok – kopno – Kornati do statusa zaštićenog kulturnog dobra i simbola identiteta. U radu se obrađuju dva ključna razdoblja: era motorizacije, koja je uvođenjem motora i kabina radikalno izmijenila arhitekturu broda i percepciju vremena te suvremeno doba revitalizacije kroz pokret tradicijskih regata. Izravan uvid u rad lokalnih *škverova* u razdoblju od 1998. do 2025. godine pokazuje kako su upravo regate postale katalizator opstanka drvene brodogradnje, potičući novogradnju i zahtjevne obnove. Podaci su prikupljeni razgovorima s brodograditeljima tijekom 2025. i 2026. godine. Iako nije bilo moguće obuhvatiti sve podatke zbog nedostatka sustavne evidencije, nedostupnosti informacija o pojedinim gradnjama i obnovama te nemogućnosti kontakta s dijelom sudionika, prikupljeni rezultati ipak pružaju relevantan i pouzdan uvid. U rad je uključeno i brodogradilište Filipi u Sukošanu.

Ključne riječi: gajeta, drvena brodogradnja, latinsko jedro, regate, novogradnja, obnova

1. Uvod

Šezdesete i sedamdesete godine prošlog stoljeća označile su sumrak jedne ere i praskozorje tehnološke revolucije na dalmatinskim otocima. Da bismo razumjeli tadašnju svakodnevicu, potrebno je razumjeti logiku života na otoku, koja se bitno razlikovala od današnje. Život nije bio statičan, bio je neprestano kretanje u skladu s prirodnim ritmovima mora i zemlje. Logika opstanka nalagala je posjedovanje zemljišta na trima različitim lokacijama: na matičnom otoku Murteru, radi podmirivanja svakodnevnih potreba, u Modravama na kopnu, gdje su se nalazili maslinici i vinogradi te u kornatskom arhipelagu, koji je služio za ispašu stoke, uzgoj ratarskih kultura i ribolov. Poveznicu tog „trokuta preživljavanja“ činila je isključivo

* predsjednica Udruge Betinska gajeta 1740

gajeta – plovilo koje je omogućavalo svakodnevno svladavanje morskih putova između tih triju prostora. Rute kojima su se kretali betinski i murterski težaci bile su precizno određene sezonskim radovima. Dinamika vjetrova bila je ključna za isplovljavanje u eri prije motora. Logika kretanja podrazumijevala je isplovljavanje u jutarnjim, a povratak u popodnevnim satima, često s brodom punim tereta (poljoprivrednim proizvodima). Vrijeme putovanja mijenjalo se ovisno o udaljenosti posjeda, odnosno o tome nalazi li se posjed bliže ili dalje otoku Murteru. Međutim, more nije uvijek bilo pogodno za plovidbu jedrom. U slučaju bonace, težak je morao posegnuti za veslima, što je značilo produžetak puta tj. cjelodnevno veslanje. Logika života nije se ravnala prema satu, nego prema vremenskim uvjetima. Preživljavanje je ovisilo o praćenju znakova prirode, sunca i neba, dok je poznavanje lokalnih strujanja i ciklusa vjetrova bilo ključno za sigurnu plovidbu na jedra.



Slika 1. Gajeta u Smokvici (Kornati)
Izvor fotografije: Nacionalni park Kornati. Objavljeno u fotomonografiji Kurnati, sjećanje na zaborav. (Preuzeto s Facebook stranice „Gajeta“)



Slika 2. Povratak iz Kornata
Izvor: fototeka Muzeja betinske drvene brodogradnje

2. Motorizacija i transformacija forme i funkcije gajete

Početak kraja apsolutne dominacije latinskog jedra započeo je šezdesetih godina prošloga stoljeća. Ugradnja motora u tradicionalne drvene brodove nije bila samo tehnička nadogradnja, već radikalna društvena promjena koja je iz temelja izmijenila percepciju vremena i prostora. U sukobu tradicije i racionalnosti latinsko je jedro, premda savršeno prilagođeno obalnoj plovidbi, zahtijevalo veliko iskustvo, a njegova ovisnost o vremenskim uvjetima svaki je plan činila neizvjesnim. Motorizacija[1] je donijela racionalniji izbor, plovidba je postala brža i sigurnija, a fizički napori znatno manji, što je bilo ključno za radne migracije i učinkovitiju povezanost s kopnom. Napuštanje jedra značilo je i postupno odumiranje specifičnih znanja o navigaciji i vještini upravljanja jedrom. Ta novostečena sloboda bila je praćena bukom motora i mirisom nafte.

[1] Kazivanje Ljubomira Ante Fržopa o transformaciji forme i funkcije.

Istodobno, razvoj cestovne mreže i pojava automobila dodatno su marginalizirali gajetu kao primarno prijevozno sredstvo. Smanjenjem potrebe za velikim otvorenim prostorom, funkcionalnost se postupno usmjerava prema udobnosti. Mlađe generacije motorizaciju su prihvatile kao jedini racionalan izbor, dok su stariji u gajeti bez jedra vidjeli „brod bez duše“.

Ugradnjom motora i njegovom masovnom primjenom, tradicionalna gajeta doživjela je svoju najradikalniju vizualnu i funkcionalnu promjenu - ugradnju kabine i natkabine. Ta arhitektonska intervencija nije bila tek estetska, već izravna posljedica društvenih promjena i novog ritma života koji je zahtijevao veću udobnost i autonomiju na moru. Ugradnjom kabine gajeta je izgubila svoj izvorni radni profil te dobila dodatni volumen, koji je trajno izmijenio njezina maritimna svojstva. Povišeno težište zahtijevalo je veću vještinu brodograditelja u postizanju stabilnosti. Ipak, korisnici su bili spremni žrtvovati dio plovnih sposobnosti pod jedrom u zamjenu za zaštitu od sunca i kiše te mogućnost boravka i spavanja na brodu. Kasnijim dodavanjem natkabina gajeta je dobila fiksnu zaštitu nad kormilarskim mjestom, što je omogućilo plovidbu u svim vremenskim uvjetima, ali je trajno onemogućilo klasično rukovanje latinskim jedrom.

Prijelaz s otvorenog na zatvoreni brod značio je i promjenu filozofije boravka na moru. Dok je otvorena gajeta podrazumijevala stalnu izloženost vremenskim prilikama i drugim prirodnim elementima, ugradnja kabine donijela je veću udobnost i privatnost te omogućila obiteljski boravak, pripremu hrane i noćenje na brodu. Time se funkcija plovila postupno premjestila s područja ribarstva i težaštva u područje nautičkog turizma i slobodnog vremena. Ovaj je komfor, paradoksalno, pratilo razdoblje zapuštanja dalekih otočnih posjeda. Kako je život postajao brži, a rad se premještao na kopnene djelatnosti, kornatski posjedi i daleki maslinici postajali su teret.



Slika 3. Novoizgrađeni kaić na skaladi (autor: Neven Jović)

3. Regate kao regeneratori baštine

U trenutku kada je tradicijsko jedrenje gotovo u potpunosti iščezlo iz svakodnevne uporabe, krajem 20. i početkom 21. stoljeća nastupa fenomen koji povjesničari i sociolozi nazivaju revitalizacijom pomorske baštine. Pokret obnove tradicijskih plovila i organizacija prvih regata na latinsko jedro označili su ključnu prekretnicu: jedrenje prestaje biti egzistencijalna nužnost i transformira se u svjesni kulturni čin te najvidljiviji oblik čuvanja identiteta. Prve regate organizirane u Murteru 1998. i u Betini 2003. godine unijele su novu dinamiku u lokalnu zajednicu. Ono što je stoljećima bila naporna svakodnevnica težaka, u novom je kontekstu postalo atraktivno iskustvo za sudionike i promatrače. Regate su nosile dvostruku poruku: s jedne strane djelovale su kao povratak u zaboravljeni svijet, dok su s druge strane bile suvremeni društveni događaj koji okuplja ljude različitih profesija i generacija.



Slika 4. Start Regate za dušu i tilo (autor: Igor Turčinov)

Za starije sudionike, povratak pod jedra značio je povratak u vlastitu mladost, evocirajući sjećanja na vrijeme tišine i plovidbe bez buke motora. Ključnu ulogu imali su stariji mještani, čija su svjedočanstva, vještine i savjeti bili dragocjeni u prenošenju znanja mlađim generacijama. Upravo je ta međugeneracijska povezanost osigurala opstanak vještina koje se nisu mogle naučiti iz knjiga, već isključivo praktičnim radom na brodu. Pojava regata izazvala je naglo zanimanje za opremanje brodova starim platnenim jedrima, koja su nosila tragove soli i vremena. Upravo su takva, izvorna jedra krasila prvih sedam gajeta, pet iz Murtera i dvije iz Betine, koje su pokrenule novu eru zaštite izgradnje betinske gajete kao nematerijalnog kulturnog dobra.

Zbog nedostatka prirodnog platna za jedra, uvedeni su moderni sintetički materijali. Iako su ti novi materijali omogućili veću izdržljivost i brzinu, odstupilo se od tradicionalnog izgleda jedra primjenom većih proporcija jedra i lantine. Na taj način,

kroz funkcionalnu opremu, postignut je vizualni znak promjene izgleda tradicionalnog jedra, što je dovelo do uvođenja pravila o snasti i poticanja na to da se brod i oprema zadrže unutar okvira tradicionalnog izgleda. Povećano zanimanje za sudjelovanje u regatama izravno je potaknulo narudžbe novih brodova, opsežne obnove starih gajeta te izradu pojedinih dijelova opreme za jedrenje. U novogradnji je povećana potražnja potaknula brodograditelje na veću tehničku preciznost i estetsku izvedbu, budući da su brodovi sada postali i reprezentativni kulturni i turistički objekti.



Slika 5. Kompletna obnova guca Marija
Izvor: Škver Marin

4. Otok Murter kao regionalni centar

Otok Murter danas se smatra jednim od posljednjih uporišta žive drvene brodogradnje na Jadranu te predstavlja jedinstven fenomen u suvremenom jadranskom pomorskom kontekstu. Dok je u većini otočnih središta proces plastifikacije i modernizacije flote gotovo u potpunosti istisnuo tradicionalnu gradnju, na otoku Murteru je, prema neslužbenom popisu plovila koji su provele udruge na otoku, evidentirano oko 350 drvenih plovila. Naselje Murter s oko 200 plovila je jezgra otočne flote, što je ponajprije povezano s korištenjem kornatskih posjeda. Betina, s približno 80 drvenih brodova, uz snažnu kalafatsku tradiciju, ostaje ključno središte njihove gradnje i održavanja. Jezera i Tisno zajedno broje oko 70 plovila, čime se potvrđuje kontinuitet i prostorna homogenost u očuvanju drvene brodogradnje na otoku. Ova velika sačuvana flota nije slučajnost, već izravna posljedica specifičnog geografskog položaja i povijesnih

okolnosti. Prisutnost operativnih brodogradilišta u Betini ključna je za održavanje flote. Dostupnost stručnog kadra osposobljenog za popravak i održavanje drvenih brodova omogućila je njihovim vlasnicima da svoja plovila desetljećima održavaju u plovnom stanju.

5. Rezultati istraživanja: Analiza lokalnih *škverova*

Brodograditelji su u promatranom razdoblju, potaknuti stabilizacijom sektora, očuvali i dodatno afirmirali svoje povijesno utemeljene vještine, ostajući dosljedni gradnji manjih tradicijskih plovila poput gajeta, leuta, batana, kaića i lađa. Za razliku od novogradnje, obnova je snažno vezana uz osobne motive vlasnika. Često se radi o gajetama koje su nekada služile obitelji, više puta promijenile vlasnika, a potom su ih nasljednici nastojali vratiti u posjed i obnoviti do najsitnijih detalja. Rad drugih brodograditelja na otoku Murteru dokaz je da se brodogradnja nije događala samo u *škverovima*, već i u velikim kućnim prostorima i u dvorištima kuća. Ti su ljudi, unatoč drugim životnim obvezama, nastojali zadržati svoje mjesto u drvenoj brodogradnji.

Ovo poglavlje donosi pregled novogradnji i rekonstrukcija proizašlih iz izvornih terenskih istraživanja i razgovora s brodograditeljima. U nastavku su detaljnije opisani ključni projekti *škverova*, dok se njihov sustavni tehnički pregled nalazi u tablici na kraju rada.



Slika 6. Novoizgrađeni leut Kvarneriol
Izvor: fototeka Muzeja betinske drvene brodogradnje



Slika 7. Novoizgrađena lađa (autor: Neven Jović)

5.1. Radionica za izradu i popravak brodova *Marin*

Škver Marin, u vlasništvu Ljubomira Ante Fržopa, prepoznatljiv je po novogradnji koja spaja tradiciju i suvremenu udobnost. U *škveru* je izgrađeno pet gajeta s kabinom i natkabinom namijenjenih višednevnom boravku na moru.

Izgrađene su i tri otvorene gajete: *Modravka* 2005., *Kurnatarica* 2007. te gajeta iz 2006. godine izgrađena za naručitelja iz susjednog mjesta Jezera.

U *škveru* su izgrađene i dvije lađe s kabinom dužine pet metara, kao i lađa bez kabine *Marinka* 2002. godine, koja se ističe dobrim maritimnim sposobnostima. Ova je lađa postala primjer izvrsnosti maritimnih sposobnosti, zahvaljujući preciznoj gradnji i dubokom razumijevanju ponašanja drvenoga trupa u plovidbi. Njezine plovidbene kvalitete potvrđuju optimalan omjer težine, oblika dna i čvrstoće konstrukcije, što omogućuje sigurnu i brzu plovidbu.

U *škveru* su provedene potpune obnove dvaju guceva za naručitelje iz Primoštena i sa Čiova, kao i cjelovita obnova gajete *Jaka* 2022. godine.

Značajno mjesto zauzima izgradnja školskog broda *Kurnatarica*. Ova gajeta namijenjena je edukaciji djece za jedrenje pod okriljem udruge *Latinsko idro.* Izgrađena prema izvornim linijama betinske gajete, projektirana je za jednaku učinkovitost na vesla i pod jedrom. Tijekom i nakon izgradnje bila je izložena na Sajmu nautike u Zagrebu. U kratkom je vremenu postala jedno od najprepoznatljivijih

obilježja betinske drvene brodogradnje te je 2008. godine predstavljala hrvatsku pomorsku baštinu na međunarodnom festivalu pomorstva u Brestu.

Škver Marin ističe se i kao primjer uspješnog prijenosa tradicijskog znanja u suvremeni kontekst, što potvrđuje izgradnja četiri nova leuta. Suvremena rješenja omogućuju prilagodbu potrebama današnjeg načina života, bez gubitka osnovne funkcije i identiteta plovila.

Kao suvremena evolucija ove tipologije, posebno se ističe leut izgrađen 2011. godine za naručitelja s otoka Prvića, projektiran za višednevni boravak na moru.

Leut *Gušte*, izgrađen 2014. godine za transport maslina i opremljen za jedrenje, danas ima značajnu ulogu u rekreativnom i kulturnom sektoru. Leut *Orlić* iz 2016. godine, s tradicionalnom kabinom, prilagođen je dužim boravcima na moru. Važno je naglasiti da takva plovila u potpunosti zadržavaju temeljna obilježja tradicijskih brodova, što im omogućuje sudjelovanje u regatama pod latinskim jedrom. Multifunkcionalnost leuta očituje se u mogućnosti korištenja različitih sustava pogona, čime se osigurava sigurnost u svim uvjetima plovidbe. To potvrđuje i izgradnja leuta *Kvarneriol* 2020. godine za naručitelja iz Istre. Uz motorni pogon, leuti su u pravilu opremljeni veslima i latinskim jedrom. U trenutku nastanka ovog teksta, u *škveru Marin* u tijeku je gradnja nove gajete.

5.2. Radionica za izradu i popravak brodova *Ćiro*

Škver Ćiro predstavlja ključan čimbenik opstanka tradicijskog brodograditeljskog zanata u Betini. Kroz desetljeća djelovanja, ovaj je *škver* postao sinonim za vrhunsku izradu, ali i za duboko razumijevanje odnosa između čovjeka, broda i mora. Iako je primarno usmjeren na novogradnju i djelomične popravke, značajan dio njegove djelatnosti obuhvaća obnova plovila povijesne vrijednosti i njihovo vraćanje u izvorni oblik. Doprinos *škvera* predstavlja izgradnja replike starohrvatskog broda iz 11. stoljeća, *Condura*. Ovaj projekt potvrdio je da je kalafat Čedomir Burtina posjedovao znanja i vještine potrebne za rekonstrukciju i oživljavanje složenih povijesnih brodskih formi.

Najpoznatija rekonstrukcija *škvera* zasigurno je gajeta *Cicibela*, danas zaštićeno kulturno dobro Republike Hrvatske. Od izvornog broda sačuvano je približno 20 % građe. Svako je rebro pažljivo demontirano, prema njemu izrađeno novo te vraćeno u konstrukciju, kako bi se očuvala izvorna linija broda iz 1931. godine. *Cicibela* danas predstavlja simbol betinske gajete starijeg tipa.

Značajna je i obnova izložbeno-edukacijskog broda Muzeja betinske drvene brodogradnje, gajete *Marija* iz 2021. godine, koju su proveli nasljednici radionice, Nikola i Krešimir Papeša. Također se ističe obnova guca *Belona* iz 2020. godine, nakon koje je brod stavljen pod zaštitu Ministarstva kulture. Gajeta *Baba Tone* predstavlja još jedan vrhunski primjer obnove, pri kojoj je zamijenjeno više od 90 %

izvorne građe. Tijekom obnove bila je dva puta izložena na Sajmu nautike u Zagrebu (2012. i 2013.).

Obiteljska gajeta *Godulica* izgrađena je 1941. godine, a obnavljana je tri puta. Brodovi obnavljani u *škveru Ćiro* nalaze se i u vlasništvu naručitelja iz Pašmana. Gajeta *Mala Matulića*, izgrađena u Betini 1970. godine, obnovljena je u *škveru Ćiro*, a 2015. godine predstavljala je pomorsku baštinu Zadarske županije na Festivalu mora i pomorstva u francuskoj pokrajini Bretanji. Osim cjelovitih rekonstrukcija, u *škveru* su provedeni i brojni djelomični popravci, među ostalim na gajetama *Prvinka* i *Šimica*.

Škver Ćiro neizostavan je akter u revitalizaciji jedrenja na latinsko jedro. Bez njegove stručne podrške, flota s otoka Murtera teško bi održala svoju funkcionalnost. Iako su potpune rekonstrukcije među najvidljivijim postignućima, ključna uloga *škvera* očituje se u svakodnevnim djelomičnim popravcima i redovitim godišnjim remontima.

U trenutku nastanka ovoga teksta, u *škveru* je u tijeku gradnja nove gajete.

5.3. Radionica za izgradnju i popravak brodova *Siniša Mikin*

Radni vijek Siniše Mikina obilježen je rekonstrukcijama, remontima i novogradnjama ne samo u njegovoj radionici, već i u drugim *škverovima* u kojima je radio prije osnivanja samostalnog obrta.

Jedan od najznačajnijih projekata u Mikinovu opusu je gajeta *Dišpetoža*. Preuzevši rad kada su na brodu bila postavljena tek rebra, Siniša je samostalno priveo proces gradnje do završne faze. *Dišpetoža* ima važnu edukativnu ulogu, služeći kao platforma za poduku mladih jedriličara tradicijskom načinu jedrenja.

Za potrebe snimanja filma *Ribanje i ribarsko prigovaranje*, prema nacrtu je izradio brod koji je morao zadovoljiti stroge estetske i povijesne kriterije, čime je uspješno oživio duh renesansnog ribarstva.

Rekonstrukcija gajete *Nadalina*, koja se nalazi na stalnom vezu u sklopu Muzeja na otvorenom, svjedoči o izvornosti njegova rada. *Nadalina* je redoviti sudionik regate *Za dušu i tilo*, gdje pokazuje svu funkcionalnost majstorske izrade.

Kroz svoj samostalni obrt, brodograditelj Mikin udahnuo je novi život brojnim plovilima, među kojima se ističe zahtjevan zahvat na gajeti *Tišnjanka*, popravak pasare za naručitelja iz Seget Vranjica te popravak nekoliko kaića do pet metara.

Najnovije poglavlje Sinišinog stvaralaštva ima osobni karakter. Za potrebe svoje obitelji, izgradio je novu lađu opremljenu tradicionalnim platnenim jedrom.

5.4. Brodograđevni servis *Pile*

Brodograđevni servis *Pile*, u vlasništvu Milana Jadrešića, zauzima posebno mjesto u brodogradnji. Njegov rad obuhvaća širok raspon djelatnosti - od

izgradnje tradicionalnih gajeta prilagođenih suvremenim potrebama, do zahtjevnih rekonstrukcija i izrade replika povijesnih plovila. Posebno se ističe gradnja gajeta s kabinom i natkabinom, koje predstavljaju odgovor na suvremene potrebe korisnika za većom udobnošću i autonomijom na moru. Među njima se izdvaja gajeta opremljena kabinom, natkabinom i sošnim jedrom, koja uspješno spaja tradicionalne linije trupa s drugačijim tipom jedrilja, zadržavajući pritom funkcionalnost za ribarenje i dulji boravak na moru.

Novogradnja gajete *Baba Majo* iz 2018. godine predstavlja svojevrsni povratak izvornoj betinskoj gajeti otvorenog tipa. Duljine 6,55 m, ova je gajeta opremljena za jedrenje te je tradicionalnim načinom, preko *palanki*, porinuta u more.

Značajan iskorak u području povijesne rekonstrukcije *škver* je ostvario gradnjom replika komiških falkuša. Izgrađene su dvije falkuše izvornog viškog tipa - *Mikula* (2005.) i *Palagruža* - pri čemu je primijenjen tradicijski način gradnje, uz određena poboljšanja maritimnih svojstava.

Godine 2006. izgrađena je i *Kraljica mora*, replika bracere iz 18. stoljeća, kod koje je primijenjen inovativan pristup u gradnji oplate - dijagonalno polaganje u tri sloja. Ovakvo rješenje osigurava iznimnu čvrstoću trupa, uz istodobno očuvanje povijesne forme plovila.

Među ostalim projektima ističe se izgradnja obiteljskog broda duljine šest metara za naručitelja iz Sv. Filipa i Jakova (2016.), kao i obnova leuta s kabinom, prilagođenog za višednevni boravak na moru.

Poseban doprinos brodogradilišta predstavlja i sudjelovanje u konstrukciji legendarne ofalkone gajete *Cicibela*, čime se dodatno potvrđuje njegova važna uloga u očuvanju i reinterpretaciji betinske tradicijske brodogradnje.

5.5. Brodogradilište i marina *Betina*

Brodogradilište i marina *Betina* pokazalo je kroz ključni projekt inovacije smjer u kojemu se gajeta može razvijati u suvremenom kontekstu. Projekt gajete *Lipa moja* predstavlja iskorak i jedan od najhrabrijih pokušaja spajanja tradicije i tehnologije. Primjenom inovativnih postupaka gradnje i suvremenom interpretacijom forme, ova se gajeta može promatrati kao moderna inačica klasičnog tipa. Međutim, zbog specifičnih rješenja u konstrukciji kolumbe, izlazi iz strogih okvira tradicijskog broda, otvarajući pitanje granica i mogućnosti evolucije drvene brodogradnje u novom vremenu.

Gajeta *Marina Betina* (2005.), izgrađena kao vlastiti projekt brodogradilišta, predstavlja ogledni primjer klasične betinske gajete. Svojim skladnim linijama i izvrsnim maritimnim svojstvima postala je nezaobilazan sudionik regata na latinsko jedro.

Namjenski projektirana gajeta *Mati Jezerka* (2011.) izgrađena je za udrugu *Južnje strane* iz Jezera. Riječ je o gajeti s izraženom društvenom i edukativnom ulogom, koja služi kao platforma za poduku djece i mladih tradicijskom jedrenju. Uz navedene projekte, u istom je razdoblju realizirana i gajeta izrađena po narudžbi naručitelja iz Stona.

Kontinuitet tradicije možda se najjasnije očituje u činjenici da se i u trenutku pisanja ovoga teksta u Brodogradilištu i marini *Betina* gradi nova gajeta. Za razliku od prethodnih inovativnih iskoraka, ovaj se projekt dosljedno oslanja na tradicijske metode gradnje, koristeći provjerene materijale i tehnike.

5.6. Brodograđevni servis *Kukin*

Gajeta *Beba,* registarskih oznaka MU 1581, izvrsna je potvrda stručnosti brodogradilišta *Kukin.* Pri obnovi gajete precizno su izbalansirani jarbol, lantina i jedro što daje dodatni potisak, koji *Bebu* svrstava među najbolje u njezinoj kategoriji gajeta do 6,50 metara, gdje postiže zapažene rezultate. *Beba* je dokaz da drveni brod star desetljećima, kada se stručno obnovi, može parirati i modernijim izvedbama.

5.7. Brodogradilište *Filipi* – Sukošan

Brodogradilište *Filipi* započinje s radom dolaskom potomaka betinske loze brodograditelja, koji su preselili svoje znanje, alat i zanat u Sukošan, utemeljivši *škver* koji će postati sinonim za vrhunsku drvenu gradnju u Zadarskoj županiji. Danas njegovi nasljednici nastavljaju tradiciju majstorskog umijeća, povezujući naslijeđe s potrebama suvremenog nautičkog tržišta. Razdoblje od 2020. do 2026. godine značajno je, jer obilježava sustavan pristup očuvanju i obnovi tradicijskih drvenih plovila. *Škver* uvodi standard detaljne dokumentacije svakog zahvata. Naglasak je na vraćanju gajeta i leuta u njihovo izvorno stanje, uz očuvanje njihovih linija. U navedenom razdoblju realizirano je sedam većih, fotografski dokumentiranih obnova (dvije pasare, dva kaića, batana, gajeta i leut), uz nekoliko manjih zahvata.

Popis dokumentiranih novogradnji i rekonstrukcija u škverovima u Betini, Murteru, Tisnom i Sukošanu od 1998. do 2026. godine

Škver / Majstor	Naziv broda, registarska oznaka i duljina broda	Tip	Status, namjena i godina gradnje/obnove
Marin (A. Fržop)	Kurnatarica (MU 1), 6,60 m	gajeta	Školski brod, regate (novogradnja, 2007.)
	Marinka (MU 906), 5,00 m	lađa	Obiteljski, edukacija (novogradnja, 2002.)
	Gušte (MU 85), 7.00 m	leut	Obiteljski, prijevoz, regate (novogradnja, 2013.)
	Orlić (MU 84), 7,50 m	leut	Obiteljski, rekreacija, regate (novogradnja, 2016.)
	Kvarneriol (RK 2700379), 8,00 m	leut	Reprezentativna novogradnja (2020.)
	Marija (PŠ 304), 5,70 m	guc	Obiteljski, regate (obnova 2024.)
	Leut Prvić	leut	Reprezentativna novogradnja (2011.)
	Modravka (MU 988), 6,60 m	gajeta	Obiteljski, regate (novogradnja 2005.)
	Mare, ex Jaka (MU 41), 6,50 m	gajeta	Obiteljski, regate (obnova 2022.)
Ćiro (Ć. Burtina, Nikola i Krešimir Papeša)	Cicibela (ZD 988), 7,90 m	gajeta	Zaštićeno kulturno dobro RH, regate (obnova 2011.)
	Baba Tone (MU 612,) 6,00 m	gajeta	Obiteljski, regate (obnova 2011.)
	Mala Matulića, (BG 51)	gajeta	Obiteljski, regate (obnova) Pašman
	Godulica (MU 229), 6,20 m	gajeta	Obiteljska baština, izgradnja 1941. (obnova 2004.)
	Condura	replika	Povijesna rekonstrukcija malog srednjovjekovnog broda iz 11. st. (1998.)
	Marija (MU 1646), 6.90	gajeta	Muzejski izložbeni brod (obnova 2021.)
	Belona, 6,00 m	guc	Zaštićeno kulturno dobro (obnova 2018.)
	Prvinka (MU 1813), 6,20 m	gajeta	Obiteljska baština, djelomična obnova
Siniša Mikin	Dišpetoža (MU 777), 6,60 m	gajeta	Obiteljski, edukacija, regate (novogradnja, 2011.)
	Nadalina (MU 1890), 6,20 m	gajeta	Obiteljski, regate (obnova 2019.)
	Tišnjanka (TI 1), 5,70 m	gajeta	Regate (obnova 2019.)
	Đurđa (MU 162847)	lađa	Obiteljski, edukacija (novogradnja, 2022.)

Škver / Majstor	Naziv broda, registarska oznaka i duljina broda	Tip	Status, namjena i godina gradnje/obnove
Pile (M. Jadrešić)	falkuša Mikula	gajeta s falkama	Specifična novogradnja otoka Visa (2005.)
	falkuša Palagruža	gajeta s falkama	Specifična novogradnja otoka Visa
	Baba Majo (PR 258362), 6,55 m	gajeta	Edukacija, regate (novogradnja 2018.) - Preko
	Cicibela (falkuša)	gajeta s falkama	Specifična novogradnja otoka Visa
	Leut	leut	Obiteljski, rekreacija (obnova 2025.) - Betina
	Novogradnja	gajeta	Obiteljski (2016.) - Filip Jakov
Brodogradilište i marina Betina	Marina Betina (MU 1054), 6,80 m	gajeta	Edukacija, regate (novogradnja 2005.)
	Mati Jezerka (TI 250), 6,70 m	gajeta	Školski brod, regate (novogradnja 2011.)
	Lipa moja (MU 1700), 6,96 m	gajeta	Suvremena verzija, regate (novogradnja 2016.)
	Gajeta s kabinom	gajeta	(novogradnja 2010.) - za Karin
	Gajeta za rekreaciju, 7,00 m	gajeta	(novogradnja 2013.) - za Veneciju
	Gajeta za prijevoz	gajeta	(novogradnja 2010.) - Cavtat
	Leut	leut	(obnovljen) - Murter
Neven Kukin	Beba (MU 1581), 6,75 m	gajeta	Obiteljski, regate (obnova 2016.)
Milan Burtina	(MU 286453)	lađa	Obiteljski, regate (novogradnja 2021.)
Tomislav Pavić	Košte (MU 554), 6,87 m	gajeta	Regate (novogradnja 2011.) - Crna Gora
	Tome (MU 278329), 7,35 m	gajeta	Obiteljski, regate (novogradnja)
Tomislav Pavić / Nikola Balin	Bažokić (MU 8)	leut	Obiteljski, prijevoz, regate (obnova 2005.)
Nikola Skračić	Zadrugarka (MU 673), 6,55 m	gajeta	(obnova 2020.) - Murter
Boris Crvelin	Ilka (MU 887), 6,10 m	gajeta	(novogradnja u Tisnom) - Murter

Škver / Majstor	Naziv broda, registarska oznaka i duljina broda	Tip	Status, namjena i godina gradnje/obnove
Filipi (J. Zrilić, Lj. Zrilić)	(ZD 203212)	gajeta	(obnova) - Zadar
	(NG 155735	leut	(obnova) - Posedarje
	Ljube (ZD 1448)	pasara	(obnova) - Sukošan
	(TG 2518)	pasara	(obnova) - Podstrana
	Marija (KB 279)	kaić	Cesarica/Starigrad
	(ZD 171)	kaić	Diklo/Zadar
	(ZD 4862)	batana	Sukošan

6. Zaključak

Istraživanje potvrđuje da je utjecaj tradicijskih regata bio ključna poluga koja je zaustavila odumiranje drvene brodogradnje. Glavni zaključci rada mogu se sažeti u tri točke:

1. Transformacija funkcije: gajeta je uspješno prešla put od neophodnog radnog plovila težaka do zaštićenog kulturnog dobra i vrhunskog sportsko-rekreacijskog plovila.
2. Održivost zanata: zahvaljujući kontinuiranom radu lokalnih *škverova*, očuvan je kontinuitet kalafatskog umijeća. Otok Murter danas predstavlja regionalno središte s najvećom koncentracijom aktivnih drvenih brodova i novogradnji na Jadranu.
3. Identitetski značaj: revitalizacija latinskog jedra osigurala je međugeneracijski prijenos znanja, čime je pomorska baština prestala biti samo dio prošlosti i postala aktivni element identiteta i turističke prepoznatljivosti otoka Murtera.

Kazivači

Ljubomir Ante Fržop (Radionica za izradu i popravak brodova *Marin*), usmeno kazivanje, pismeno dokumentiranje, osobna zbirka fotografija - Betina, 2025.

Nikola Papeša (*Škver Ćiro*), usmeno kazivanje - Betina, 2025.

Milan Jadrešić (Brodograđevni servis *Pile*), usmeno kazivanje, pismeno dokumentiranje - Betina, 2025.

Siniša Mikin (Radionica za izradu drvenih brodova *Mikin*), usmeno kazivanje, pismeno dokumentiranje - Betina, 2025.

Brodogradilište i marina *Betina,* usmeno kazivanje - Betina, 2026.

Joso i Ljubomir Zrilić (*Škver Filipi*), pismeno dokumentiranje - Sukošan, 2026.

Marko Bašić (*Marina Vinici Murter*), usmeno kazivanje - Murter, 2026.

Literatura

1. Osobna dokumentacija Marinka Fržop
2. Dokumentacija udruge *Betinska gajeta 1740*
3. Fržop, Marinka (2025.) Regata za dušu i tilo: 20 godina pod jedrima tradicije na čast Velike Gospe, Betina, 2026.

ISSN 0554-6397
UDK: 004.032.26

Marinka Fržop
E-mail: marinka.frzop@gmail.com
Association Betina Gajeta 1740

The Impact of Traditional Regattas on Wooden Shipbuilding

Abstract

This paper examines the transformation of everyday life on the island of Murter through the development of wooden shipbuilding and the use of the *gajeta*. It analyses social and technological changes from the 1960s to the present day, tracing the *gajeta's* transformation from an essential means of transport and subsistence—connecting the island with the mainland and the Kornati archipelago—to its present-day status as a protected cultural asset and a symbol of local identity. The paper focuses on two key periods: the era of motorization, which profoundly altered vessel design and perceptions of time through the introduction of engines and cabins, and the contemporary period of revitalization driven by the traditional regatta movement. First-hand insight into the activities of local shipyards between 1998 and 2025 indicates that traditional regattas became an important catalyst for the survival of wooden shipbuilding, stimulating both the construction of new vessels and complex restoration projects. The research is based on interviews with shipbuilders conducted in 2025 and 2026. Although a comprehensive dataset could not be compiled due to the absence of systematic records, gaps in information on individual construction and restoration projects, and the inability to contact some participants, the data collected nevertheless provide relevant and valuable insights. The study also includes the Filipi shipyard in Sukošan.

Keywords: *gajeta*, wooden shipbuilding, lateen sail, regattas, new construction, restoration