ISSN 0554-6397
UDK: 004.032.26

Robert Mohović*
E-mail: robert.mohovic@pfri.uniri.hr
Pomorski fakultet Sveučilišta u Rijeci

Nužnost zadržavanja izvornosti pri obnovi i opremanju tradicijskih brodica

Sažetak

Obnova i opremanje tradicijskih brodica predstavljaju izazov iz više razloga. Nažalost, kvalificiranih majstora tradicijske brodogradnje ima sve manje, izbor kvalitetnog materijala za obnovu i opremanje je sužen, a za veće zahvate, kada bi bilo potrebno imati i tehničku dokumentaciju, ona najčešće ne postoji. Pri obnovi i opremanju tradicijskih brodica često se koriste suvremeni materijali i tehnike. Sve su to izazovi s kojima se suočavamo pri obnovi, posebno ako je cilj obnove zadržavanje tradicijske brodice u izvornom/autentičnom obliku - a trebao bi biti. Regate tradicijskih barki na jedra zasigurno su privukle pojedince koji baštine tradicijske brodice da ih čuvaju i obnavljaju, a pridonijele su i većem senzibilitetu javnosti za ovaj dio pomorske baštine. Međutim, one su djelomično i dovele do toga da obnova i opremanje tradicijskih brodica nisu provedeni na način koji bi očuvao njihovu izvornost. Zadržavanje izvornosti tradicijskih brodica trebao bi biti jedan od ključnih ciljeva u području očuvanja i revitalizacije tradicijske pomorske baštine, osobito u svjetlu uvrštavanja umijeća gradnje i plovidbe tradicijskim barkama na Popis nematerijalnih kulturnih dobara Republike Hrvatske. Kako bi se taj cilj uspješno ostvario, postoje odgovarajući modeli, znanje, pa i određena pravila, no potrebno je postići širi konsenzus o tome da je očuvanje izvornosti tradicijskih brodica od presudne važnosti. U ovom radu se detaljno analiziraju postulati na kojima bi se trebala temeljiti obnova i opremanje plovila kako bi se sačuvala njihova izvornost te su prikazani primjeri dobre i loše prakse. Tekst se temelji na *Pravilima za konstrukciju i opremu tradicijskih plovila s pravilima regatnog jedrenja tradicijskim i povijesnim plovilima*, koja je donijela Koordinacija udruga za očuvanje i revitalizaciju pomorske, ribarske i brodograđevne baštine Kvarnera i Istre – Tradicijska jedra Kvarnera i Istre, a koja predstavljaju kvalitetnu osnovu za razmatranje problematike koja je predmet ovoga rada.

Ključne riječi: očuvanje i revitalizacija pomorske, ribarske i brodograđevne baštine, zadržavanje izvornosti pri obnovi i opremanju tradicijskih brodica, modeli i Pravila za postizanje cilja

* Redoviti profesor u trajnom izboru na Zavodu za nautičke znanosti Pomorskog fakulteta Sveučilišta u Rijeci, predsjednik Ekomuzeja Mošćenička Draga, predsjednik Koordinacije udruga za očuvanje i revitalizaciju pomorske, ribarske i brodograđevne baštine Kvarnera i Istre - Tradicijska jedra Kvarnera i Istre, dopredsjednik Katedre Čakavskog sabora općine Mošćenička Draga i pročelnik Sekcije za hrvatsku pomorsku baštinu Znanstvenog vijeća za pomorstvo Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti (HAZU).

1. Uvod

U posljednjih dvadesetak godina postignuti su značajni rezultati u području očuvanja i revitalizacije pomorske, ribarske i brodograđevne baštine. Pritom su pokrenute mnogobrojne regate tradicijskih barki na jedra i organizirani festivali temeljeni na maritimnoj baštini, organiziran čitav niz predavanja, okruglih stolova, izložbi, radionica tradicijskih pomorskih, ribarskih i brodograđevnih vještina, odobreni su i realizirani brojni međunarodni i drugi projekti u području očuvanja i revitalizacije pomorske, ribarske i brodograđevne baštine te su pokrenute razne inicijative i mnoge druge značajne aktivnosti koje su doprinijele vidljivosti, ali i realizaciji konkretnih sadržaja.

Svjedoci smo da je posljednjih dvadesetak godina značajno poraslo zanimanje za čuvanje i obnovu tradicijskih barki, kojemu je uvelike doprinijela organizacija raznih smotri i regata tradicijskih barki na jedra i općenito manifestacija temeljenih na pomorskoj baštini. No, obnova i opremanje tradicijskih brodica predstavlja izazov iz više razloga. Kvalificiranih majstora tradicijske brodogradnje ima sve manje, izbor kvalitetnog materijala za obnovu i opremanje je sužen, a za veće zahvate za koje bi bilo potrebno imati i tehničku dokumentaciju, ona najčešće ne postoji. Pri obnovi i opremanju često se koriste suvremeni materijali i tehnike. Sve su to izazovi s kojima se suočavamo pri obnovi, posebno ako je cilj obnove zadržavanje tradicijske brodice u izvornom/autentičnom obliku - a trebao bi biti.

Regate tradicijskih barki na jedra zasigurno su privukle pojedince koji baštine tradicijske brodice da ih čuvaju i obnavljaju, a ojačale su i senzibilitet javnosti za ovaj dio pomorske baštine. Međutim, one su djelomično i dovele do toga da obnove i opremanja tradicijskih brodica nisu provedene na način da brodice zadrže svoju izvornost.

Zadržavanje izvornosti tradicijskih brodica trebao bi biti jedan od važnijih ciljeva u području očuvanja i revitalizacije tradicijske pomorske baštine, osobito u svjetlu uvrštavanja umijeća gradnje i plovidbe tradicijskim barkama na Popis nematerijalnih kulturnih dobara Republike Hrvatske.

Kako bi se taj cilj uspješno ostvario, postoje odgovarajući modeli, znanje, pa i određena pravila, no potrebno je postići širi konsenzus o tome da je očuvanje izvornosti tradicijskih brodica od presudne važnosti.

Pri promišljanju obnove tradicijskih barki potrebno je poći od temeljnih postulata koji se odnose na kulturnu baštinu općenito.

Kulturna baština, materijalna i nematerijalna, zajedničko je bogatstvo čovječanstva u svojoj raznolikosti i posebnosti, a njena zaštita jedan je od važnih čimbenika za prepoznavanje, definiranje i afirmaciju kulturnog identiteta. Kulturna baština dio je naših života, a njezina obnova, čuvanje i prenošenje običaja i znanja na nove generacije oblikuju budućnost svijeta.

Pomorska baština jedna je od temeljnih kulturnih vrijednosti svakog pomorskog naroda. Očuvanje pomorske baštine, kao dijela cjelokupnog kulturnog nasljeđa jednog naroda, ima važnu ulogu za prepoznavanje, definiranje i afirmaciju kulturnog identiteta te prenošenje iskustva prethodnih generacija na nove generacije. Pristup pomorskoj baštini treba biti multidisciplinaran, jer se istovremeno mora promatrati samo plovilo, njegova izgradnja i opremanje, upravljanje i plovidba (uz pomoć snage vesala, vjetra i motora), poznavanje pomorske meteorologije i geografije, kao i privredni i kulturni kontekst u kojemu određeno plovilo ispunjava svoju funkciju (prijevoz putnika i tereta, ribarstvo, istraživanje, sport, razonoda...). Uz sva praktična znanja i vještine, pomorska baština uključuje poznavanje maritimnog leksika te vjerovanja i društvene običaje života uz more.

Kada govorimo o obnovi i opremanju tradicijskih plovila, njih ne smijemo „uljepšavati" ni „modernizirati" jer takvim krivotvorinama (forme, izgleda, opreme...) razaramo njihovu vrijednost i praktičnost koju su izgradile i dosegle prethodne generacije. Tradicijske barke moramo održavati s njihovom izvornom opremom i u njihovim izvornim oblicima. Da bismo to uspjeli, moramo očuvati brodograditeljski zanat te obnavljati i graditi barke na način da one sačuvaju izvorni izgled. Isto vrijedi i za njihovo opremanje.

Svjedoci smo da u praksi postoje različiti pristupi obnovi i opremanju tradicijskih barki, koji vrlo često odstupaju od temeljnih načela onoga što tradicijska barka jest. Kako bi se u tom smislu napravio iskorak, Koordinacija udruga za očuvanje i revitalizaciju pomorske, ribarske i brodograđevne baštine Kvarnera i Istre 2014. godine izradila je svoja *Pravila za konstrukciju i opremu tradicijskih plovila s pravilima regatnog jedrenja tradicijskim i povijesnim plovilima*, koja su u nekoliko navrata naknadno dorađivana. Pravila su izrađena s ciljem očuvanja što izvornijeg izgleda tradicijskih barki, osiguravanja pravednijih uvjeta natjecanja na regatama tradicijskih jedrilica te pružanja smjernica vlasnicima, brodograditeljima i projektantima pri obnovi, konstrukciji i opremanju tradicijskih barki.

Osim Pravila, Koordinacija je pokrenula projekt Katalogizacije tradicijskih plovila te pritom izradila Obrazac katalogizacije tradicijskih plovila. Uz to, izrađen je i strukturirani Obrazac prijave za regatu tradicijskih plovila na jedra. Koordinacija je 2024. godine izradila i Obrazac provjere izvornosti/autentičnosti tradicijskih barki.

Pri izradi prijedloga Pravila, kao predložak je korišten Pravilnik *Unione Italiana vela tradizionale - UNIVET* (Talijansko udruženje za tradicionalno jedrenje). Ova Pravila temelje se na Anglosaksonskom iskustvu. Osim ovog pravilnika, razmatran je i Pravilnik *Associazione vela al terzo - Venezia* (Udruga za jedrenje oglavnim jedrom iz Venecije). Također, kao predložak i ideja vodilja za očuvanje tradicijskih plovila korištena je Barcelonska povelja (*The Barcelona Charter*), tj. Europska povelja za očuvanje i obnovu tradicijskih brodova koji se koriste za plovidbu. Valja naglasiti da je tekst Pravila prilagođen posebnostima tradicijskih plovila hrvatske obale Jadrana.

U uvodnim razmatranjima naglašeni su motivi, ciljevi i osnovne definicije kojima se vodilo pri izradi Pravila, kao i pri njihovom korištenju i tumačenju, a mogu se svesti na sljedeće:

- Očuvanje povijesnog, kulturnog i estetskog nasljeđa koje se ogleda u tradicijskim plovilima s tradicijskim ili klasičnim jedrima predstavlja nužnost. Regate pritom ne smiju biti same sebi svrha, već sredstvo kojim se pridonosi ostvarenju tog cilja.
- Plovilo se smatra „tradicijskim" kada njegova gradnja i oprema slijede projektiranu tipologiju, koja se ponavljala u duljem vremenu bez značajnijih prekida.
- „Povijesno plovilo" je ono koje se pojavilo i koristilo u jednom razdoblju u povijesti i nakon toga dulje vrijeme nije bilo u upotrebi.

Svjesni činjenice da se danas koriste suvremeni materijali i tehnike, koji su u pojedinim slučajevima opravdani radi očuvanja plovila, pri izradi pojedinih odredbi prihvaćeni su određeni kompromisi za koje smatramo da ne narušavaju bitno njihovu izvornost. Na taj način omogućuje se obnova i zaštita većeg broja plovila, uz istodobno očuvanje njihovih temeljnih tradicijskih vrijednosti.

Vlasnici, brodograditelji i projektanti plovila potiču se na postupanje u skladu s Pravilima te na izbjegavanje netradicionalnih zahvata kojima bi se poboljšavala maritimna obilježja plovila.

U daljnjem tekstu ovoga rada, slijedeći odredbe i duh Pravila, prikazani su i obrazloženi primjeri dobre i loše prakse u obnovi i opremanju tradicijskih barki. [1]

2. Zahtjevi dijela pravila koja se odnose na konstrukciju i opremu tradicijskih plovila

Na samom početku ovoga dijela Pravila utvrđeni su opći normativi za gradnju i projektiranje tradicijskih plovila, pri čemu je istaknuto sljedeće:

Tradicijska plovila trebaju imati trup i dijelove opreme od drva, tradicionalne jadranske (mediteranske) gradnje, s rebrima i oplatom u jednom sloju (isključuje se dijagonalna oplata i upotreba ukočenog drva), a ukoliko su ojedrena, trebaju biti opremljena jedrima s tradicionalnom jadranskom (mediteranskom) oputom.

Plovila trebaju po projektu, gradnji i materijalima biti sukladna (što se tiče trupa i opreme, bilo fiksne ili pomične) onima koja su se upotrebljavala u pomorstvu za ribolov i promet na Jadranu ili Mediteranu, a koristila su se u vrijeme kada su vesla i jedro bili jedini načini propulzije.

[1] Sve korištene fotografije primjera dobre i loše prakse u obnovi i opremanju tradicijskih barki su iz arhiva Ekomuzeja Mošćenička Draga i arhiva Koordinacije udruga za očuvanje i revitalizaciju pomorske, ribarske i brodograđevne baštine Kvarnera i Istre.

Bez obzira na navedeno, plovila moraju biti opremljena suvremenom sigurnosnom opremom predviđenom zakonom i važećim propisima.

Pri definiranju veličine pojedinih konstrukcijskih dijelova plovila i opreme u odnosu na duljinu plovila (L), duljinom plovila se smatra, ako u pojedinim odredbama Pravila nije drugačije definirano, duljina trupa plovila preko svega (duljina bez kosnika i/ili drugih izdanaka).

2.1. Konstrukcijska obilježja tradicijskih plovila

U ovom dijelu Pravila definirani su zahtjevi za trup plovila, kobilicu, kormilo i metalne dijelove konstrukcije.

2.1.1. Trup

Trup plovila treba biti izrađen od drva u mjerama koje su u skladu s tradicijskim načinom gradnje jadranskih (mediteranskih) plovila i opremljena tradicijskim jedrima, ukoliko su ojedrena. Trup treba biti izgrađen s poprečnim rebrima i s uzdužnom oplatom dodirne gradnje, što znači da preklopna gradnja nije dozvoljena.

Svi strukturalni elementi, oplata, palube i *mrtve bande* trebaju biti izrađeni od masivnog drva. Iznimno je dozvoljena upotreba vodootpornih šperploča, ali samo za pokrove grotala, pregrade u trupu, i eventualne palubne kućice na većim plovilima.

Trup plovila treba biti obojan klasičnim vrstama premaza, a iznimno, ako je to opravdano za očuvanje plovila, može biti presvučen epoksidnim premazom ili drugim sličnim premazom. Pri bojenju trupa plovila treba izabrati tradicionalne vrste i nijanse boja.

Analizom posljednja dva odlomka, uočava se određeno odstupanje od tradicijskih načela gradnje, s obzirom na to da je dopuštena uporaba vodootpornih šperploča za pojedine manje značajne dijelove plovila, kao i iznimna mogućnost premazivanja trupa epoksidnim ili drugim odgovarajućim zaštitnim premazom.

U praksi se događa da ova iznimna mogućnost postaje pravilo te da se ne koriste samo epoksidni premazi, već se stavljaju i mrežice, ili se trupovi plovila čak i plastificiraju.



Slika 1. Netradicionalne izvedbe brodica i korištenje netradicionalnih zaštita trupa

2.1.2. Kobilica

Kobilica je jedna od najznačajnijih konstrukcijskih elemenata plovila. No, svjedoci smo da se raznim netradicijskim/neizvornim izvedbama i dimenzijama pokušavaju povećati maritimne performanse plovila. Imajući u vidu ove činjenice, u Pravilima je definirano sljedeće:

Uzdužna linija kobilice treba biti ravna i neprekinuta na najmanje 90 % duljine plovila na vodnoj liniji, dok visina kobilice (h) u odnosu na osnovku, uključivši eventualnu štitnu kobilicu (*šjoletu*), ne smije premašiti vrijednost dobivenu prema sljedećem izrazu: $h \leq k * L$, gdje je k – koeficijent za određivanje visine kobilice u odnosu na osnovku za razne duljine trupa plovila (L). Dozvoljene vrijednosti koeficijenata (k) prikazane su u priloženoj tablici.

L	3 – 3,5 m	3,5 – 4 m	4 – 5 m	5 – 6 m	6 – 7 m	7 – 8 m	8 – 9 m	9 – 10 m
k	0,040	0,037	0,035	0,034	0,033	0,032	0,031	0,030

Maksimalno odstupanje stvarne vrijednosti visine kobilice (h) od vrijednosti dobivene prethodnim izrazom ne smije biti veće od + 1 cm, a pri određivanju vrijednosti h za pojedinu duljinu plovila, ona ne smije prelaziti vrijednost dobivenu za maksimalnu visinu kobilice plovila sljedećeg duljinskog razreda.

Međutim, kod pojedinih plovila uzete su u obzir njihove specifične značajke. Visina kobilice (h), uključivši eventualnu štitnu kobilicu (*šjoletu*) istarskih batana duljine do 6 m ne smije biti veća od 6 cm, a istarskih batana duljine preko 6 m ne smije biti veća od 8 cm. Plovila kod kojih je kobilica na krmenom dijelu plovila viša zbog mogućnosti ugradnje ležaja za osovinu i vijka, visina kobilice (h) mjeri se na polovini duljine plovila (L/2). Visine kobilice za specifične tipove plovila (npr. lošinjska regatna pasara) su nešto veće.

Posebno valja istaknuti da su apsolutno zabranjene dodatne fiksne ili pomične kobilice, peraje i slično, a koje dodatno smanjuju zanos plovila. Nažalost, svjedoci smo da ima i tih slučajeva.



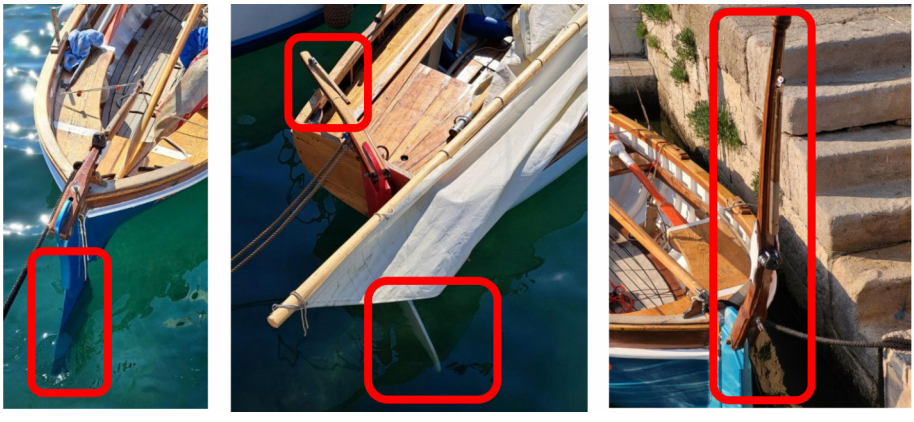
Slika 2. Netradicionalne izvedbe kobilica

2.1.3. Kormilo

Kormilo treba biti izrađeno od masivnog drva i može se protezati ispod kobilice za najviše 1/10 duljine trupa plovila (L). Iznimno kod batana kormilo se može protezati ispod kobilice najviše 2/10 duljine trupa plovila (L).

Nisu dozvoljena kormila koja se mogu zakretati oko horizontalne osovine, rudo kormila treba biti izrađeno od masivnog drva, a na rudu nisu dozvoljeni produžeci.

Obilježja kormila, iako su s tradicijskog stajališta jasna, trebalo je posebno istaknuti i definirati, jer upravo izvedba i dimenzije kormila danas često znatno odstupaju od izvornih.



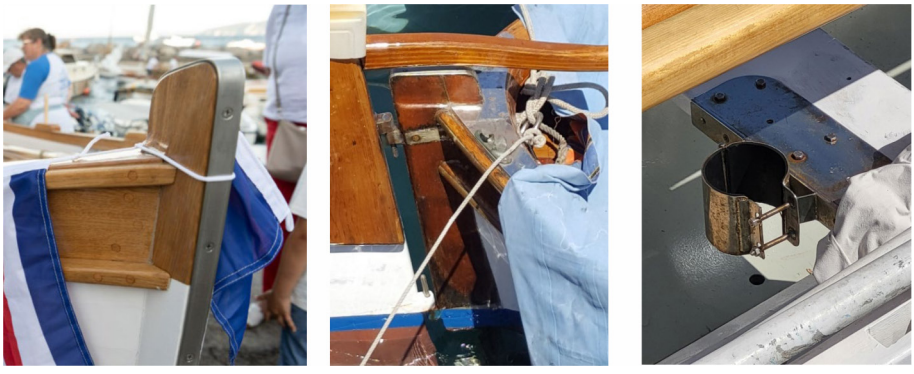
Slika 3. Netradicionalne izvedbe kormila i ruda kormila

2.1.4. Metalni dijelovi konstrukcije

Odstupanje od tradicijskih načela metalnih dijelova konstrukcije također je česta pojava, stoga je i ova tematika obrađena u Pravilima.

Definirano je da se smiju koristiti samo oni metalni dijelovi konstrukcije koji su u skladu s tradicijskom gradnjom, a pritom se potiče korištenje mjedi ili bronce, kao i pocinčanih dijelova i čavala. Može se koristiti i željezo, iznimno i nehrđajući čelik, ali u tom slučaju svi vidljivi dijelovi konstrukcije moraju biti obojani. Time je dopuštena primjena suvremenih materijala, ali na način da se vizualno ne ističu, budući da su obojeni.

Uočena je i izvedba pojedinih metalnih dijelova konstrukcije koji nisu izrađeni u skladu s izvornom izvedbom, a pritom dodatno predstavljaju opasnost za posadu. Stoga je definirano da svi metalni dijelovi konstrukcije moraju biti zaobljeni, odnosno obrađeni tako da predstavljaju što manju opasnost za posadu, kao i druga plovila i njihovu posadu, a vrlo tanki profili (limovi) čiji su rubovi nezaštićeni nisu dozvoljeni.



Slika 4. Korištenje netradicionalnih materijala i izvedbi metalnih dijelova plovila

2.2. Obilježja snasti

U ovom dijelu Pravila definirani su zahtjevi za opremanje plovila snasti, zatim zahtjevi za jarbolje, jedra (materijal i položaj krojki, odnos baze i visine jedara) i metalne dijelove opreme.

Definirano je da u skladu s tradicijom snast treba biti klasična kakva se koristila na Mediteranu. Pritom su prihvatljiva jedra različitih oblika (latinska, oglavna, sošna, strma, prečke (*flokovi*)), uz jedini uvjet da odgovaraju značajkama svojstvenim mjestu odakle potječe plovilo, a vlasnici plovila trebali bi se pri projektiranju, gradnji i opremanju svojih plovila voditi načelima lokalne tradicije.

2.2.1. Jarbolje

Analizom stanja na terenu uočena su česta odstupanja u izvedbi i dimenzijama jarbolja, zbog čega je u ovom dijelu Pravila posebna pažnja posvećena detaljnom definiranju njihovih obilježja. Tako jarboli, lantine (gornje i donje), kosnici i tanguni, kao i eventualni krmeni stupovi, trebaju biti izrađeni od masivnog drva, bilo u jednom komadu ili lijepljenjem od više dijelova. Pri primjeni lijepljenog drva učinjen je određeni kompromis, koji se smatra funkcionalnim i prihvatljivim rješenjem.

Važno je istaknuti da su zahtjevi definirani u nastavku proizašli iz proučavanja priručnika, stručne literature, planova i povijesne fotografske dokumentacije iz razdoblja „vremena jedara“ (19. stoljeće i početak 20. stoljeća). Ukupna duljina jarbola, izmjerena od najniže točke, pete (temelja jarbola u *škaci*) do najviše točke (uključivo jabuku, *pomul*) ne smije biti veća od duljine trupa plovila (L), kako je to bio običaj na tradicijskim plovilima (iznimno 1,1 L). Kod plovila opremljenih sošnim i vršnim jedrom, jarbol može imati nastavak koji iznad vrha jarbola ne smije prelaziti 1/3 duljine jarbola. Bez obzira na eventualne dodatke (produžetke) između temelja

jarbola (*škace*), odnosno prirodnog ležišta jarbola na kobilici ili pasmi i pete jarbola, visina jarbola računa se od kobilice ili pasma. Isti pristup vrijedi i za jarbole koji se naslanjaju na palubu, pa se duljini stvarnog jarbola dodaje udaljenost od kobilice ili pasma do stvarne pete jarbola.

U slučaju opremanja plovila latinskim jedrom, duljina lantine ne smije biti veća od 1,5 L (iznimno 1,6 L, a u ovom definiranju uzet je u obzir kriterij *Latinskog idra*), u slučaju opremanja plovila oglavnim jedrom duljina gornje lantine ne smije biti veća od 1,2 L, a duljina donje lantine (*buma*) ne smije biti veća od 0,9 L kada je jarbol na približno jednoj trećini duljine trupa, i ne veća od 1,0 L kada je jarbol na samom pramcu (≈ 0,15 L od pramca), u slučaju opremanja plovila sošnim jedrom duljina gornje lantine ne smije biti veća od 1,0 L, a duljina donje lantine (*buma*) ne smije biti veća od 0,9 L kada je jarbol na jednoj trećini duljine trupa te ne veća od 1,0 L kada je jarbol na samom pramcu (≈ 0,15 L od pramca), u slučaju opremanja plovila strmim jedrom ukupna visina jarbola i gornje lantine ne smije biti veća od 1,5 L (iznimno 1,6 L), a duljina donje lantine (*buma*) ne smije biti veća od 0,9 L kada je jarbol na jednoj trećini duljine trupa te ne veća od 1,0 L kada je jarbol na samom pramcu (≈ 0,15 L od pramca).

U slučaju opremanja plovila prečkom (*flokom*), može se koristiti kosnik. Duljina kosnika izvan trupa ne smije biti veća od 0,3 L. Na većim plovilima, kao što su bracere i trabakuli, tradicionalno duljina kosnika izvan trupa može biti 0,66 L.

Pripone (*sartige*) i leto (*štraj*), kao i podigač (*gindac*) prečke (*floka*), trebaju biti prihvaćeni izravno na jarbol, odnosno okov na jarbolu te nije dozvoljeno izbacivanje (bilo horizontalno, bilo vertikalno) dijelova jarbola koji nisu svojstveni tradicionalnom opremanju plovila.



Slika 5. Korištenje netradicionalnih materijala i izvedbi metalnih dijelova na jarbolima

2.2.2. Jedra

Osim izvedbe trupa, jedno od ključnih obilježja koje definira tradicijsko plovilo na jedra svakako su njegova jedra. Upravo se kod izvedbe jedara pojavljuje jedan od najvećih izazova očuvanja izvornosti tradicijskih plovila, budući da način njihove izrade i korišteni materijali značajno odstupaju od tradicijskih rješenja. Stoga je i ovom dijelu Pravila posvećena posebna pažnja, iako su rezultati upitni. Pritom su detaljno definirani materijali za izradu jedara, položaj krojki te odnos baze i visine jedara, a sve s ciljem očuvanja njihove izvornosti.

U uvodnom dijelu o jedrima načelno se definira da plan jedrilja, osim glavnog i eventualno krmenog jedra, može sadržavati i jedno ili više jedara po pramcu (prečke), kao i eventualno drugih jedara koja tradicionalno pripadaju određenom tipu i veličini plovila. Također je naglašeno da nije dozvoljeno opremanje plovila drugim tipom jedara kao što su spinakeri, đenakeri ili slično, koji su u potpunosti strani svijetu tradicijskih jedara na Jadranu.

Materijal jedara

Jedra trebaju biti izrađena od tekstila na bazi prirodnih vlakana, poput pamuka, lana, konoplje i drugih vlakana biljnog podrijetla, dok su ojačanja dopuštena isključivo u nužnom opsegu te moraju biti izrađena od kože ili drugih prirodnih materijala koji ne moraju nužno biti biljnog podrijetla. Jedra se iznimno mogu izraditi od suvremenijih materijala, pod uvjetom da su bojom i teksturom slična jedrima izrađenima od prirodnih vlakana te da imaju srednju ili visoku jediničnu masu, koja nikako ne smije biti manja od one koja se primjenjuje za tradicionalna jedra odgovarajuće veličine plovila. Jedinična masa jedrenine treba biti ≥ 155 g/m^2. Strogo je zabranjena uporaba visokotehnoloških materijala, kao i jedara lamelirane ili kompozitne izrade (najlon, kevlar, mylar, spectra, karbonska vlakna, cuben, vectran, 3DL, genesis, PBO, pentex i sl.) te sintetičkih materijala koji sadrže elemente značajnih tehnoloških inovacija.

Također je definirano da jedra moraju biti bez šteka, daščica, metalnih ojačanja i ušivene čelične užadi. Na jedrima je dopuštena uporaba isključivo metalnih oka (*oćeta*), pri čemu se posebno potiče izrada jedara na tradicionalan način, s rubovima upletenima na obrubne konope, prema uzoru na jedra iz prošlosti. Ovdje treba istaknuti da su lošinjske regatne pasare izvorno imale strma jedra sa *štekama* te da se takva izvedba smatra prihvatljivom. Drugo je pitanje njihovog nastupa na regatama u skupini s ostalim tradicijskim pasarama.

Uzimajući u obzir stanje na terenu i činjenicu da je većina tradicijskih plovila opremljena jedrima od dakrona, donesena je kompromisna odredba kojom se, uz svijest da takav materijal nije dio tradicijske izvedbe, iznimno dopušta uporaba suvremenijih materijala. Pritom jedra moraju bojom i teksturom odgovarati jedrima od prirodnih vlakana te imati primjerenu jediničnu masu. Nažalost, ako se za neki dio opreme tradicijskih barki može reći da je odredba „iznimno je dopušteno" s vremenom postala pravilo, onda se to ponajprije odnosi na materijal izrade jedara. Mnogi pritom

idu i korak dalje te, osim dakrona, koriste i suvremene visokotehnološke materijale (kevlar, karbon i sl.).



Slika 6. Korištenje netradicionalnih materijala i izvedbi jedara

Položaj krojki (ferši)

Jedra trebaju biti izrađena s vertikalnim krojkama (*feršama*) usporednima sa zadnjim porubom jedra (*ventamom*), pri čemu krojke moraju biti međusobno sašivene. Nije dopuštena uporaba jedara s vodoravnim ili radijalnim krojkama, lijepljenim ili lameliranim krojkama, kao ni jedara izrađenih bez krojki i ušitaka.

Tradicijska jedra izrađivana su s vertikalnim krojkama (*feršama*) usporednima sa zadnjim porubom jedra (*ventamom*), dok se ostale izvedbe ne smatraju tradicijskima. Unatoč tomu, takva se rješenja često primjenjuju, što znatno narušava izvorni izgled tradicijskih plovila.



Slika 7. Položaj krojki – vertikalne i horizontalne krojke (ferše)

Međutim, lošinjske regatne pasare, koje su od početka bile zamišljene kao takmičarske brodice, bile su ojedrene strmim jedrima s horizontalnim krojkama, a koristili su i *šteke* (horizontalne letvice koje su se umetale na stražnjem porubu jedra, *ventamu*).

Imajući u vidu navedeno, a s ciljem očuvanja najveće moguće izvornosti tradicijskih brodica, potrebno je poznavati vrijeme nastanka pojedinog tipa brodice te njezin povijesni razvoj.

Odnos baze i visine jedara

Kako bi se očuvao izvorni oblik jedara, koji se također vrlo često narušava, detaljno su definirani omjeri baze i visine za pojedine vrste jedara. Zahtjevi navedeni u nastavku proizašli su iz priručnika, stručne literature, nacrta i povijesne fotografske dokumentacije iz „vremena jedara" (19. stoljeće i početak 20. stoljeća).

U slučaju opremanja plovila latinskim jedrom, omjer (O) između visine okomice na bazu (v) i baze glavnog jedra (b) ne smije biti veći od 1,7 ($O = v/b \leq 1,7$). U slučaju opremanja plovila oglavnim jedrom, omjer (O) između visine okomice na bazu (v) i baze glavnog jedra (b) ne smije biti veći od 1,6 ($O = v/b \leq 1,6$). U slučaju opremanja plovila sošnim jedrom, omjer (O) između visine okomice na bazu (v) i baze glavnog jedra (b) ne smije biti veći od 1,5 ($O = v/b \leq 1,5$). U slučaju opremanja plovila strmim jedrom, omjer (O) između visine okomice na bazu (v) i baze glavnog jedra (b) ne smije biti veći od 1,8 ($O = v/b \leq 1,8$), a u slučaju opremanja plovila prečkom (*flokom*), pritezni rogalj prečke (rogalj *škotine*) ne smije prelaziti 1/3 duljine plovila od pramca. Također, zabranjeni su tzv. *roll flokovi*.



Slika 7. Netradicionalna jedra na tradicijskim plovilima

2.2.3. Metalni dijelovi opreme

Metalni dijelovi opreme vrlo često odstupaju od tradicijske izvedbe i često predstavljaju opasnost za posadu.

Prema Pravilima, smiju se koristiti samo oni metalni dijelovi opreme koji su u skladu s tradicijskim opremanjem tradicijskih plovila na jedra, a potiče se korištenje mjedi, bronce ili pocinčanog željeza. Može se koristiti i željezo, iznimno i nehrđajući čelik,

ali u tom slučaju svi vidljivi dijelovi opreme moraju biti obojani. Time je, kao i kod metalnih dijelova konstrukcije, dopuštena primjena suvremenih materijala, uz uvjet da se njihov izgled vizualno uskladi s tradicijskim elementima, primjerice odgovarajućom bojom.

Posebno je kod pojedinih metalnih dijelova opreme uočena izvedba koja nije izvorna te koja predstavlja značajnu opasnost za posadu. Stoga je definirano da svi metalni dijelovi opreme moraju biti zaobljenih rubova, odnosno odgovarajuće obrađeni kako bi predstavljali najmanju moguću opasnost za posadu, kao i za druga plovila i njihove posade. Upotreba vrlo tankih profila (limova) s nezaštićenim oštrim rubovima nije dopuštena.

2.3. Obilježja palubne i manevarske opreme

Analizom stanja u floti tradicijskih plovila uočena su česta neizvorna obilježja palubne i manevarske opreme. Slijedom navedenoga, u Pravilima su definirani zahtjevi koji se odnose na užad i palubnu opremu.

2.3.1. Užad

Sva fiksna i pomična oprema treba biti izrađena od prirodnih tekstilnih vlakana (konoplja, pamuk, kokos, manila, sisal i sl.). Sintetički materijali (najlon, polipropilen, poliester i dr.) mogu se koristiti ako svojim izgledom, bojom i teksturom odgovaraju užadi izrađenoj od prirodnih materijala. Iznimno je dopuštena uporaba konopa bijele boje. Uporaba konopa izrađenog od suvremenih vlakana, kao što su kevlar, spectra i sl., nije dopuštena. Sva užad koja se koristi mora biti sukana, dok uporaba pletene užadi nije dopuštena.

U ovom dijelu Pravila napravljen je kompromis u pogledu mogućnosti uporabe sintetičkih materijala, čija je prednost jednostavnije održavanje i veća trajnost užadi. Istodobno je očuvan izvorni izgled užadi kroz zahtjev da boja i tekstura sintetičkih materijala odgovaraju užadi izrađenoj od prirodnih materijala.

Pripone i leta trebaju biti od istih materijala kao i ostala užad, a iznimno se može koristiti i čelična užad. Oputa kosnika može biti i od metalnog lanca, a iznimno se dopušta primjena čelične užadi.

Na većim plovilima (leuti, bracere …) dopušteno je korištenje zaputaka (*pataraca*).

Bokobrani bi trebali biti pleteni od konopa od prirodnih materijala ili sintetičkih materijala, ali koji bojom i teksturom odgovaraju užadi od prirodnih materijala.

Već i letimičnim pregledom opreme tradicijskih plovila uočava se uporaba suvremene pletene užadi (konopa) različitih, neizvornih boja i materijala, čime se značajno narušava izvorni tradicijski izgled plovila.



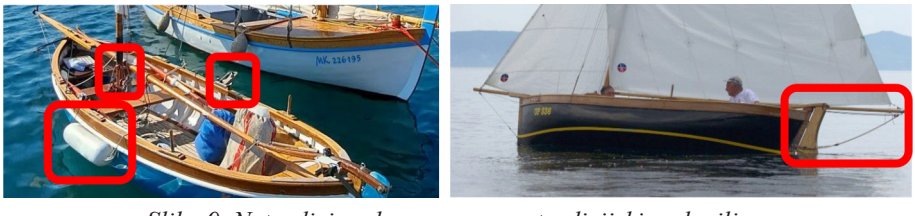
Slika 8. Netradicionalna užad na tradicijskim plovilima

2.3.2. Palubna oprema

Palubna oprema mora biti izvedena uz najveće poštivanje tradicije razdoblja (vremena tradicijskih jedara). Posebno nije dopuštena uporaba karabinera ni sličnih naprava za brzo otpuštanje, mehaničkih naprava za blokiranje konopa (npr. *škota*), kao ni naprava za smanjenje sile (npr. vinčevi), osim kod većih plovila. Dopuštena je uporaba klasičnih kolotura.

Koloturi trebaju biti klasični, izrađeni od drva ili u kombinaciji s dijelovima od metala. Iznimno mogu biti metalni, ali tada klasičnijih izvedbi te bojom i oblikom podsjećati na klasične koloture. Zabranjeni su koloturi s kugličnim ležajevima ili od materijala visoke tehnologije (lagane legure i sl.), dakle po izgledu, materijalu ili tehnici suprotni tradicijskoj opremi.

Kao što je navedeno i za užad, već se letimičnim pregledom opreme tradicijskih plovila uočava uporaba suvremenih kolotura i izvedbi pojedinih elemenata pokretne opute, koje su svojim izgledom, materijalima ili tehnikom izrade u potpunoj suprotnosti s tradicijskom opremom.



Slika 9. Netradicionalna oprema na tradicijskim plovilima

2.4. Motor i vijak

Budući da danas živimo u motornom dobu, a pritom je potrebno voditi računa i o sigurnosti plovila, u ovom su području također definirane odgovarajuće odredbe.

Sva plovila obavezno trebaju imati motor (unutarbrodski ili vanbrodski), ili neko drugo pogonsko sredstvo kao što su vesla, tako da se plovilom može manevrirati i ploviti u slučaju nemogućnosti jedrenja, ili u bilo kojim drugim okolnostima. Plovila koja imaju unutarbrodski motor trebaju imati vijak s fiksnim krilima, izvan brodskog trupa i uronjen u vodu, kako bi se mogao upotrijebiti u slučaju potrebe. Ako pak plovilo ima vanbrodski motor, treba biti na nosaču ili treba biti omogućeno njegovo postavljanje na nosač u vrlo kratkom vremenu, brzo pokretanje motora te pokretanje plovila. Snaga motora treba biti tolika da plovilu može osigurati brzinu koja nije manja od one kojom može uspješno manevrirati u pomoračkom smislu.

Sudjelujući u regatama tradicijskih barki na jedra, svjedoci smo da pojedine manje barke koje nemaju ugrađene motore nisu opremljene ni veslima, što predstavlja ozbiljan nedostatak i odstupanje od osnovnih zahtjeva za opremljenost plovila.

2.5. Balast

Radi povećanja stabilnosti plovila dopuštena je uporaba balasta kojim se povećava masa plovila, a koji može biti izrađen od komada lijevanog željeza, olova, kamena, betona i sličnih materijala. Takav balast mora biti čvrsto učvršćen unutar trupa plovila. Dopuštena je i primjena pomičnog balasta, poput vreća s pijeskom, žalom ili drugim odgovarajućim materijalima. Nije dopuštena uporaba izvanbrodskog balasta niti balasta koji je sastavni dio kobilice.

I ovdje je potrebno naglasiti specifičnost lošinjskih regatnih pasara, koje su imale pomični balast postavljen na šinama, čime se omogućavalo njegovo jednostavno i brzo premještanje s jednog boka na drugi i obrnuto.

3. Zahtjevi dijela pravila koja se odnose na sudjelovanje na smotrama i regatama tradicijskih plovila

Kako je već naglašeno, smotre i regate tradicijskih plovila doprinijele su očuvanju i obnovi tradicijskih barki te popularizirale i senzibilizirale širu javnost za nužnost očuvanja i revitalizacije tradicijske pomorske baštine. S druge strane, natjecateljski motivi sudionika doveli su i do toga da se pojedine tradicijske barke ne obnavljaju i ne opremaju u skladu s izvornom tradicijom. Također, prilikom organizacije regata, koje su po svojoj prirodi natjecateljskog karaktera, potrebno je osigurati što pravednije uvjete za sve sudionike kako pojedini natjecatelji ne bi bili dovedeni u neravnopravan položaj. Kod regata tradicijskih barki na jedra gotovo je nemoguće postići jednake uvjete za sve, jer se barke razlikuju po tipovima i performansama, a bitne razlike

postoje i unutar istih tipova barki. U sportskom jedrenju postoje klase jednakih jedrilica koje se međusobno natječu, dok se tradicijske barke na regatama svrstavaju u grupe, kako bi se postigla barem približna jednakost njihovih performansi. Međutim, potpunu jednakost nije moguće postići. Malo je bolja situacija na regatama gdje organizatori svrstaju barke u više grupa. Imajući u vidu navedena razmatranja, a kako bi se sudionici regata na neki način „disciplinirali", Koordinacija je u Pravila uvrstila i odredbe koje se odnose na sudjelovanje na smotrama i regatama tradicijskih plovila.

Na samom početku ovog dijela Pravila zadani su opći uvjeti sudjelovanja na smotrama i regatama tradicijskih plovila, gdje je istaknuto sljedeće:

Zamišljeno je da se neće dopustiti sudjelovanje na smotri i regati plovilima koja ne udovoljavaju zahtjevima iz drugog dijela ovih Pravila, *Pravila za konstrukciju i opremu tradicijskih plovila.* Organizacijski odbori mogu pregledati prijavljena plovila te, prema vlastitoj procjeni, isključiti ili penalizirati ona koja ne zadovoljavaju navedene norme, bez obveze navođenja posebnih razloga. Na izričit zahtjev vlasnika, uz odobrenje organizacijskog odbora, u smotri i regati mogu sudjelovati i plovila koja su izgrađena na drugačiji način ili od drugačijih materijala, uz odgovarajuće penaliziranje ili mogućnost sudjelovanja izvan konkurencije.

Kao što je navedeno, Pravila su donesena 2014. godine, u razdoblju kada je još uvijek bilo potrebno privući što veći broj tradicijskih barki. Stoga je prethodno navedeni dio teksta predstavljao svojevrstan kompromis, koji se u kasnijoj primjeni u praksi nije pokazao optimalnim. Naime, u praksi se često događa da iznimke postanu pravilo. Pojedini organizatori prihvaćaju i plovila koja ne zadovoljavaju propisane uvjete te ih svrstavaju u iste kategorije s izvornim tradicijskim plovilima, što dovodi do nezadovoljstva brojnih sudionika. Iako je takvih plovila na regatama manje, njihova prisutnost na određeni način narušava cjelokupnu sliku i doživljaj tradicijske manifestacije.

Već je istaknuto da su izvedba i materijal jedara od velike važnosti za očuvanje izvornog izgleda tradicijske brodice. U dijelu Pravila koji se odnosi na jedra navedeno je da se zahtijevaju jedra izrađena od tekstila prirodnih vlakana, dok je uporaba dakrona dopuštena samo iznimno, a najsuvremeniji materijali nisu dopušteni. I u ovom je slučaju napravljen određeni kompromis s ciljem osiguravanja većeg broja sudionika. Nažalost, ta je iznimka u praksi gotovo postala pravilo.

Kako bi se sudionike regata dodatno potaknulo na korištenje platnenih jedara, Pravila sadrže odredbu prema kojoj se pri određivanju konačnog poretka barkama opremljenima platnenim jedrima priznaje bonus od 10 % vremena ostvarenog u regati. Međutim, ni ovom mjerom nije postignut značajniji pomak u pogledu opremanja tradicijskih brodica platnenim jedrima. U pravilu ih imaju samo one brodice koje su obnovljene kroz projekte u kojima je jedan od uvjeta bila uporaba platnenih jedara.

Kako bi se uveo red i olakšao posao organizatorima, propisano je da plovila koja sudjeluju na smotrama i regatama tradicijskih plovila na jedra trebaju imati ispunjen

Obrazac katalogizacije tradicijskih plovila te biti upisana u Registar flote tradicijskih plovila.

Također, valja naglasiti da su vlasnik plovila ili njegov predstavnik jedini odgovorni za vjerodostojnost podnesenih podataka u Obrascu za katalogizaciju tradicijskog plovila. U slučaju promjene nekog podatka, vlasnik plovila ili njegov predstavnik dužni su obavijestiti o promjeni. Osnovan je čak i Tehnički odbor za premjeru i verificiranje podataka iz Obrazaca za katalogizaciju tradicijskih plovila. Nažalost, ova ideja u praksi nije zaživjela.

Kako je osnovna tema ovoga rada zadržavanje izvornosti tradicijskih brodica, a ne provođenje regata tradicijskih barki na jedra, samo će se spomenuti naslovi dijela Pravila koji se odnose na sudjelovanje na smotrama i regatama tradicijskih plovila. Ovaj dio Pravila sadrži opće uvjete organizacije smotri i regata tradicijskih plovila, podjelu u grupe (kategorizaciju), kao i ostale odredbe koje se odnose na integritet plovila, rezervu uzgona, sigurnosnu opremu, posade, upotrebu jedara i jedrenje, manevriranje plovilima i izbjegavanje sudara na moru, prijave i izjave s podacima o plovilu, izmjere i kontrole, proteste, odgovornost, nagrade, klasifikaciju i bodovanje te reklame.

4. Zaključak

U prošlosti se prijenos znanja, vještina i dobrih praksi, kao sastavnih dijelova tradicije, odvijao prirodnim putem, s generacije na generaciju, bez potrebe za većim intervencijama ili posebnom sviješću o važnosti njegova očuvanja za opstanak zajednice. Ubrzane promjene načina života, osobito tijekom 20. stoljeća, dovele su do prekida tog višestoljetnog kontinuiteta. Stoga je naš prvi zadatak bio prepoznati ključne elemente vlastite tradicije kao vrijednu baštinu koju je potrebno očuvati, ali i koju s ponosom možemo predstaviti drugima. Naposljetku, važno je osigurati da ta baština nastavi živjeti u kontekstu 21. stoljeća.

Krenuvši sa sustavnim djelovanjem u području očuvanja i revitalizacije pomorske, ribarske i brodograđevne baštine, uočeno je da je očuvanju tradicijskih plovila potrebno žurno pristupiti jer ona postupno nestaju. Organizacijom različitih smotri i regata tradicijskih barki na jedra, kao i manifestacija temeljenih na pomorskoj baštini, ovo je područje dodatno popularizirano, čime je značajno poraslo zanimanje za očuvanje, obnovu i revitalizaciju tradicijskih plovila.

Međutim, svjedočimo da se obnova i opremanje tradicijskih brodica ne provode uvijek u skladu s temeljnim načelom očuvanja tradicije – izvornošću plovila. Upravo očuvanje izvornosti tradicijskih brodica predstavlja jedan od najvažnijih ciljeva u području zaštite, očuvanja i revitalizacije tradicijske pomorske baštine.

Baveći se ovom problematikom i aktivno sudjelujući u navedenim procesima tijekom proteklih dvadesetak godina, nametnula se potreba za njezinim sveobuhvatnim

sagledavanjem. Kao rezultat toga, Koordinacija udruga za očuvanje i revitalizaciju pomorske, ribarske i brodograđevne baštine Kvarnera i Istre izradila je 2014. godine dokument *Pravila za konstrukciju i opremu tradicijskih plovila s pravilima regatnog jedrenja tradicijskim i povijesnim plovilima.*

Pravila su kasnije u nekoliko navrata dorađivana. Kao što je već navedeno, njihova je izrada bila usmjerena na očuvanje izvornog izgleda tradicijskih barki, osiguravanje pravednijih uvjeta u regatama tradicijskih barki na jedra te pružanje smjernica i pomoći vlasnicima i svim zainteresiranim brodograditeljima i projektantima pri obnovi i opremanju tradicijskih barki.

Analizom zahtjeva propisanih Pravilima, uz istodobno poznavanje stvarnog stanja na terenu – broja i očuvanosti tradicijskih plovila, dostupnosti odgovarajućih materijala, raspoloživosti brodograditelja specijaliziranih za rad u drvu, načina organizacije smotri i regata tradicijskih barki na jedra te drugih relevantnih okolnosti – uočava se da je pojedine zahtjeve moguće lakše provesti, dok su drugi složeniji za realizaciju, iako nisu neostvarivi.

Dakako, ključnu ulogu imaju volja i svijest vlasnika plovila o važnosti očuvanja izvornog izgleda barke tijekom obnove i opremanja što mora biti jedan od najvažnijih prioriteta. Iskustva pojedinih zemalja s bogatom pomorskom poviješću i tradicijom potvrđuju da je takav pristup itekako moguć i ostvariv. Pritom je potrebno uzeti u obzir da obnova i opremanje tradicijskih barki iziskuju značajna financijska sredstva te je stoga nužno pronaći modele kojima bi se obnoviteljima pružila odgovarajuća podrška. Jedan od koraka koji je moguće relativno brzo provesti jest uklanjanje nepravilnosti i ispravljanje pogrešaka nastalih pri opremanju tradicijskih barki.

Svjedoci smo činjenice da imamo iznimno vrijedne i lijepe tradicijske barke koje su opremljene elementima koji nisu u potpunosti izvorni. Složit ćemo se da uvođenje pojedinih tradicijskih elemenata opreme ne bi trebalo predstavljati osobito zahtjevan zadatak. To se, primjerice, odnosi na korištenje pletenih bokobrana, užadi čija boja i tekstura podsjeća na onu izrađenu od prirodnih vlakana, drvenih kolotura (*bucela*), kao i na bojanje dijelova od nehrđajućeg čelika.

Nešto složeniji izazov predstavlja uporaba jedara izrađenih od platna. U tom se dijelu susrećemo s nekoliko problema: dostupnošću odgovarajućeg materijala, nedostatkom kvalitetnih jedrara koji imaju znanje i iskustvo u izradi tradicionalnih platnenih jedara te činjenicom da takva jedra imaju slabije performanse u odnosu na suvremena jedra izrađena od dakrona. Zbog toga su brodice ojedrene platnenim jedrima često manje konkurentne na regatama, dok njihovo održavanje zahtijeva više brige i truda.

Dok su prva dva izazova objektivne prirode, preostala dva izravno su povezana sa stavom vlasnika tradicijskog plovila i njihovim entuzijazmom u baštinjenju tradicijskog plovila. Jedan od teže provedivih izazova odnosi se na korištenje tradicijskih premaza u zaštiti trupa, u prvom redu na uporabu epoksidnih i drugih suvremenih premaza. Naime, pojedina tradicijska plovila nemaju osigurana mjesta

priveza u svojim matičnim lukama te se stoga često čuvaju na „suhom“. Klasični premazi pritom zahtijevaju i češće održavanje.



Slika 10. Dobri primjeri očuvanja izvornosti pri obnovi i opremanju tradicijskih plovila

Dodatnu složenost, iako ne i nepremostivu prepreku, predstavlja vraćanje pojedinih elemenata plovila – poput kobilica, kormila, ruda kormila, jarbolja i pripadajuće opreme – na njihove „tradicijske postavke". Takav je pristup moguć ponajprije kada vlasnici imaju izražen osjećaj za važnost očuvanja izvornih značajki svojih tradicijskih plovila.

Bez obzira na nezadovoljavajuće stanje u pojedinim segmentima povezanima s izvornošću obnove i opremanja tradicijskih plovila, postoje brojni primjeri dobre prakse koji potvrđuju da je kvalitetna i primjerena obnova moguća. Takvi primjeri ulijevaju nadu da će se u budućnosti pristup očuvanju, obnovi i opremanju tradicijskih plovila dodatno unaprijediti te podići na višu razinu.

To će u prvom redu ovisiti o svijesti vlasnika tradicijskih plovila, ali i o sposobnosti zajednice koja djeluje na očuvanju tradicijskih vrijednosti u pomorstvu da ovu temu istakne kao važnu te kontinuirano naglašava potrebu za izvornom obnovom i opremanjem tradicijskih plovila.

Uspijemo li u tome, nećemo očuvati samo važan segment naše materijalne maritimne baštine, već i njezinu nematerijalnu sastavnicu, koja je iznimno krhka. Naime, bez očuvanja znanja i vještina potrebnih za obnovu i opremanje tradicijskih plovila, ta će vrijedna baština nestati.

Stoga je upravo ovoj činjenici potrebno posvetiti posebnu pozornost te pronalaziti modele senzibiliziranja, poticanja i edukacije vlasnika i obnovitelja tradicijskih plovila. Istodobno je potrebno pronalaziti odgovarajuće modele izvorne obnove i opremanja tradicijskih plovila. Pritom u taj proces valja uključiti sve dobne skupine, a osobito mlade, koji ova znanja trebaju baštiniti u budućnosti.

Materijali korišteni u pripremi rada

U pripremi ovoga rada korištena su *Pravila za konstrukciju i opremu tradicijskih plovila s pravilima regatnog jedrenja tradicijskim i povijesnim plovilima*, Obrazac katalogizacije tradicijskih plovila, Obrazac prijave za regatu tradicijskih plovila na jedra te Obrazac provjere izvornosti/autentičnosti tradicijske barke, sve materijali koje je izradila Koordinacija udruga za očuvanje i revitalizaciju pomorske, ribarske i brodograđevne baštine Kvarnera i Istre.

ISSN 0554-6397
UDK: 004.032.26

Robert Mohović
E-mail: robert.mohovic@pfri.uniri.hr
University of Rijeka Faculty of Maritime Studies

The Importance of Preserving Authenticity in the Restoration and Outfitting of Traditional Small Boats

Abstract

The restoration and outfitting of traditional boats present a number of challenges. The number of skilled craftsmen specializing in traditional boatbuilding is steadily declining, access to high-quality materials suitable for restoration and outfitting is limited, and technical documentation, often essential for major interventions, is frequently unavailable. In addition, modern materials and techniques are increasingly used in the restoration and outfitting processes. These factors pose significant challenges, particularly when the objective, as it should be, is to preserve a vessel in its original and authentic form. Regattas featuring traditional sailing boats have undoubtedly encouraged owners to preserve and restore their vessels while also raising public awareness of this important aspect of maritime heritage. At the same time, however, they have also occasionally contributed to restoration and outfitting practices that compromise the authenticity of traditional boats. Preserving authenticity should therefore be a fundamental objective in the conservation and revitalization of traditional maritime heritage, particularly given that the skills associated with the construction and sailing of traditional boats are included in Croatia's Register of Cultural Goods as intangible cultural heritage. Although appropriate models, professional expertise, and specific guidelines for achieving this objective already exist, broader consensus is needed regarding the importance of preserving the authenticity of traditional boats. This paper provides a detailed analysis of the principles that should guide the restoration and rigging of traditional vessels in order to preserve their authenticity, while also presenting examples of good and poor practice. The analysis draws on the *Rules for the Construction and Rigging of Traditional Vessels and Rules for Regatta Sailing with Traditional and Historical Vessels*, adopted by the Coordination of Associations for the Preservation and Revitalization of the Maritime, Fishing, and Shipbuilding Heritage of Kvarner and Istria (Traditional Sails of Kvarner and Istria). These rules provide an appropriate framework for examining the issues addressed in this paper.

Keywords: preservation and revitalisation of maritime, fishing and shipbuilding heritage, preserving authenticity in restoration and rigging traditional vessels, models and Rules for achieving the objective



Autor: Neven Jović
Izvor: fototeka Muzeja betinske drvene brodogradnje