

Bojan  
Goja

## Škver u zadarskim Jazinama: kraj jedne tradicije

Kao i u svakom pomorskom gradu i u Zadru brodograditeljska vještina i drugi poslovi vezani uz gradnju i održavanje drvenih brodova imaju dugu tradiciju, koja mora biti stara poput samoga grada okruženog sa svih strana morem. Ta je tradicija u prošlosti kao i danas podrazumijevala i postojanje specifičnih znanja i zanimanja vezanih za gradnju, popravak i održavanje brodova koja su postala dio naše baštine. U Zadru su tako stoljećima djelovali majstori kalafati i istezači brodova a jedni i drugi bili su organizirani u svojim bratovštinama. Bratovština kalafata prvi se puta spominje još 1479. godine kada je utemeljen njezin statut (*matrikula*). Od 1669. godine imala je sjedište u crkvi sv. Donata gdje se brinula o oltaru svojega zaštitnika sv. Trojstva. U gradu se i u 18. stoljeću uz druge brojne zanatlijske bratovštine 1733. godine spominje i ona kalafata. Broj njezinih članova je prema kraju stoljeća ponešto opao, pa je 1773. godine bio premalen da bi mogao zadovoljavati sve potrebe popravka brodova u zadarskoj luci, no oni su i dalje uporno štitili svoja prava braneci drugima obavljanje njihovoga posla na području Zadra i njegove okolice. Godine 1803. priključena je bratovštini Blažene Djevice Marije od ljubavi, a 1808. godine biva zajedno s brojnim drugim bratovštinama ukinuta od francuskih vlasti.<sup>1</sup> Bratovština

istezača brodova (*varateri*) osnovana je 1410. godine u crkvi sv. Marije Velike u neposrednoj blizini luke i brodogradilišta, koji su na tom mjestu već tada morala postojati. Nakon rušenja crkve sv. Marije Velike 1570., preselila se u susjednu kapelu sv. Roka, a od 1610. godine nalazi se u crkvi sv. Antuna Opata. U ovoj crkvi podigla je mramorni oltar sv. Sebastijana, svoga zaštitnika. Pravila ove bratovštine potvrdio je 1640. godine zadarski nadbiskup Benedetto Capello, a bratovština je ukinuta 1808. godine kada je imala tek četiri člana.<sup>2</sup>

U prvobitnom značenju *kalafatom* se nazivao majstor koji se u procesu gradnje drvenog broda bavio isključivo kalafativanjem (šuperenjem) to jest umetanjem stupe (kučina) u utore između *madira* – uzdužnih, najbolje hrastovih, platica od kojih je sastavljena oplata i dno broda, ali i između drugih drvenih dijelova kroz koje bi moglo prodrijeti more.<sup>3</sup> U današnje vrijeme u svakodnevnoj

ŠIME PERIČIĆ, Gospodarske prilike u XVIII stoljeću, u: TOMISLAV RAUKAR – IVO PETRICIOLI – FRANJO ŠVELEC – ŠIME PERIČIĆ, *Prošlost Zadra – knjiga III: Zadar pod mletačkom upravom 1409.–1797.*, (ur.) Dinko Foretić i Ivo Petricioli, Narodni list i Filozofski fakultet Zadar, Zadar, 1987., 486–487, 509–510.

2 CARLO FEDERICO BIANCHI (bilj. 1), 431, 511; VLADE CVITANOVIĆ (bilj. 1), 460.

3 GIUSEPPE BOERIO, *Dizionario del dialetto veneziano*, Venecija, 1856., (preisak, Firenca, 1998.), 116; ALFONS LIEBENFROST, Šuperenje, u: *Pomorska enciklopedija*, Sv. 8, Šo – Ž, (gl. ur.) Vladislav Brajković, Jugoslavenski leksikografski zavod "Miroslav Krleža", Zagreb, 1989., 21.

1 CARLO FEDERICO BIANCHI, *Zara cristiana*, I, 1877., Zadar, 513; VLADE CVITANOVIĆ, Bratovštine grada Zadra, u: *Zadar – Zbornik*, (ur.) J. Ravlić, Zagreb, 1964., 461;



➤ Izgled nekadašnjeg škvera u uvali Jazine  
 Izvor: <http://www.o57info.hr/vijesti/2015-05-13/za-gradnju-obalnog-zida-ispred-istezalista-u-jazinama-26-milijuna-kuna>  
 [preuzeto: 15. travnja 2016.]

komunikaciji stanovnika priobalja uvriježilo se da se terminom kalafat općenito naziva svaki iskusen i cijenjen majstor – brodograditelj koji radi u drvu i koji stalno ili povremeno radi na izgradnji ili popravku drvenih brodova namijenjenih razonodi ili u privredne svrhe (ribarstvo, turizam).<sup>4</sup>

Kroz povijest glavni graditelji većih i manjih brodova u venecijanskom Arsenalu ili u privatnim škverovima, to jest oni majstori koji su bili odgovorni za njihovu konstrukciju i izgradnju, nazivani su *marangoni da nave*, a uz njih su u gradnji brodovi sudjelovali i drugi majstori specijalizirani u obradi drva.<sup>5</sup>

4 MILAN JADREŠIĆ PILE, Kalafat koji to nije, u: *Zadarski list*, 26. listopada 2007., 47.

5 AGOSTINO SAGREDO, *Sulle consorterie delle arti*

Pretpostavlja se da je i u zadarskoj gradskoj luci uz veliko skladište (“Veliki arsenal”) u vrijeme mletačke vlasti postojalo i manje brodogradilište za popravak i održavanje brodova, kao i manje istezalište između bastiona sv. Dimitrija i sv. Roka.<sup>6</sup> I samo

*edificative in Venezia*, Venecija, 1856., 101; GIOVANNI CANIATO – MICHELA DAL BORGIO, *Le arti edili a Venezia*, Rim, 1990., 179; [http://www.veneziamuseo.it/ARSENAL/schede\\_arsenal/marangoni\\_nave.htm](http://www.veneziamuseo.it/ARSENAL/schede_arsenal/marangoni_nave.htm)

6 IVO PETRICIOLI, Urbanistički razvoj zadarske luke, posebni otisak iz knjige *Pomorski zbornik I-II*, Zagreb, 1962., 1460; IVO PETRICIOLI, *Vrijeme baroka*, u: TOMISLAV RAUKAR – IVO PETRICIOLI – FRANJO ŠVELEC – ŠIME PERIČIĆ, *Prošlost Zadra – knjiga III: Zadar pod mletačkom upravom 1409. – 1797.*, (ur.) Dinko Foretić i Ivo Petricioli, Narodni list i Filozofski fakultet Zadar, Zadar, 1987., 543.



←  
Današnji  
izgled  
nekadašnjeg  
škvera  
Foto B. Goja

dugostoljetno postojanje bratovština kalafata i istežača brodova svjedočanstvo je stalne brodograđevne aktivnosti u tom vremenu. U prvoj polovini 19. stoljeća nije zabilježeno postojanje organiziranoga škvera, ali u luci rade dva do tri kalafata koji u uvali Vrulje popravljaju manje jedrenjake i brodove. Do 1858. godine na Staroj obali postojala je ljestvica porinuća brodova, to jest mjerenja njihova gaza (*scali di varamento*). Sredinom 19. stoljeća u gradu djeluje već nekoliko kalafata koji isključivo popravljaju manje jedrenjake. Sedamdesetih godina postoji uređen škver gdje je nekoliko brodograditelja izrađivalo manje brodove i popravljalo one svih vrsta i veličina. Tradicija zadarske brodogradnje nastavljena je i kasnije, ali prateći zahtjeve novoga vremena. Trogiraniin Jakov Katalinić otvorio je 1887. godine u uvali Vrulje, na čijoj je sjeverozapadnoj obali nekad postojala crkva sv. Jakova i gat za ukrcaj stoke i drugih tereta, moderno brodogradilište s brojim majstorima brodograditeljima koje je u promijenim okolnostima djelovalo sve do 1983. godine

kada je na tom mjestu sagrađena današnja marina.<sup>7</sup>

Ova je stoljetna tradicija drvene brodogradnje sve do lani u Zadru bila utjelovljena i u malom tradicionalnom škveru smještenom na sjeveroistočnoj obali uvale Jazine, koji je naročito bio korišten kroz drugu polovicu dvadesetog stoljeća pa sve do danas. Treba odmah kazati da se tradicionalnim škverom može nazivati samo mjesto za gradnju, popravak i čuvanje manjih ili većih brodova svih tipova i vrsta, koje je organizirano i uređeno na nakošenoj površini koja se blago spušta prema morskoj površini nastavljajući se svojim podvodnim dijelom i u moru.<sup>8</sup> I to je najvažnija osobina svakog, pa i dalmatinskog,

7 IVO PETRICIOLI, (bilj. 6, 1962.), 1458, 1462; ŠIME PERIČIĆ, (bilj. 1), 504; ŠIME PERIČIĆ, Povijest Zadra u XIX. Stoljeću, u: ŠIME PERIČIĆ – MARIJA STAGLIČIĆ – ANTUN TRAVIRKA – ZVEJDANA RADOS – GLORIJA RABAC – ČONDRIĆ, *Prošlost Zadra – knjiga IV: Zadar za austrijske uprave*, Zadar, 2011., 118, 180.

8 GIUSEPPE BOERIO, (bilj. 3), 698.

jadranskog i mediteranskog škvera, a ima ih srećom još uvijek na svim našim otocima i u priobalnim većim i manjim gradovima i mjestima gdje ljudi vole i brinu se ponajprije o drvenim barkama. Tom se kosinom preko drvenih daščanih, pričvršćenih ili pomičnih podloga, ponekad i pomoću saonica, brodovi ručno ili vitlom izvlače na radnu površinu na škveru. Zadarski škver za prevažanje brodova koristio je uske i tanke drvene dužice zvane palanke (od mletačkog *palàncola*<sup>9</sup>) koje su se ručno premještale pod saonicama s brodom prateći njihovo kretanje. Redovno su premazivane rastopljenim životinjskim lojem kako bi saonice lakše klizile po njima. Brodovi su se potom oslobađali saonica i postavljali kobilicom (*kolumbom*) na kratke drvene gredice zvane *kantiri* te poduprti na bokovima *kavaletima* bili bi spremni da njihovi vlasnici na njima izvedu manje ili veće popravke na drvu i obnove boju te ih tako pripreme za nove plovidbe. Nakon obavljenog posla, uređeni brodovi zadovoljnih vlasnika bi se na isti način spustili u more. Ta je tradicija na ovom zadarskom škveru trajala više desetljeća a u njezinom sam stvaranju i sam sudjelovao održavajući na njemu svake godine, najprije s ocem i starijom braćom, a posljednjih godina i sam, našu obiteljsku, više od pola stoljeća staru drvenu pasaru. U zadnje vrijeme to sam radio ne samo zbog samoga broda i uživanja u plovidbi, već i poradi upornog i tvrdoglavog nastojanja da i sam svojim trudom doprinesem u očuvanju stoljetne lokalne tradicije. Na nekoliko mjesta u Veneciji, iako ih je i tamo sve manje, još se uz poneki *rio* mogu pronaći takvi slikoviti škverovi, poput škvera *San Trovaso* smještenog u blizini istoimene crkve, u kojima se izrađuju, popravljaju ili čuvaju gondole i druge tipične barke namijenjene plovidbi venecijanskim lagunama.<sup>10</sup>

Jednaki takav tradicijski mediteranski škver koji je desetljećima, iako ponekad neuredan, ali uvijek privlačan i zanimljiv građanima i turistima a dragocjen vlasnicima brodova, postojao i u zadarskim Jazinama kao važan ambijentalni element u gradskoj vizuri. Taj je škver desetljećima bio u nadležnosti proslavljenog zadarskog sportskog ribolovnog društva *Zubatac*.<sup>11</sup> Uz popravak brodova bio je mjesto okupljanja meštara od drva i brodskih motora, druženja i razmjene znanja o moru i brodovima. Bio je i pravo mediteransko mjesto susreta Zadrana svih generacija, i zaratina, i bodula, i vlaja, ali i onih vlasnika i ljubitelja brodova koji su u Zadar došli iz drugih krajeva i prihvatili more i brodove kao svoju baštinu. Umjesto da ga se uredi i poboljša kako bi u istom tradicionalnom obliku i dalje nastavio sa svojim radom poput jednakih škverova koji se mogu susresti na čitavom Mediteranu, na kojima se vještina obnavljanja ponajprije drvenih brodova prenosi na iduće generacije, zauvijek je krajem 2015. godine nestao iz uvale Jazine. Najave o uklanjanju škvera pomno su plasirane u javnosti još prije desetak godina kada su gradske vlasti ocijenile da se radi o sadržaju koji je eto, neprimjeren središtu grada.<sup>12</sup> Na njegovom je mjestu početkom ove godine izrastao običan plato bez ambijentalne vrijednosti odvojen od mora takozvanom šetnicom popločanom kamenom. Šteta, jer je novi plan uređenja ovog dijela obale mogao biti iskorišten kao prigoda da se područje škvera kao zatečena tradicijska vrijednost dodatno afirmira. No, lošim projektom razbijeno je jedinstvo prostora nekadašnjeg škvera i mora, iako se promenade za pješake uz malo više zalaganja mogla izraditi po njegovom unutarnjem, kopnenom rubu. Na taj bi način škver i dalje ostao u

11 DRAGO MARIĆ, *Zlato i srebro Zubaca*, Zadar, 2003.

12 NIKOLINA RADIĆ, Mali škver seli se s Branimirove obale, u: *Jutarnji list*, 27. ožujka 2007., 37.

9 GIUSEPPE BOERIO, (bilj. 3), 463.

10 [https://it.wikipedia.org/wiki/Squero\\_veneziano](https://it.wikipedia.org/wiki/Squero_veneziano)



direktnom kontaktu s morem, što i jest temeljna osobina svakog autentičnog škvera. Na novi izgled škvera pristali su i oni koji njime upravljaju umjesto da u sklopu izrade projekta inzistiraju na njegovom kvalitetnijem uređenju, ali uz čuvanje izvornog i prepoznatljivog oblika. Sadašnjim uređenjem ovog dijela obale i negiranjem forme nekadašnjega škvera predviđeno je da se brodovi preko nove šetnice, pa valjda i iznad glava šetača (!), dizalicom prebacuju na novouređenu površinu koja se više ne može i ne smije zvati škver jer to po svojoj konstrukciji i izgledu više nije. Ranije je objašnjeno što je to tradicionalni škver i kako je on konstruiran – riječ je isključivo o kosoj površini namijenjenoj izvlačenju i porinuću brodova koja se spušta prema moru i dijelom ulazi u njega. Novouređeni prostor za popravak brodova neće se više moći nazivati niti istezalištem jer se brodice više neće istezati. Već će se dizalicom preko šetnice podignuti iz mora i prebaciti na novi betonski plato. Tradicionalni škver zbog svoje je konstrukcije imao i jednu bitnu funkciju koja u novim uvjetima više neće biti moguća. A ta je da se na njegov podvodni dio mogao izvršiti privremeni navoz brodova radi obavljanja pregleda ili manjih popravaka.

Na žalost, niti činjenica da se prostor škvera nalazio unutar *Zone B* koja je dio *Kulturno-povijesne urbanističke cjeline grada Zadra* koja je upisana u *Registar – Listu zaštićenih kulturnih dobara* pod brojem Z-3409 nije pomogla u očuvanju isključivo tradicionalnog izgleda škvera. Sustavom mjera zaštite u ovoj zoni između ostalog uvjetuje se prije svega zaštita oblika građevina i sklopova, gabarita i povijesnih sadržaja te se uvjetuju intervencije u smislu prilagođavanja funkcija i sadržaja suvremenim potrebama, ali bez bitnih fizičkih izmjena sačuvanih elemenata povijesnih struktura. U vezi s tim može se ustvrditi da, kada je riječ o škveru, novim preoblikovanjem nije poštivana mjera

koja uključuje zaštitu oblika građevina i sklopova te da su, i više nego bitno, fizički izmijenjeni sačuvani elementi povijesne strukture škvera.

Drugi segment ove priče jest pribijavanje vlasnika brodica i druge zainteresirane javnosti da je riječ o prvoj fazi prenamjene atraktivnog prostora uz more i prvom koraku ka trajnom izbacivanju male brodogradnje i vezova za domaće korisnike iz uvale Jazine, odnosno prepuštanju čitavog obalnog prostora visoko komercijalnim i krajnje ekskluzivističkim sadržajima u kojima “mali čovjek” više neće imati svoje mjesto, o čemu je već više puta pisano u medijima pri čemu su građani višekratno iskazali svoje nezadovoljstvo takvim rješenjem.<sup>13</sup> No, u tim napisima naglasak je dâan na mogući prekid kontinuiteta načina korištenja, to jest sadržaja i namjene ovako preoblikovanoga prostora, a ne na izmijenjeni izgled škvera što je, po mom mišljenju, najveći problem koji je nastao zbog nepoznavanja i nepoštivanja tradicije. Štoviše, i u citiranim medijima se novouređeni prostor često pogrešno naziva škverom. Bitno je stoga kazati da bez obzira hoće li novouređeni prostor za popravak i održavanje brodova i nadalje biti korišten za iste namjene ili neće, taj gradski mikro-lokalitet nakon ove preobrazbe više nema izgled izvornog škvera. Tako je još jedan odsječak povijesne memorije i dragocjenog lokalnog identiteta koji se u Zadru uvijek iznova mukotrpno pokušava izgraditi, zauvijek izgubljen. Možda će se brodovi na istom mjestu popravljati i dalje, ali nikada više na tradicionalnom škveru. x

13 MIŠEL KALAJŽIĆ, Dobit ćemo šminkeraj umjesto malih brodica i porta, u: *Slobodna Dalmacija*, 9. ožujka 2015., 16–17; MIŠEL KALAJŽIĆ, Jahte će nam pregaziti brodice, u: *Slobodna Dalmacija*, 10. travnja 2016., 14–15; MARINA ŠAPONJA, Mario Škibola: Ako vez uzmu privatnici, brodicama ćemo blokirati luku!, u: *Zadarski list*, 11. travnja 2016., 10; MIŠEL KALAJŽIĆ, Mali škver ostaje u Jazinama, u: *Slobodna Dalmacija*, 14. travnja, 2016., 32–33..