

IZVLEČEK

V članku sta predstavljena dva izumrla poklica slovenskih ribičev iz okolice Trsta. Šavornanti so izpraznjenim trgovskim jadrnicam dostavljali balastni material do dvajsetih let 20. stoletja. Kolnarji so bili spretni ribiči, ki so do srede 20. stoletja iz izvidniških mest nad morjem opazovali ribe in ribiče opozarjali na prihod večjih jat ton.

Ključne besede: Slovenci v Italiji, morsko ribištvo, ribiči, poklici, moški

ABSTRACT

The article presents two now extinct occupations which used to be carried out by Slovene fishermen from the environs of Trieste. Šavornanti provided ballast to unloaded merchant sailing ships until the 1920s. Kolnarji were experienced fishermen, trained to spot the arrival of major shoals of tuna fish from viewpoints above the sea and warn the other fishermen in the harbour.

Key words: Slovenes in Italy, sea fishing, fishermen, occupations, men

Šavornanti

Ta pomemben poklic Slovencev ob morju je skoraj popolnoma neznan in težko razumljiv, zaradi tega moramo razložiti zgodovinsko obdobje in okolje, v katerem je nastal in kasneje izumrl.

Za lažje razumevanje ne bo odveč, če navedemo, da je imel Trst leta 1750 le približno 5000 prebivalcev, v njegovi okolici pa je živelo okoli 4000 prebivalcev, ki so bili vsi slovenske narodnosti. Ukvarjali so se predvsem s poljedelstvom in ribištvom. Mesto ni imelo zavarovanega pristanišča, redke majhne jadrnice obalne plovbe so raztovarjali na sidrišču. Prometa je bilo malo, saj je bila edina cesta v notranjost na severovzhod cesta proti Reki. Promet proti Ljubljani je potekal po tej cesti in potem dalje po odcepu na kraški planoti v Bazovici čez Lokve, Divačo, Senožče in Razdrto. Z ustanovitvijo proste luke (porto franco) se je stanje popolnoma spremenilo. Povečal se je pomorski promet, ki je zahteval ustrezne cestne povezave. Tako je bila leta 1780 zgrajena trgovsko-poštna cesta,

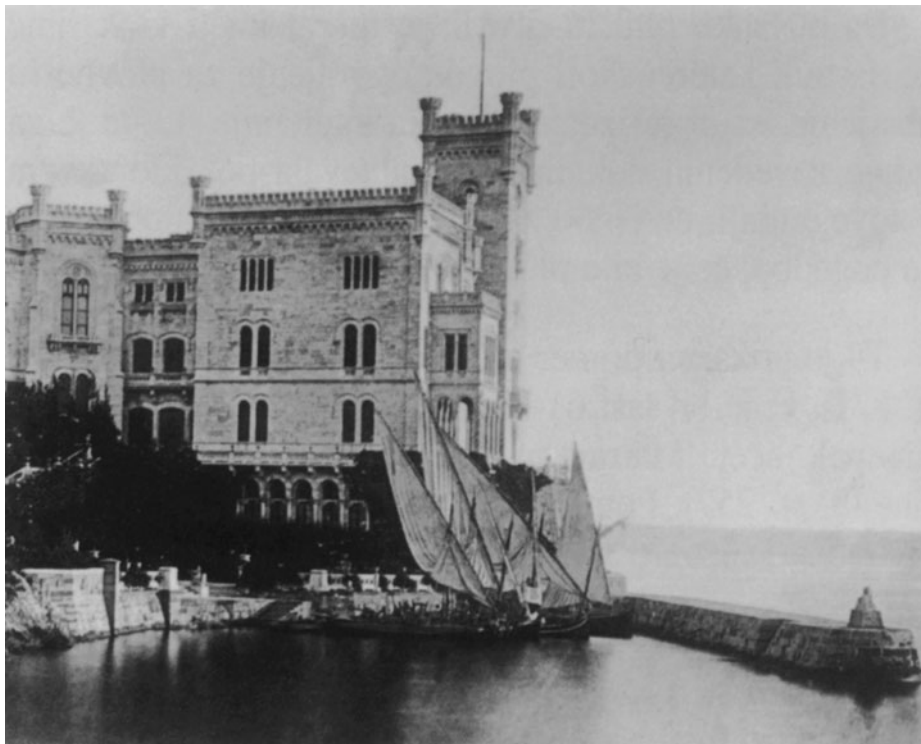
ki je prvič neposredno povezala Trst z Ljubljano in Dunajem.¹ Prav s to cesto je začelo mesto z neverjetno naglico rasti in se razvijati. Cesta pa je imela pomanjkljivosti zaradi prevelikega naklona. Za težke tovore je bilo treba vpreči tudi po 14 konj. V pristanišče je priplulo že toliko ladij, da niso uspevali pravočasno odnesti pripeljanega tovora. Zaradi tega so leta 1830 zgradili novo cesto čez Opčine, s konstantnim štiriodstotnim naklonom. Kasneje so povezali Trst z južno železnico z Dunajem in Gradcem. Leta 1847 je Trst imel že 54.947 prebivalcev, leta 1914 pa približno 252.000.

92 Ti podatki nudijo lažjo predstavo o rasti pomorskega prometa in o številu trgovskih jadrnic na sidrišču, ki so jih v glavnem raztovarjali. Šele leta 1880 so nekatere pristajale ob pomolih novo zgrajenega pristanišča.

Po raztovarjanju so ostale jadrnice prazne, le redkim je uspelo dobiti tovor za obratno pot. Kapitani so bili ob tem soočeni s težkim problemom, ki je botroval nastanku novega poklica *šavornantov*. Morali so namreč obtežiti prazne ladje, ker bi jih drugače veter, ki je napenjal jadra, prav gotovo prevrnil. Za to so potrebovali začasni balast in prav iz te besede izvira poimenovanje tega poklica. Balast je v italijanščini *zavorra*, ki izhaja iz latinščine *saburra*, kasneje *saborra*, po beneško pa *savorna*. Beseda pomeni težko maso različnega izvora, ki se položi na dno ladje, da dobi primerni ugrez, ki je potreben za njeno stabilnost. Beseda *šavornant* je izpeljanka iz beneškega narečja in označuje osebo, ki se ukvarja z dobavo balasta trgovskim jadrnicam. S tem poklicem so se ukvarjali Slovenci, ki so živeli v predmestju Trsta, v Barkovljah.

Začelo se je tako, da so se kapitani, ki so potrebovali balast, obračali na ribiče. Slovenski ribiči so bili edini, ki so imeli primerno majhna plovila za pobiranje grušča in majhnega kamenja in za prevažanje do usidranih jadrnic. Vedeti moramo, da Trst ni imel svojega ribiškega stanu, le Slovenci so se ukvarjali z ribištvom. Povsem razumljivo je bilo, da so postali prav Barkovljani šavornanti. Za razliko od drugih Slovencev, ki so zato, ker niso imeli pristanov, še vedno uporabljali čupe, iz enega hloda iztesane drevake, so Barkovljani uporabljali večje čolne. V začetku so za opravljeno delo zaslužili malo, toda ko so ugotovili, da kapitani brez njihovega balasta ne morejo odpluti, so se začeli pogajati za ceno. Čeprav je bilo plačilo dokaj ustaljeno, je nihalo glede na nujo kapitana, da bi odplul. Nekateri so morali priti hitro z jadrnico v naslednje pristanišče, kjer jih je čakal tovor z visoko vozarino, in so bili pripravljene plačati tudi za delo čez noč, ob nedeljah in praznikih. Takšne priložnosti so ribiči dobro izkoriščali, tako so hitro obogateli in naročili posebne ladje na jadra in vesla, na katere so lahko vkrcali večje količine balasta naenkrat in ga hitro prepeljati do sidrišča. S kapitani pa so se neprestano pogajali, saj niso bili vsi primeri enaki. Če jadrnica ni bila namenjena čez ocean in je ostala v sredozemskem morju, je kapitan raje tvegala in vzel malo balasta. V primeru krajše poti in ugodnega

¹ Ta cesta je še vedno v uporabi in je tista, ki z mejnega prehoda na Fernetičih pelje preko Opčin do Obeliska in se potem ob tračnicah tramvaja strmo, s šestnajstodstotnim naklonom, spušča do središča mesta.



Miramarski pristan konec 19. stoletja, ko so širili park. V njem je pet tovornih jadrnic.
Prvi dve sta "barkoni" barkovljanskih šavornantov.

vremena je odpotoval tudi prazen, brez balasta, če se mu je ta zdel predrag. Zaradi tega je bila spretnost šavornanta pri pogajanju zelo pomembna. Moral je poznati namene kapitana in pot, ki jo bo ubral do naslednjega pristanišča ter vedeti tudi, kakšne bodo vremenske razmere v tednu po odplutju. Glede na to je lahko iztržil najvišjo mogočo ceno.

Delo je bilo zelo težko in naporno. Grušč so nakladali na obrežju v košare, ki so jih nato težke tudi do petintrideset kilogramov po ozki brvi na ramenih nosili na ladjo, dokler je niso napolnili. Pogosto, ko ni bilo vetra, so morali vsi štirje člani posadke veslati nekaj ur do pristanišča. Potem so morali še ves balast pretovoriti na jadrnico. To delo so opravljali le izredno močni ljudje. Po pričevanju Rika Pertota so se šavornanti Japec Mačka, Rokič, Dodelj, Francelj Martelanc sprehajali po obrežju kot potujoče omare. Ko sta dva taka hrusta hodila po cesti drug poleg drugega, ni bilo prostora za tretjega.

V kratkem je postala ta dejavnost pravi poklic, ki je prinašal dobre zaslužke, in nekateri ribiči so popolnoma opustili ribolov. Vsekakor pa so šavornanti takrat, ko je bilo manj dela, uporabljali nekatere ladje tudi za ribolov. Bile so opremljene z velikimi mrežami, malajdami, za lov sardel. Poklic šavornantov je postal tako razširjen in nujen za delovanje pristanišča, da so ga pomorske



Flota zadnjih šavornantov, privezana v barkovljanskem pristanu v začetku 20. stoletja.
(Zbirka M. Marzari)

oblasti uradno priznale in mu dajale veliki pomen. Nekateri šavornanti, ki so ostali zelo navezani na ribištvo, so v času obilnega ulova sardel celo rajši lovili sardele, kot da bi se ukvarjali s kamenjem. Prav zaradi tega so oblasti predpisale, da mora biti služba v določenih primerih zagotovljena. Lastniki šavornantskih ladij so za delo najemali domačo delovno silo. Ko je bilo nujno priskrbeti balast, so začasno najemali tudi ribiče.

Ladje šavornantov so bile nekaj posebnega, takih ni bilo mogoče zaslediti nikjer. Žal se načrti zanje niso ohranili, tako da je njihov opis mogoč le po ustnem izročilu, iz arhivskih podatkov in iz analize edine večje slike, ki je ostala kot razglednica barkovljanskega pristanišča. Vemo, da so bile ladje precej velike, zelo močne konstrukcije, ker so prevažale poleg razsutega grušča in kamenja tudi klesano kamenje. Prostorne so bile do 12 registrskih ton², torej so imele približno 34 kubičnih metrov koristne prostornine pod linijo glavne palube. Dolžina je bila 12 m, širina 3 m, višina na boku pa čez meter, ker so se natovorjene globoko ugreznile. Po dolžini so bile za dobro tretjino pokrite s palubo do jambora. Tudi

² Registrska tona ni merilo za težo, ampak je enakovredna prostornini 100 kubičnih nog ali 2,83 kubičnega metra.

na krmi so imele majhno palubo, na kateri je krmar s krmilom upravljal ladjo. Čeprav so imele jadro, so bile opremljene s štirimi dolgimi vesli. Z navtičnega vidika je zanimivo, da so bile nekatere opremljene z velikim latinskim jadrom, kot je bilo v navadi cela stoletja v Egiptu na reki Nil. Spisek ladjevja ohranjen v Državnem arhivu v Trstu potrjuje za leto 1886 registriranih pet takih ladij, ki so bile zgrajene v Piranu v »škveru« na rtu Sv. Bernardina, kjer so kupovali Slovenci tudi »tonere«, ladje za tunolov na slovenski način.

Pisne dokumente, ki pričajo o šavornantih, najdemo v raznih arhivih. Katastrski operat iz leta 1826, ki opisuje vas Barkovlje, med drugim navaja:

<i>Stanovalci</i>	279 moških	
<i>Hiše</i>	77, kamnite, pokrite s korci	
<i>Živina</i>	5 volov, 37 krav	
<i>Vinogradi</i>	58	
<i>Oljčni nasadi</i>	25	

95

Razen s kmetijstvom, se ljudje ukvarjajo še z:

- a) ribolovom*
- b) pridobivanjem kamenja za zgradbe*
- c) s prodajo balasta za ladje*
- d) s prevažanjem kamenja z barkami.*

Kot je razvidno iz podatkov, je bila prodaja balasta uradno označena. Toda več uradnih podatkov dobimo v pomorskih arhivih. Kot primer lahko navedemo vsebino nekaterih značilnih dopisov.

Majhen pristan v Barkovljah, ki so si ga vaščani leta 1847 zgradili sami, ni več zadostoval za vsa plovila, ki so se pojavljala v vse večjem številu. Zato so ribiči in šavornanti 3. januarja leta 1870 naslovili pismo Cesarsko Kraljevi Pomorski Vladi v Trstu, naj se pristan razširi ali naj se zgradi novega. Med drugim navajajo:

»...ob nevihtah in brodolomih podpisani večkrat tvegajo svoja življenja pri reševanju nesrečnikov in tudi v bodoče bodo tako ravnali. Barke za balast in njihove posadke so vedno, celo ponoči in ob slabem vremenu pripravljene prevažati balast na prazne tovarne jadrnice v nevarnosti. To potrdi lahko tudi Luški Kapitanat. Bližnja mesta od koder so jemali balast so sedaj izčrpana, tako da ga je treba iskati dlje in potratiti več časa ter sile. Ker pa te barke plačujejo redno letni davek, bi bilo prav, da se zgradi zanje pristan, sicer bodo njihovi lastniki prisiljeni opustiti tako dejavnost.

Kar se tiče ribiških čolnov, si podpisani drznijo izjaviti, da zaradi svojih večšin in dolgoletne prakse ulovijo in prinesejo ribe v tržaško ribarnico ob vsakem vremenu in letnem času, celo prej kot katerikoli drugi tuji ribič, vse to v korist prebivalcem mesta ter še posebej kakovosti in ugodni ceni rib...

...Nazadnje hočejo ponižno opozoriti na to, da je Slavna Cesarsko Kraljeva Pomorska Vlada že zgradila in popravila vse pristane v Istri, zato upajo, da bo



Barkovljanski pristan leta 1905 z ladevjem šavornantov v ozadju. (Zbirka M. Marzari)

priznana tudi ta neobhodna potreba, stroški ne bodo visoki, vsekakor pa bodo manjši od koristi, ki bo nastala, nenazadnje tudi zaradi preprečenih nesreč. Podpisani zato upajo, da bo prošnja ugodno rešena.»

Zanimivo je, da med petindvajsetimi podpisniki najdemo takrat samo tri nepismene pomorščake.

V navedenem pismu je pomemben podatek o razvoju šavornanstva: »...bližnja mesta od koder so jemali balast so zdaj izčrpana...«, namreč gruš in kamenje so nabirali po vsej slovenski obali, do Trsta in potem še naprej ob nabrežju Sv. Andreja, ker takrat še ni bilo pristanišča. Težave so se začenjale po izgradnji miramarskega gradu za nadvojvodo Maksimiljana, brata cesarja Franca Jožefa, ker so ob obali speljali cesto. Odvzemanje grušča je spodkopavalo temelje ceste, tako da so ga prepovedali. Kasneje, po izgradnji pristanišča, so oblasti prepovedale nabiranje balasta tudi na drugih mestih, tako da ni bilo več dovolj proste obale za črpanje surovine za balast. Treba je bilo poiskati druge vire.

Trst se je naglo razvijal, gradila se je nova Terezijanska četrt, tlakovale so se vse ulice, gradila so se velika skladišča in pristanišče. Potrebno je bilo mnogo klesanega kamenja, zaradi tega so se odpirali novi kamnolomi. V Barkovljah so bili štirje. Šavornanti so začeli postopoma pridobivati odvečno neuporabno kamenje prav iz teh kamnolomov. Dobivali so ga brezplačno, saj je bilo tudi za gospodarje kamnolomov koristno, da so na ta način odstranili ostanke klesanja. Prav zaradi tega je še bolj razumljivo, zakaj so šavornanti izvajali pritisk na oblasti, naj zgradijo pristan.

Izgradnja pristana leta 1873 je pozitivno vplivala na ekonomski razvoj slovenskega prebivalstva in podjetništva. Povečalo se je število ribičev, pomorščakov, ladjevja in nastala so gradbena podjetja, ki so slovela po

zanesljivosti in kakovosti. Tako je npr. podjetje Martelanc s skoraj tisoč zaposlenimi gradilo mnogo objektov v pristanišču, zgradilo pristan za lesne proizvode v Škednju, slovensko večnamensko kulturno središče, znano kot Narodni dom (ki so ga fašisti zažgali leta 1920), češko Živnostensko banko (sedaj Deutsche bank), Ciril-Methodovo šolo, hangarje za hidroplane, razne pomole v Gradežu, Pulju in Dalmaciji ter mnogo stanovanjskih hiš. Šavornantom je to zelo koristilo, saj so postopoma začeli poleg balasta prevažati klesano kamenje in obdelane bloke za tržaške palače. Novi viri zaslužka so jim prišli prav, saj so se začeli uveljavljati prvi parniki, število jadrnic, s katerimi so do tedaj v glavnem služili, pa se je postopoma zmanjševalo.

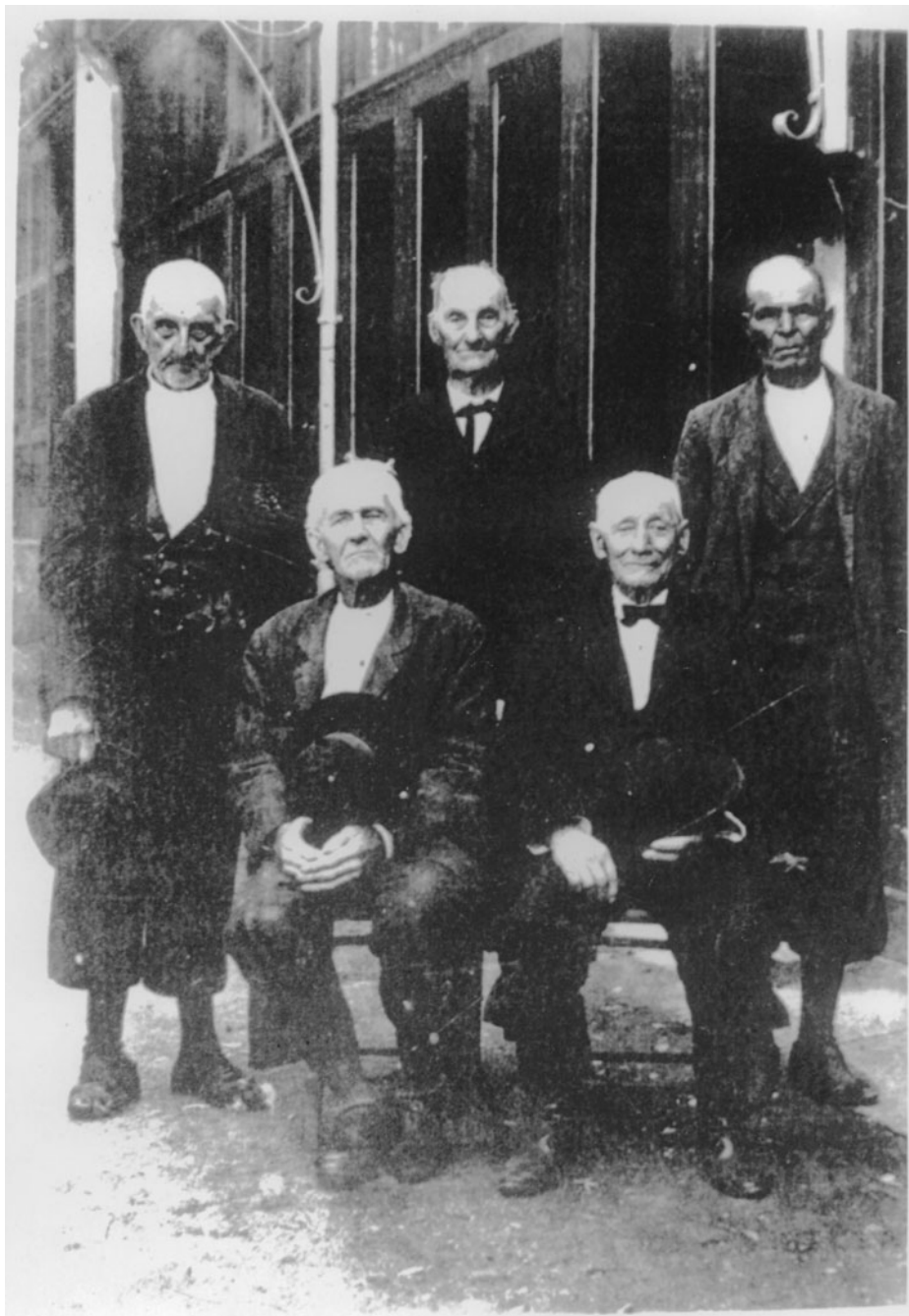
Zanimivo je še drugo skoraj neznano zgodovinsko dejstvo, da so šavornanti pripomogli k ustanovitvi edinega slovenskega »*škvera*« (izvor iz beneškega narečja *squero* = mesto, kjer so popravljali in gradili manjša lesena plovila), saj so morali popravljati plovila, jih vsako leto čistiti in barvati. Leta 1886 je Luški Kapitanat izdal konzorciju šavornantov in ribičev dovoljenje za uporabo dela obale za ladjedelska dela. V pismu, naslovljenem na zakonitega predstavnika Andreja Martelanca, navajajo med drugim, da »...*dodeljeno mesto je tam, kjer se začne stara cesta za Kontovel ob potoku Starc, ki bo moral vedno ostati čist...*«.

Ta edini slovenski *škver* je bil velikega gospodarskega pomena za vse prebivalce, ker je prevzel dela za rezanje in uničevanje starih dotrajanih trgovskih jadrnic in tistih, ki so jih zamenjavali parniki. Mnoge dele palub in drugih struktur, ki so bili iz dragocenega lesa, so prodajali, velike kose iz hrastovine so uporabljali za traverze tramvajskih tračnic, ostale neuporabne pa so uporabljali kot gorivo za kotle številnih barkovljanskih peric, ki so uporabljale tudi kvalitetni pepel kot belilo.

Barkovlje so postajale pomembno gospodarsko središče. Ustanovljeni sta bili tudi dve tovarni za konzerviranje in predelavo rib. Pristan ni bil namenjen le ribičem in šavornantom, temveč tudi tovrstnemu prometu in tako je postajal pretesen za vse. Uradne listine omenjajo šavornante ponovno leta 1896, ko so skupaj z drugimi zahtevali razširitev pristana. Oblasti ga niso povečale, ampak so zgradile ob njem le ploščad z novimi privezi.

Zadnji uradni dokument, ki omenja šavornante, je iz leta 1913, ko so skupaj z ribiči prosili Pomorsko Vlado, naj čimprej ukrepa, da bi se izboljšalo že neznosno stanje v premajhnem pristanu. Leto kasneje se je začela prva svetovna vojna, ki je dokončno pokopala vsa stremljenja Slovencev po nadaljnjem ekonomskem razvoju. Po končani vojni, ko je slovenska obala prišla pod italijansko upravo, so bile vse dejavnosti Slovencev na morju načrtno otežene in ovirane. Šavornanti so kaj kmalu prenehali delati, ribiči so se v manjšem številu obdržali do druge svetovne vojne. Popolnoma so izginili po drugi italijanski zasedbi leta 1954 na račun novih italijanskih prišlekov iz Istre, katerim so zgradili ob vsaki slovenski vasi istrsko ribiško naselje z neprikritim namenom italijanizacije našega obalnega pasu.

Ta edini slovenski obmorski poklic je zabeležen tudi v župnijskih knjigah Barkovelj, kjer najdemo imena posestnikov ladjevja in drugih, ki so si služili



Zadnji barkovljanski »kratkohlačniki« po takratni modi v slovenskem okolišu Trsta, posneto leta 1906. Od leve: Ivan Starc – Vane Cijak, Matija Krečič – Matiček od Vjcelovke, Tavčar Andrej – John, Ivan Pertot – s Pancerovca, Andrej Pipan – Foučer – šavornant. (Iz zbirke Narodne in študijske knjižnice v Trstu)

kruh s tem zanimivim delom. Med drugimi je zabeležen tudi Andrej Pipan, rojen leta 1844, umrl leta 1922; na fotografiji je zadnji na desni.

Kolnarji

Za poznavanje drugega zelo starega in nenavadnega poklica, ki je povezan s tunolovom na slovenski način, moramo poseči v zgodovino obmorskih Slovencev na območju med Trstom in Devinom.

Po naselitvi na ozemlje skrajnega severnega Jadrana so se prebivalci južnega kraškega roba, kjer zemlja ni rodovitna, zaradi nuje podali na morje in postali ribiči. Poudariti moramo, da so se Slovenci, ki so se naselili v Istri do Dragonje, naselili v zaledju, ker jim prebivalci romanskega izvora iz utrjenih mestec Milje, Koper, Izola in Piran niso omogočili neposrednega dostopa do morja in tako niso mogli razviti samostojnega ribištva. Trst je bil izjema, ker mesto ni imelo svojega ribiškega stanu. Tako se je razvijalo okoli mesta in na celotni obali Tržaškega zaliva skozi stoletja do današnjih časov slovensko ribištvo. Poseben pomen je imel lov na *tone* ali *tonino*, kot so temu rekli domačini.³ Na dolgi migracijski poti so dosegli tuni pri nas skrajno točko jadranskega morja in se potem ponovno vračali na jug. Šlo je za vrsto *Euthynnus alleteratus*, katere primerki dosegajo največ en meter dolžine in težo do trideset kilogramov. Podobni so velikemu tunu *Thynnus thynnus*, ki meri do tri metre in tehta do štiristo kilogramov, toda ne prihaja v Jadransko morje, ostaja v južnem Sredozemskem morju.

Slovenski ribiči so jih lovili tako, da so izkoristili trenutek, ko je cela strnjena jata počasi in zelo blizu obale preusmerjala svoje potovanje proti jugu. Skozi stoletja so postopoma razvili tunolov na slovenski način, ki je edini na svetu potreboval *kolnarje*, posebne izbrane in izučene ribiče. Ta poklic se je pojavil verjetno na začetku prejšnjega tisočletja, izpopolnjeval se je do srednjega veka in trajal do leta 1956.

V začetku so skušali ribiči loviti tune s pomočjo osti ali harpune na *čupah*, iztesanih iz enega hloda, potem so uporabljali manjše mreže, *pošte za tone*, ki so jih postavljali pravokotno na obalo in držali razprostrte čez noč, toda ulov je bil skromen. Verjetno so bili zelo razočarani in jezni, ko so opazovali jate tunov, ki so se počasi premikale mimo obale in odhajale dalje. Izgubljanje takšnega bogastva je pogojevalo iznajdljivost, ki je rodila sadove. Pripravili so večje mreže, skušali obkrožiti prihajajočo jato in plen potegniti na breg. Ulov je bil sicer boljši, toda ker je tun zelo oprezna in preplašena riba, se je večkrat cela jata ustrašila pred mrežo in zbežala. Da bi to preprečili, so ugotovili, da morajo opaziti jato tunov dosti prej, preden se pojavijo pred mrežo, jim prestreči pot in pravočasno onemogočiti beg. Zaradi tega so izbrali ribiča z dobrim vidom in ga poslali na visoko skalo kraškega roba z nalogo opazovati površino morja in pravočasno obvestiti na obali čakajoče ribiče z mrežo v barki na prihod tunov.

³ Čeprav v slovarju slovenskega knjižnega jezika najdemo za to ribo geslo tun, ki je hrvatizem, v vseh arhivskih virih in dopisih lahko zasledimo le besedo ton.

Zaradi dobrih rezultatov se je ta način lova splošno uveljavil in tako se je razvil poklic kolnarja.

Tuni pa niso prihajali vedno iz iste smeri. Enkrat so ubrali pot na desno iz Gradeža proti Trstu, drugič pa na levo v obratni smeri. Ribiči so morali biti pripravljene za oba primera. En sam kolnar ni več zadostoval, zato so za vsako skupino, ki je bila na lovišču, dodelili tri osebe. Glavni kolnar, imenovan *srednjak*, je vodil ves potek lova, pomagala sta mu dva *krajnika*, ki sta bila oddaljena od njega približno 600 metrov na vsako stran. Na tak način so tune pravočasno opazili, ne glede na smer njihovega prihoda. V skupini je bilo ponavadi devet ribičev: trije kolnarji na bregu in šest ribičev na ladji.

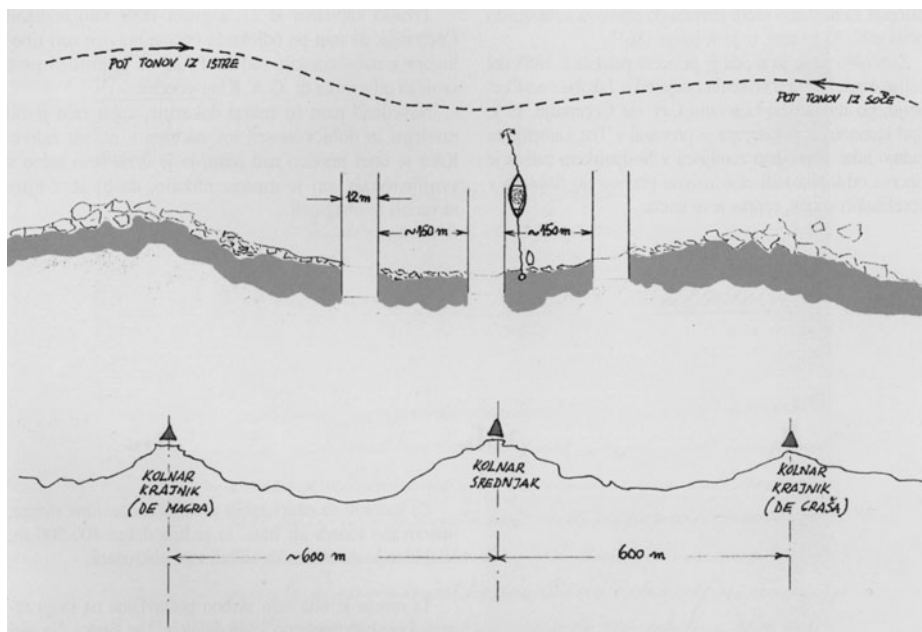
100 Za boljše razumevanje vloge kolnarjev in tega, v kolikšni meri so vplivali na uspešnost ali neuspešnost lova, bomo na kratko opisali njegov potek.

Mreža, imenovana *trata*, s katero so lovili tune, je bila dolga približno 500 metrov in visoka v sredini 25 metrov. Na vrhnjem robu so bili pritrjeni *šuri*, plutovinasti plovci, na spodnjem pa *svinci*, svinčene uteži. Na obeh koncih sta bili privezani dve dolgi vrvi, ki so ju uporabljali za potegovanje plena na suho, ko je bila jata obkrožena in ribe niso mogle več zbežati.

Lovili so z ladjo, imenovano *tonera*. To je bilo posebno plovilo, ki so ga uporabljali le Slovenci na tržaški obali. Bila je prava ladjarska izjema, saj ni navedena v strokovnih knjigah o vrstah lesenih plovil. Tонера je bila sad stoletnega izpopolnjevanja, ki ga je pogojevala težnja po tem, da bi čim bolj ustrezala posebnim potrebam obravnavane zvrsti ribolova. Omogočala je prenos in hitro spuščanje zelo dolge in približno 800 kilogramov težke mreže; imela je prostor za šestčlansko posadko, majhen ugrez, da je lahko prišla do obale, in zaokroženo obliko, da se mreža pri spuščanju ni zatikala. Bila je brez krmila, dolga približno dvanajst in široka dva metra. Zadnje so gradili v piranskem *škveru* pri Sv. Bernardinu po naročilu in po nasvetih naših ribičev.

Lovili so na določenem mestu, imenovanem *kalada*, ki je imelo očiščeno dno v globini od osem metrov do proda. To je omogočalo neovirano potegovanje mreže z ujetimi ribami kot na podmorski stezi. Tu je bila zasidrana ladja s pripravljeno mrežo in posadko, ki je čakala ukaze kolnarjev. Takih mest ali lovišč je bilo na celi slovenski obali v prejšnjem stoletju štirinajst, in sicer: Draga in Vir pod Nabrežino, Brojnica, Ravne, Čavš, Šovnik, Faren, Mul, Rendela, Draga, Lahovec, Pri Učikarju pod Kižem in Na Ščuku ter Vejal pod Kontovelom.

Kolnarji so sedeli na *karunah*, izvidniških mestih do sto metrov visoko na skalah. Izjema so bile karune v Dragi in Lahovcu, ker so bila zaradi nizke lege brega izvidniška mesta postavljena na visokih lesenih stolpnih. Vsako lovišče je imelo tri karune. Kolnar srednjak je stal točno nad loviščem, kolnarja krajnika pa sta bila oddaljena približno 600 metrov od srednjaka, vsak na svoji strani. Njihova dolžnost je bila, da so neprestano opazovali morje, ko so zagledali jato tunov, so nemudoma sporočiti ljudem na ladij, od kod prihajajo. Opazovali so od jutra do popoldanskih ur, vsak dan ob lepem vremenu od 15. avgusta do 15. oktobra. Tuni so prihajali zelo neredno. Večkrat so kolnarji čakali zaman tudi



Položaj kolnarjev na izvidnicah *karunah*, visoko nad loviščem.

cel teden in še več, včasih pa so v enem dnevu opazili kar tri jate zaporedoma. Omeniti moramo, da prav zaradi večkratnega neuspešnega čakanja kolnarjev slovenski ribiči pravijo, da tune niso lovili tako kot druge ribe, ampak so jih *čakali*. Ko so šli na ribolov, so rekli, da gredo čakat tune.

Če so prišli tuni s soške strani, jih je zagledal zahodni krajnik in zakričal, da prihajajo »od graše«. Če pa so prihajali od nasprotna, istrske strani, jih je zagledal vzhodni krajnik in zakričal, da prihajajo »od magre«. Čez nekaj minut, ko se je jata približala sredini lovišča, jo je opazil in imel pod nadzorom kolnar srednjak. Tedaj sta oba krajnika stekla na obalo pomagat ostalim. Od tega trenutka dalje je bil ves potek lova v rokah srednjaka, ki je upravljal veslače v pravilno smer in opredeljeval hitrost ladje s sledečimi dogovorjenimi kriki, ki so morali biti jasni in razločni:

abauta = prihajajo, zaveslajte hitro na odprto morje

premando = obrnite na levo

stegando = obrnite na desno

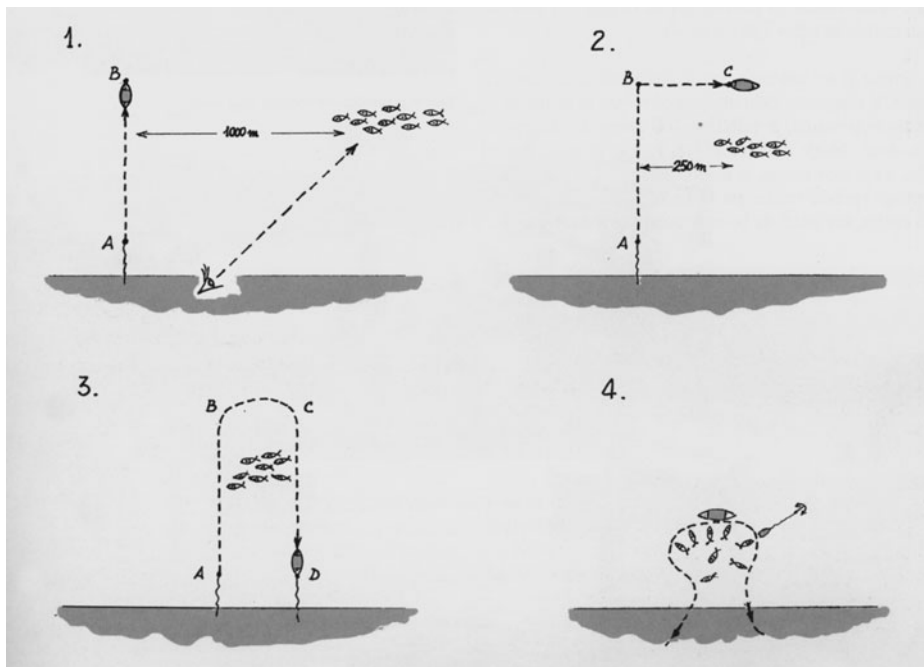
dagekap = še malo naprej

voh = zaprite proti bregu

za za = veslajte na vso moč

torba = trata je prazna, ribe so zbežale

Ladja je čakala z eno mrežno vrvjo privezano na obalo in zasidrana na premcu. Mreža je bila skrbno zložena in člani posadke dobro pripravljene, vsak



Skica 1 prikazuje trenutek, ko kolnar krajnik ugleda jato prihajajočih tunov, ostale pa faze obkroževanja po navodilih kolnarja srednjaka.

s svojo določeno nalogo. Ker je obkroževanje trajalo največ deset minut, je moralo biti dobro usklajeno in zelo hitro. Prva dva in zadnja dva ribiča sta bila veslača, srednja dva pa sta spuščala mrežo, ki je morala padati v morje hitro in brezhibno. Prednji je metal v morje del mreže s plutovino, drugi pa del mreže s svinci.

Vzemimo primer, da je desni kolnar krajnik zagledal jato, ki se je približevala z zahoda, in je zakričal na vso moč geslo »abauta abauta de graša«. Tedaj so ribiči v toneri zaveslali na vso moč ven od točke A proti točki B (skica 1) in spuščali mrežo v vodo. Ko se je jata že toliko približala, da jo je videl kolnar srednjak, je dal ukaz, naj se ladja obrne na desno (skica 2). Toner se je pomaknila od točke B do točke C in zaprla z mrežo zunanjo stran. Sedaj je imel srednjak veliko odgovornost, ker je moral določiti, kdaj zapreti jato z ukazom, naj se zavesla na vso moč od točke C do točke D proti bregu (skica 3). Tuni niso smeli biti tako blizu, da bi zagledali mrežo, ker bi se splašili in se obrnili nazaj, in tudi predaleč ne, ker bi ladja v tem primeru naletela nanje. Ponavadi je bilo to približno 50 metrov od mreže do prve ribe. Kolnar je moral določiti pravi trenutek glede na velikost jate in hitrost njenega gibanja. Po prejemu ukazu so veslači veslali z vso silo, da bi prišli do obale, preden bi se ribe zavedle nevarnosti, obrnile smer in zbežale. Pri obali so podali drugo dolgo vrv tistim, ki so čakali. V tem trenutku se je začelo skupno potegovanje obeh koncev mreže in se je



Kolnarja krajnika dajeta navodila množici v zadnji fazi lova, ko morje kipi od silnih udarov ujetih tunov.

nadaljevalo, dokler vse ribe niso bile v tako nizki vodi, da so lahko ljudje, ki so pritekli iz vasi, prijemali tune z rokami in jih metali na suho. Toneri so ustavili vzporedno z obalo in ribiči so pomagali držati z rokami mrežo na površju, da ne bi potonila pod silnim pritiskom (skica 4).

Glas, da je lov v teku, se je vedno razširil po bregu do vasi, tako da je priteklo veliko vaščanov, celo otrok. Z velikim veseljem so pomagali spravljati in čistiti ribe, saj je po stari navadi vsakdo dobil za plačilo kos tuna. Prisotnim so razdelili tudi vsa jetra in srca. Delitev ulova je potekala po starih nenapisanih utrjenih srednjeveških pravilih vse do zadnjega velikega ulova, ko je leta 1954 moštvo Iva Pertota – Gospodiča iz Nabrežine zajelo 800 tunov.

Delo in odgovornost kolnarja lahko ocenimo le, če upoštevamo dejstvo, da je bil zaslužek dobrega ulova zelo velik. Tako so se na primer pogosto poročali jeseni po končani sezoni lova na tune, ko so ribiči imeli dovolj denarja za hčerino doto. Celu duhovniki so beležili velike ulove v svojih knjigah. Takšen je primer kronike kriškega župnika in nabrežinska župnijska knjiga »liber matrimoniorum curatie Nabresinae«, kjer je v bohoričici zapisano:

»Na 19 dan kimovca 1836 so na Ravnih grofova trata vjeli Tonov (Tonfish) na enkrat 240 zentov zjutro, poprejšnji dan kokor nedejle je zil dan desh shol. Vsak mosh, de siglih so bili s gospodarji na pol, je prejel 180 goldinarjev.



Tune čistijo in preštevajo pred delitvijo.

V Venetke so jo bli poslali. Tratniki so bili vsi Krishani, en sam je bil Nabreshinz. To je Brezzelnov zet Martin sin Lovrenza Pertot vulgo Ferlan.

V Brojenzi so naredili Krishani Kalada sa Grofova trata pomladi v ljetu 1839, inu ker so se Nabreshinzi superstavili, je shvara flegler nakatere zaprol, pa vadle von spustil, ker je vidol kriviza.»

Lahko si predstavljamo, kako se je počutil kolnar, če je dal ukaz v napačnem trenutku in je zbežala cela jata tunov, mreža pa je ostala popolnoma prazna. Iz ustnega izročila so znani primeri, da je razjarjena posadka ribičev pošteno nabila kolnarja. Prav zaradi tega so lahko postali kolnarji samo smeli in odločni ljudi, ki so znali prevzeti tako odgovornost. Seveda so morali imeti poleg naštetih odlik odličen vid in poznati navade, če ne psihologijo rib v raznih situacijah. Prakso so si nabirali kot začetniki v vlogi krajnikov, sčasoma pa so jim zaupali nalogo srednjaka. Pomen tega poklica se je kazal tudi pri delitvi glav in želodcev ujetih tunov; koliko je kdo dobil, je bilo odvisno od njegovega položaja oziroma pomena v posadki. Po prvem mestu *kapota*, glavnega načelnika in organizatorja, je bil na drugem mestu kolnar srednjak. Kolnar krajnik, ki je prvi zagledal tune, je bil na petem mestu.

Po zadnjih skromnih ulovih leta 1956, ko so tuni vedno redkeje prihajali do naše obale, ker so jih začeli prestrezati italijanski in hrvaški ribiči že v srednjem Jadranu z velikimi tunolovci, so skušali tudi slovenski ribiči zamenjati način lova. Kupili so večje motorne ladje in nove mreže obkroževalnega tipa ter se podajati na odprto morje do dvanajst navtičnih milj od obale. Tudi ta način lova je zahteval pravočasno odkritje jate tunov. Zaradi tega so na vrh visokega jambora ladje vgradili železno košaro, v katero je splezal kolnar, ki je zopet z

višine opazoval morje vse naokrog. Ko je opazil tune, je dajal ukaze krmilarju, da je ladja počasi obkrožila jato in jo zaprla v mrežo. To je opravljal še danes živeči zadnji kolnar Boris Kobal, po domače Pjerotov iz Križa. Njegovo delo sta kmalu prevzela radar in podvodni sonar, s pomočjo katerih se na ekranu prikaže velikost jat, njihova hitrost, na kakšni globini se nahajajo in celo vrste rib. S tem je izumrl stoletja star poklic slovenskih ribičev in slovenski način lova na tune. O njem vedo kaj povedati le še nekateri Nabrežinci in Križani, ki so nosili kosila svojim dedom ali očetom, ki so morali pazljivo čakati na *karunah*.

LITERATURA

105

MIKLAVEC, Elvin (ur.), Pri nas v Brkoviľah pa je bilo tako, Barkovlje 1982.

VOLPI LISJAK, Bruno, Slovensko pomorsko ribištvo skozi stoletja od Trsta do Timave, Trst 1995.

VOLPI LISJAK, Bruno, La spettacolare pesca del tonno, attraverso i secoli nel golfo di Trieste, Trst 1996.

VOLPI LISJAK, Bruno, Slovensko ribištvo v Tržaškem zalivu – lov na tone, v: Annales 8, št. 14, 1998, str. 35–48.

VIRI

Državni arhiv v Trstu, sklop Governo marittimo

Ustni viri

BESEDA O AVTORJU

Bruno Volpi Lisjak je diplomiral na strojnem oddelku Pomorske akademije v Piranu in opravil poročniški in kapitanski izpit v Trstu. Po devetletni plovbi se je zaposlil v tržaški ladjedelnici, kjer je deloval kot strokovnjak in tehnično-komercialni manager. Je dober poznavalec ribištva in pomorskih ved. Napisal je knjigi *Slovensko pomorsko ribištvo skozi stoletja od Trsta do Timave* (1995) in *La spettacolare pesca del tonno, attraverso i secoli nel golfo di Trieste* (1996). Sodeluje z Odsekom za etnologijo pri Narodni in študijski knjižnici v Trstu.

ABOUT THE AUTHOR

Bruno Volpi Lisjak graduated from the Mechanical Engineering Department of the Marine Academy in Piran and obtained the captain licence in Trieste. After sailing for nine years he was employed in the Trieste Shipyard where he worked as a ship manager and technical-commercial manager. He is an expert on fishery and marine sciences. Lisjak is the author of *Slovensko pomorsko ribištvo skozi stoletja od Trsta do Timave* (Slovene marine fishery between Trieste and Timavo throughout the centuries, 1995) and *La spettacolare pesca del tonno, attraverso i secoli nel golfo di Trieste* (1996). He is a collaborator of the Department of Ethnology at the National and Study Library in Trieste.

SUMMARY

TWO OCCUPATIONS CARRIED OUT BY MALE SLOVENES FROM THE COASTAL AREA

The article discusses two important traditional occupations which were carried out by Slovenes from the area between Trieste and the Timavo river. *Šavornanti* or ballast suppliers gathered and sold ballast to merchant sailing ships. After a ship was unloaded, it had to take up ballast to prevent the wind blowing in the sails from overturning it. Ballast was sold by Slovene fishermen from Barcola/Barkovlje, the only ones whose vessels were adequate for collecting gravel ballast and stones and supplying them to the anchored ships. These fishermen played an important role in the foundation of the only Slovene *škver* (from the Venetian dialect *squero* = a place where small wooden vessels are built and repaired), because they had to repair their vessels regularly, and clean and paint them annually. The occupation survived until a few years after the First World War.

106

The second traditional occupation, that of the *kolnarji* or fish spotters, was connected with tuna fishing. The Slovene fishermen started fishing only when a compact shoal of tuna fish had come very close to the shore and begun to slowly turn southwards. Fish spotters were selected, well-trained fishermen, who were capable of spotting a shoal in time for the other fishermen to prevent it from escaping. They took up positions on high rocks of the Karst's edge, observed the surface of the sea, and warned the other fishermen, who were waiting with their boats and nets on the shore, when a shoal was approaching. In order to spot an approaching shoal, no matter from which direction it came, three spotters were needed. The main spotter, called *srednjak* (central spotter), directed the entire fishing operation, assisted by two *krajnika* (side spotters), who were positioned about 600 m to his left and right. A fishing team usually consisted of 9 fishermen: three spotters on the shore and six fishermen on the ship. The occupation is likely to have originated around the 10th century and to have fully developed in the Middle Ages; it survived until 1956.