
ČUPA - ČOLN SLOVENSКИH RIBIČEV V TRŽAŠKEM ZALIVU

Bruno Volpi Lisjak

43

IZVLEČEK

ABSTRACT

V prispevku je predstavljen preprost, iz debla stesan čoln, imenovan čupa, ki so ga slovenski ribiči uporabljali v Tržaškem zalivu in se je ohranil do srede 20. stoletja. Predstavljena je zgodovina čupe, njena konstrukcija in način uporabe ter hranjenja.

The article presents the simple dug-out boat called chupa (Slovene: čupa) which was used by Slovene fishermen in the gulf of Trieste and which survived until the mid 20th century. Presented are the history of the chupa, its construction, use and preservation.

ETIMOLOGIJA ČUPE

Ker mnogi Slovenci ne vedo, kaj je čupa, pogledimo najprej, kaj piše v slovarjih. Slovar slovenskega knjižnega jezika razlaga besedo čupa: "nekdaj preprost ribiški čoln iz enega debla, primorsko narečno". Etimološko beseda izvira najverjetneje iz besede čok, ki pomeni "nerazsekan večji kos debla". V primorskem narečju pa postane čok čuok, čuak, čuop, in sorodnost z besedo čupa je iz slednjega dobro razvidna. Naši sosedje Italijani, v tem primeru Veneti, ki so prvi videli hrvaške in slovenske čupe, so jih imenovali *zopolo* (pl. *zopoli*). Prav verjetno je etimologija ista. Pogledimo zakaj.

V enciklopediji Treccani pomeni *zopolo* majhno plovilo, izdelano iz enega debla, izdolbeno kot piroga, uporabljeno v Kvarnerju in na dalmatinskih obalah. ("Piccola imbarcazione ricavata da un tronco d'albero, scavato come una piroga, era in uso nel Quarnero e sulle coste dalmate"). Beseda je beneškega izvora in podobna padovanskemu narečnemu izrazu *zuoppo*, ki pomeni v italijanščini čok. Tudi tu je torej izvor besede čok, oziroma v italijanščini *ciocco*, geslo, ki označuje po slovarju Zingarelli velik kos lesa ("grosso pezzo di legno"), etimologija pa je nejasna.

Še detajlneje označuje čupo E. Rosamani v slovarju Vocabolario Giuliano. Njen opis pa je kljub temu splošen in netočen, saj avtor pomeša vse vrste čup, od južnodalmatinskih do naših. Omenja, da so čoln uporabljali v Križu in Nabrežini. Dolg da je bil približno 7 m, širši na krmi kot na pramcu (!), poganjali pa sta ga ena ali dve bracarji (!). Pomembno pa je omeniti, da je bil po Rosamaniju v stari furlanščini *zop* (množ. *zopi*) čoln za prevažanje tovora čez Sočo. Slovar Dizionario di marina della R. Accademia d'Italia omenja "zopolo" in "zoppolo" kot dolgo in ozko plovilo iz debla z dolgim prečnim drogom, na koncu katerega sta bili naslonjeni dve dolgi vesli. Čoln so uporabljali na Rabu in Pagu.

Šele E. Rosamani poda v svojem zelo dobrem slovarju Vocabolario Marinaresco Giuliano-Dalmata točnejšo sliko naše čupe, ki da se uporablja nekje na kriški obali in se po slovensko imenuje čupa. Za en primerek čupe pravi, da je v Slovenskem etnografskem muzeju v Ljubljani. Izvirnik se glasi takole:

"1. zopolo (T) m. zoppolo, in uso presso alcune località della costa (S. Croce, Mf). Viene bilanciato da uno spuntier, posto di traverso per le forcole. V. sopulo e zopolo e Canovella de' Zoppoli. La voce zopolo trova un corrispondente anche nello sloveno (čupa). Un esemplare di questo natante è attualmente conservato all'Etnografski Muzej di Lubiana (v. Toschi - Perusini BALM 5-6, 1963-64 p. 172 e fig. p. 174) M. D." V istem slovarju najdemo še besedo *sopulo*. Le-ta označuje izdolben hlod, ki ga Slovenci Jadranske obale med Trstom in Tržičem uporabljajo kot čoln. (Il tronco d'albero incavato che serve da barchetta agli Sloveni delle coste dell'Adriatico, fra Trieste e Monfalcone).

Naši vzhodni sosedje Hrvati, ki so imeli veliko več čup, saj imajo veliko več obale in otokov, pa so to primitivno plovilo imenovali *ladva*. Menim, da je to zelo lep izraz, ker so ohranili skoraj nespremenjeno staroslovansko besedo *ladja*, ki je na splošno označevala čoln, splav na rekah ali veliko ladjo. (V ruski literaturi npr. pogosto zasledimo to besedo v epih, pravljicah, pesmih in v Puškinovih poezijah, kjer predstavlja večjo, zelo živo pobarvano ladjo z visokim premcem in lepim jadrom). Na koncu pa je potrebno še omeniti, da strokovnjaki in pomorski specialisti imenujejo čupo v vseh jezikih monoksil (ali monoxil). To je sestavljenka iz grških besed monos = eden, samo eden in xylos = les. Označuje torej plovilo, narejeno iz enega samega kosa lesa.

ZGODOVINA ČUPE

Ob koncu prejšnjega tisočletja so se Slovani začeli preseljevati na zahod v zaporednih valovih. Plemena, ki so zavila na jugozahod, so začudena zagledala morje od Kvarnerskega zaliva do južne Dalmacije, predniki Slovencev pa mali košček Tržaškega zaliva od Trsta do izvira Soče. Ni si težko predstavljati, kakšna čustva je vzbudila ta ogromna, ravna, neskončna in skrivnostna površina čiste sinje vode, ki ni imela ničesar skupnega z gladinami rek in jezer, ki so jih dotleji videli. Verjetno so si kar oddahnili ob misli, da ne bodo umrli od lakote, ker je



Čupa z veslačem v Barkovljah (avtor G. Rieger, 1841). ♦ Chupa with oarsman in Barkovlje (Barcola) (author G. Rieger, 1841). ♦ Une "čupa" avec un rameur à Barkovlje (G. Rieger, 1841).

bilo rib dovolj. Toda v istem trenutku se je rodil problem: kako na morje? Starejši so se spomnili, da so velike reke prepluli na hlodih in da so v jezerih lovili ribe na iztesanih, odžganih ter izdolbljenih drevakih, ki so bili narejeni iz hlodov velikih dreves. Iz nuje so torej začeli graditi čupe in se podali na morje loviti ribe.

Do srednjega veka se je ribolov na severovzhodnem delu Jadranskega morja razvijal večinoma v zaprtih zalivih ali kanalih in v ozkem obalnem pasu. Slovanom, t.j. Hrvatom in Slovencem, je čupa zato ustrezala. Nje število je raslo, ker je bila poceni, ni potrebovala specializirane delovne sile, material za gradnjo je bil pri roki, in - kar je bilo še posebej pomembno - bila je zelo odporna na udarce ob skalovje ter jo je bilo po uporabi enostavno izvleči na suho. Ne smemo pozabiti, da na obalah, kjer so živeli Slovani, ni bilo varnih luk. Čupe niso bile primerne samo za ribolov, temveč tudi za prevažanje malih tovorov po ozkem pasu med obalo in bližnjimi otoki.

Potopisec Alberto Fortis opisuje l. 1773, kako lovijo ribiči z Vinodolske obale škombre in sardele z majhnimi čolni, podobnimi ameriškim kanujem. V reških notarskih spisih iz l. 1444 so navedene mreže "sagene" in čoln "lintrum". Ker je linter omenjen tudi l. 1438 v Preluki in kot pomožni čoln *tonolovke*, lahko domnevamo, da je bila to čupa. Na Rabu, kjer so tudi imeli *tonolovke*, so čupo uporabljali kot pri nas: pomagala je držati mrežo, da ta ne bi ob obilnem ribolovu potonila. Statut Komune Pag iz l. 1433 omenja "barcam zopulum vel batellum",

ki so bile prikladne za lov škombrov v zaprtem paškem zalivu Caska. Čupe so tu uporabljali še do nedavnega. V začetku 16. stol. je bila čupa na otoku Krku verjetno *cymba vel barca*. Še danes se ljudje v Puntu in Dobrinji spominjajo čup, ki so imele zelo zaokroženo krmo in premec. Statut Ninskega območja iz 12. stol. predpisuje zelo stroge kazni za krajo čup in vesel, Statut Zadarske komune iz l. 1305 pa omenja čupo kot *barcha*. Na tem območju so čupe merile samo 5 m, široke pa so bile 60 cm. Še l. 1897 so tu našli 29 čup, zadnja je priplula l. 1968 na kornatski otok Lavsa, od tam pa so jo prepeljali v zadarski pomorski muzej.

V Skradinskem Statutu je odredba, da mora biti ribarnica v Prokljanskem jezeru pri morju, vsi čolni pa ("omnes barce out zolle") na enem mestu. V Statutu Trogira, ki je na razmeroma zaprtem morskem območju, so l. 1322 omenjene "barce et copuli". Statut Komune Hvar iz l. 1331 odreja, da mora dati vsak lastnik čolna ali čupe ("pro quilibet zopulo sive barcha") mestnemu sodniku največjo ribo svojega ulova. V Statutu mesta Kotor iz l. 1272 najdemo nazive "gondola vel barcha aut zolla," "navis" in "lignum vel barchorum". Zadnje velike čupe so se ohranile v Martinščici pri Reki in na otoku Rabu. Bile so dolge do 10 m in široke 90 cm. Obstajajo torej mnogi dokazi in pričevanja, da so slovanski ribiči uporabljali čupe od Kotorja do Soče.¹

Zelo zanimivo pa je, da ni nobenega zapisa ali ustreznega izročila o čupi na vsej zahodni istrski obali. To si verjetno lahko razlagamo z dejstvom, da niso Slovani nikdar prišli do samega morja, ker je bila zemlja tam rodovitnejša kot drugod. Poleg tega so v vseh velikih in malih obalnih mestih nepretrgoma živeli nasledniki starih Rimljanov, ki sta jih ščitila bližina in velik vpliv Benetk ter Ogleja.

Kaj pa je bilo s čupami na slovenski obali? Njihov razvoj je bil bolj ali manj enak tistemu na vzhodni obali Jadranskega morja, le da je orografski značaj naše obale negativno vplival na razmah ribištva. Za razliko od Dalmacije in Istre so imeli naši predniki zelo strmo obalo brez plaž, otokov ali zaščiteneh zalivov. Morje je bilo razmeroma plitvo in praktično niso imeli zaščitenega kraja, kjer bi lahko shranjevali svoja plovila. Zato niso mogli loviti brez strahu, da bi jih kaj usodnega doletelo na morju. K temu je treba dodati še pojav silne in sunkovite kraške burje, ki z vrha nenapovedano in nevzporedno zapiha na površino morja pod vpadnim kotom 15°- 20°. Zaradi tega je jadranje v Tržaškem zalivu zelo nevarno. Jadranci dobro vedo, da običajni veter zmanjša svojo moč, ko se jadrnica nagne. Kraška burja pa jo, nasprotno, poveča. Naši ribiči, ki niso imeli obtežene kobilice na svojih čolnih, so se tako često prevračali in utapljali. Ker je bila zemlja na planoti suha in malo rodovitna, je bilo treba kljub težavam in nevarnostim pluti po morju in ribariti. Ta nuja je slovenskega kmeta silila, da je tesal svoje čupe in ribaril z njimi do srede 20. stol., to se pravi več kot 1000 let!

Prvi najdeni uradni dokument, v katerem je omenjena naša čupa, je iz leta 1621. Najdemo ga v diplomatskem arhivu v Trstu v zbirki raznih listin (B A 14 -

¹ Bruno Volpi Lisjak, *Slovensko pomorsko ribištvo*, Trst 1995; Josip Basioli, *Ribarstvo na Jadranu*, Zagreb 1984.

confinazioni), ki obravnavajo spore o razmejitvi ozemlja med tržaškim Magistratom in devinskim grofom. V pismu sodnikom, s katerim so tržaške oblasti obtoževale devinskega gospoda raznih zlodejstev, je med drugim navedeno:

"...havendosi per lecito l'Ill.mo S.n Conte Matia, figliollo del premesso Ill.mo Conte Raimondo il prossimo passato mese di Feb. partendo da questa città per andar per mare a Duino et vedendo alcuni di S.ta Croce sudditi di questa città in un Zoppol venendo da pescare, et erano in terra, et porto di d.a. Villa S.ta Croce, far levare a detti nostri sudditi la pesca instrumenti di pescare e l'istesso Zoppol et questo condure a Duino et ivi abbruggiare oltre altri disturbi et fastidi datti mentre pescavano in quei contorni della nostra Jurisd.ne..."

47

(...ko je presvetli grof Matia, sin presvetlega grofa Raimonda potoval februarja meseca po morju iz Trsta proti Devinu, je opazil nekatere Križane, podložnike tega mesta, v čupi, ki se je vračala z ribolova. Ko so bili oni že na suhem v kriškem pristanu, je našim podložnikom odvzel ulov, ribiške priprave ter čupo, ki jo je odnesel v Devin in sežgal. Še druge nevšečnosti in motnje jim je povzročil, medtem ko so ribarili v tistih krajih, ki so pod našo jurisdikcijo...) Čupa je torej prešla v zgodovino samo zato, ker so jo gospodje, ki so se kregali med seboj zaradi svojih interesov, s silo vzeli našim nedolžnim prednikom in jo zažgali.

Zadnje čupe so bile iztesane konec 19. stoletja in nekatere so bile v rabi še med drugo svetovno vojno. Postopoma so jih zamenjala boljša plovila. Zgodilo se je namreč tole: V 19. stoletja se je avstrijska država odločila povečati in razviti ribolov na vsej svoji obali od Kotorja do Benetk, zaradi česar je bilo treba zgraditi nove luke. Ko so bili zgrajeni pristani v Barkovljah, Čedazu in Križu, so čupe počasi izginile, ker je bilo lažje ribariti z novimi plovili in jih obdržati privezana v vodi, kot s trudom vleči čupe vsakokrat po ribolovu visoko na prod in jih naslednji dan spet spuščati v morje.

Drugi uradni dokument, datiran 22. 7. 1871, ki navaja naše čupe, je protokol komisije Cesarsko-kraljeve pomorske uprave iz Trsta, ki je obiskala Barkovlje in Križ z namenom, da določi lokacijo novega kriškega in barkovljanskega pristana. V Komisiji so bili predstavniki Tržaške občine, med njimi tudi slovenski svetovalec Nabergoj. Občinski delegati iz Križa in Barkovelj so sicer prisostvovali, niso pa imeli pravice uradno zastopati občine. Poglejmo, kako dokument omenja čupe:

"Recatasi indi la Commissione alla spiaggia di S. Croce, si convinse della necessità di costruire anche in quell'ubicazione un riparo per le numerose barche peschereccie di quella villa, i di cui abitanti, causa appunto la mancanza di qualsiasi riparo non sono in grado di costruire barche pescareccie di qualche portata non solo, ma devono limitarsi con grave pregiudizio della loro industria a far uso di canotti pericolosi a loro stessi e di costruzione tale che fanno torto ai progressi i più limitati dell'arte navale presentando la forma di una vera piroga usitata dai selvaggi obbligati a tale costruzione di barche per poterle riparare a terra con facilità per mancanza di un mandracchio che le protegga

*se fossero costruite come il bisogno dell' oggi lo esige!!*²

(Komisija se je potem napotila na kriško obalo in ugotovila, da je tudi tam potrebno zgraditi pristan za številne ribiške čolne tiste vasi. Njeni prebivalci namreč niso v stanju zgraditi večjih plovil zaradi pomanjkanja zatočišča. Omejiti se morajo na uporabo nevarnih čolnov, ki ne dopuščajo pravega ribolova. Take konstrukcije žalijo razvoj ladjedelstva, ker so podobne pirogam, ki jih uporabljajo divjaki. Le ti jih morajo povleči na suho, ker nimajo pristana.)

48

Poleg tega dokumenta obstaja še zelo zanimiva upodobitev čupe v Barkovljah iz leta 1841, ki jo je izdelal G. Rieger za litografijo Linassi v Trstu. Ta litografija predstavlja čupo z veslačem, v ozadju pa so cerkev sv. Bartolomeja in Barkovlje s plažo, na kateri so čupe in drugi čolni. Kot že omenjeno, je Avstrija v razvoj ribolova vložila ogromno sil in sredstev. Za doseg tega cilja je ustanovila tudi ustrezne upravne strukture. Tako je izdala leta 1835 osrednja kancelarija na Dunaju ukaz, naj se popišejo vsa plovila, ki se ukvarjajo z ribolovom in naj njihovim lastnikom izdajo potrdilo. To je pomenilo začetek zbiranja statističnih podatkov.

Toda šele ko je bila za vse pomorske probleme l. 1850 v Trstu ustanovljena Osrednja cesarsko-kraljeva pomorska vlada, so začele oblasti dosledno izpolnjevati ta ukaz in voditi točne popise ribiških čolnov z vsemi podatki. To dejstvo je omogočilo, da imamo sedaj natančne podatke o naših zadnjih čupah. V registru, ki ga pod št. 1399 hrani državni arhiv v Trstu, je med tisočeriimi različnimi ribiškiimi čolni vsega Tržaškega okraja, ki je segal od Gradeža do severne Istre, mogoče zaslediti 7 čup.³ Glede popisov je treba omeniti še naslednje: Osrednja pomorska vlada ni povsem prenehala delovati po propadu Avstrije. Italijanske oblasti so jo obdržale do l. 1924, zato so tudi ti registri (ogromne knjige, ki tehtajo vsaka nekaj kilogramov) ostali v veljavi, italijanski uradniki pa so vanje še naprej pisali in beležili podatke. Zaradi tega najdemo tudi pripombe o čupah, ki se nanašajo na obdobje po prvi svetovni vojni.

Registrska tonaža je prostornina čolna, uporabna kubatura notranjosti ladje, izražena v angleških kubičnih čevljih (1 reg. tona = 100 kubičnih čevljev = 2,83 m³). Če torej izmerjeno kubaturo, izraženo v m³, delimo z 2,83, dobimo registrske tone. Ker so bile čupe majhne, je bil ta količnik vedno manjši od 1, zato so nekateri uradniki pisali kar 1 tona, čeprav bi rezultat morali izraziti v stotinkah. Oznaka *fitto in ferro* pomeni, da je imel čoln tudi železno okovje, v našem primeru *rinko* na premcu. Oznaka *senza fodera* pa pomeni, da v notranjosti ni bil prevlečen z notranjo oplato nad rebri, kar je v našem primeru logično, saj čupa nima reber kot vsi tradicionalni čolni. V predzadnjem stolpcu je moralo biti navedeno potrdilo o gradnji, ki ga je ponavadi izdala ladjedelnica. Ker je bila čupa izdelana doma, je leto in mesto gradnje potrjeval vaški starešina ali župan. Tja so tudi zapisali,

² Drž. arhiv Trst, *Governo marittimo* 536.

³ Isto, register št. 1399.

LETO REGISTRACIJE IN ŠTEVILKA	IME	VRSTA PLOVILA	LETO IN MESTO GRADNJE	GOSPODAR, OD KOD
1886 št. 406 T	LISA	čupa iz enega kosa lesa	1882 Nabrežina	Martino Gruden di Giovanni iz Nabrežine. 29. 04. 30 lastništvo prevzel Gruden Giuseppe fu Martino
1886 št. 413 T	GIORGI	čupa iz enega kosa lesa	1881 Nabrežina	Giuseppe Pertot iz Nabrežine
1886 št. 414 T	AURESINA	čupa iz enega kosa lesa	1882 Nabrežina	Stefano Klarič fu Giuseppe iz Nabrežine
1886 št. 415 T	ZORA	čupa iz enega kosa lesa	1880 Nabrežina	Antonio Pertot fu Giovanni iz Nabrežine. 24. 06. 23 lastništvo prevzel Zaharija Augusto fu Giovanni
1886 št. 416 T	ANNA	čupa iz enega kosa lesa	1880 Nabrežina	Antonio Pertot fu Giovanni iz Nabrežine
1886 št. 444 T	S. PIETRO	čupa iz enega kosa lesa	1886 Sv. Križ	Martino Sulcich fu Giuseppe
1923	MARIA	čupa iz lesa 6,80x0,60x0,40	1898 Nabrežina	Zaharija Giovanni fu Martino

Čupe iz registra ribiških čolnov (Državni arhiv v Trstu). ♦ Chupas from the register of fishing boats (State Archives in Trieste) ♦ Les "čupe" du registre des bateaux de pêche (Archives Nationales de Trieste).

ali je bil čoln kupljen, podedovan, prodan, in komu, z navedbo pogodbe ali potrdila. V zadnjem stolpcu je moral biti naveden kapitan oz. odgovorni za čoln na morju. Tja so se vpisovale tudi hipoteke.

Po opravljeni registraciji je dobil lastnik za časa Avstrije dovoljenje Luškega cesarsko-kraljevega kapitanata, da lahko pluje. To je bila t.i. "libera pratica". Kasneje je italijanska Luška kapitanija, ki je prevzela funkcije bivše Pomorske vlade in kapitanata, izdala "Licenza a tempo indeterminato", ribarsko dovoljenje za nedoločen čas. Na sliki vidimo takšen dokument, izdan junija 1923, za čupo "Zora", ki je bila last Avgusta Zaharije (Babčevega) iz Nabrežine. Zanimivo je, da je čupa še nosila originalno avstrijsko številko 415 T iz leta 1886, ki je bila prečrtana, in šele leta 1933 nadomeščena z novo, italijansko.

Da bi bila slika o uporabi in številu čup do začetka tega stoletja jasnejša, je treba povedati, da so bile registrirane samo čupe (in drugi čolni), s katerimi so stalno ribarili in pluli tudi v druge pristane (do Trsta in Tržiča). Čupe in manjši čolni, ki so jih ob bregu uporabljali neprofesionalni ribiči, pa niso imeli registracij. Šlo je za plovila kmetov, ki so lovili ribe za lastne potrebe in ne za prodajo. Z

N



L'i. r. Capitano di porto e sanità marittima

Fa fede, che questo porto e questa provincia sono (Iddio lodato) sani e liberi da ogni sospetto di male contagioso, e partendo da qui in libera pratica il Capo nominato Anna 46 di bandiera Aust. Ung. della portata di tonellate 1 comandato dal Pr. Antonie Pertot fr. hng. coll'equipaggio di persone...

1 compreso, passeggeri in tutti persone Sue 1 e per recarsi in mare alla pesca Superario

viene il naviglio stesso munito del presente documento affinché possa ottenere, ovunque approdi, libera e spedita pratica

Trieste 22 Aprile 1886



[Signature]

rete di sanità l'Annuario mar. 1853 pag 172

50

Dovoljenje za plovbo s čupo Anno pod avstrogrsko zastavo, ki ga je 22. aprila leta 1886 dobil Anton Pertot. ♦ Sailing licence for the chupa Anna under the Austro-Hungarian flag, issued to Anton Pertot on April 22, 1886. ♦ Le permis de navigation de la "čupa" Anna sous le drapeau austro-hongrois que Anton Pertot a obtenu le 22 avril 1886.

njimi so tudi prevažali gnoj, vodo, modro galico, kole, grozdje, drva in vse potrebno za vinograde ter oljčne nasade v bregih, ki so bili obdelani v terasah in zato po strmih stopnicah zelo težko dostopni. Zaradi navedenih razlogov je bilo nemogoče statistično izračunati, koliko čup je bilo na celotnem obrežju. Ekonomske in stvarne okoliščine so se namreč v raznih krajih naše obale različno spreminjale. Barkovlje blizu Trsta so npr. prve imele pristan, zato so čupe tu zgodaj izginile, v Križu pozneje, v Nabrežini, kjer sploh niso imeli pristana, pa so se ohranile vse do druge svetovne vojne.

V današnjih dneh se zdi skoraj nemogoče, da so se naši ribiči preživljali do konca zadnje vojne s pomočjo tako primitivnih plovil. Težko je bilo verjeti 94 let staremu Nabrežincu Janezu Grudnu (Martinčevemu), ko je pripovedoval, kako je hodil s svojo čupo "Lisa" na morje v času vojne in nemške okupacije in kako je moral dajati nemškemu poveljniku del ulova, da ga je pustil nemoteno ribariti. Dejstva pa so dejstva, posebno če jih potrjujejo ohranjeni dokumenti, kot npr. Permesso speciale di pesca (Posebno dovoljenje za ribolov), ki ga je 15. decembra 1943 izdala Tržaška luška kapitaniija, ali npr. za čupo "Liso"

Art. 809 e 913 del regolamento marittimo 20 novembre 1879
R. D. 31 gennaio 1892, n. 76
Art. 31 lettera e della legge 25 luglio 1868, n. 318

Mod. n. 84.

Compartimento Marittimo



la Capitoneria

di porto

di Trieste

di Trieste

Marina Mercantile Italiana

LICENZA A TEMPO INDETERMINATO

PER L'ESERCIZIO DELLA PESCA LIMITATA

N. ~~1933~~ 2019

Il battello denominato

Zora

al comando

del m. s. a. infrascritto, di proprietà di *Kobarija Augustini Giovanni*

domiciliato a *Robresina* nella portata di tonnellate *0,45*

inscritta nel registro dei galleggianti della *la R. Capitoneria di porto*

di Trieste

al N. ~~1933~~ 2019 autorizzata ad esercitare la

pesca nelle acque comunali

del distretto di pesca di *Robresina*.

Rilasciato a



G. Zorzi, addì *25 luglio*

1933

L. 1.° CAPITANO DI PORTO

Adone Traca

LUOGO E DATA		COGNOME E NOME	Anno di nascita	Compartimento o Circondario d'iscrizione	NUMERO di matricola di registro	OSSERVAZIONI
dell'imbarco	dello sbarco					
<i>4/4-33</i>		<i>Zaccaria Augusto di Augusto</i>	<i>1892</i>	<i>Trieste</i>	<i>177</i>	<i>Al comando capo barca</i>

8. (1) I pescatori di un compartimento estremo di distretto possono con la sola licenza pescare anche nelle acque del compartimento limitrofo appartenente all'altro distretto. (Art. 4 del D. Decreto 31 gennaio 1907).
I capi delle barche appartenenti ad un distretto di pesca, i quali si trasferiscono in qualche comune di un compartimento marittimo compreso in altro distretto e non limitrofo allo scopo di dedicarvial temporaneamente alla pesca limitata, consegnando le carte di navigazione all'ufficio di porto locale ne ottengono una licenza da pesca da restituirla alla partenza delle barche stesse per far ritorno al loro distretto (Art. 5 R. D. succitato)

Dovoljenje italijanske trgovske mornarice iz l. 1933 za ribolov čupi Zori (original hrani NSK).

◆ License issued by the Italian Merchant Marine in 1933 for fishing with the chupa Zora (original kept by the NSL in Trieste). ◆ Le permis de pêche de la "čupa" Zora, délivré par la flotte commerciale italienne en 1933 (l'original est conservé en NSK).

Fischerei-Erlaubnisschein Nr. Tr. 208

Permesso di pesca

Der Bootsführer G r u d e n , Giovanni
 Il capobarca
 wohnhaft in Triest
 abitante a
 Strasse und Nr. Aurisia 70
 Via e No.
 Matrikel Nummer 419
 No. di matricola
 Alter 44 Jahre
 d'anni
 ist berechtigt mit Boot " Miramar" und "Lisa"
 è autorizzato con barca

Eigentümer G r u d e n ; Giovanni
 proprietario
 Heimathafen Triest
 Compartimento d'iscrizione eine
 Deutsche Kennzeichnung Tr. 208 Grösse 0,63 B. R. T.
 contrassegno tedesco Stazza lorda
 Ital. Zulassungsnummer 1337 - 1751 Motor ----- P. S.
 contrassegno italiano Motore cavalli
 Länge 4,70 - 6 m Anzahl d. Masten -----
 lunghezza numero degli alberi
 Farbe d. Bootes grau
 colore della barca
schwarz
 Farbe d. Segel -----
 colore delle vele

die Fischerei im Rahmen der bekanntgegebenen Fischerei-Verordnung zu
 di esercitare la pesca secondo le norme in vigore.
 betreiben.



den 17. Dezember 1943.
 II

Hafenüberwachungsstelle Triest
 Ufficio Controllo Marittimo

N. A.
 Ob. Loutnant, M. A.

Dovoljenje za ribolov s čolnom Miramar in čupo Lisa, izdano 17. decembra 1943. ♦ Fishing license for the boat Miramar and the chupa Lisa issued December 18, 1943. ♦ Le permis de pêche du bateau Miramar et de la "čupa" Lisa, délivré le 17 décembre 1943.

dovoljenje za ribolov, ki ga je z žigom "Kriegsmarine" izdala "Hafenüberwachungsstelle" v Trstu.

Do konca druge svetovne vojne sta se ohranili le še dve čupi: prva v nabrežinskem bregu "Pri čupah," druga pa v križkem pristanu. V obeh so ribiči barvali mreže. Zgodovina slovenskih čup ob morju se konča, ko odpotuje celotna "Maria" leta 1947 v Slovenski etnografski muzej v Ljubljani, "Liso" pa kupi znani zbiratelj starin Diego de Henriquez; po njegovi smrti v skladišču Tržaške občine žal razpade. Sedaj je v skladišču v Padričah, kjer dokončujejo njeno restavriranje, ki pa je zelo problematično, tako zaradi same strukture čolna, kot zaradi trohnenja, ki ga povzročajo lesne glivice.

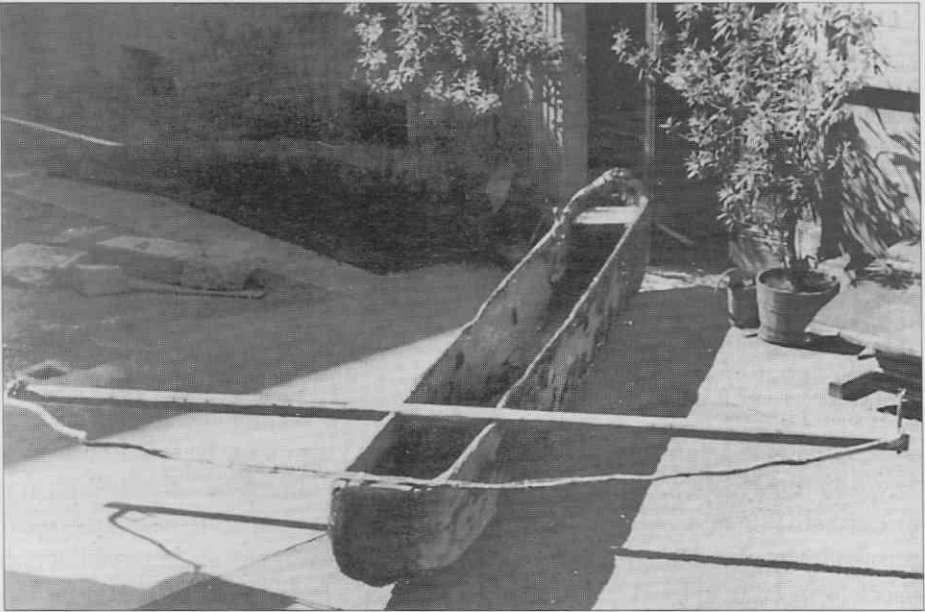
Med dokumentacijo in slikami, ki jih hrani Slovenski etnografski muzej, je tudi opomba, da so čupo "Mario" pred odhodom v Ljubljano fotografirali in snemali na morju. Film, ki ga je posnel Edi Šelhavs, hranijo v Beogradu v arhivu "Zvezda filma".⁴ Čupa "Maria" je danes kar dobro ohranjena, na žalost pa je v muzejskem depoju v Škofji Loki, tako da ni dostopna občinstvu. Edini ohranjeni primerek slovenskega pomorskega plovila, ki je služilo Slovencem več kot eno tisočletje na edinem koščku slovenskega obrežja od Trsta do Timave, bi bil gotovo vreden primernejšega mesta v Ljubljani oziroma Trstu ali Piranu, blizu morja. Tako bi lahko prikazali ljudem, posebno mlajšim, preteklost slovenskih pomorskih ribičev, o kateri nista doslej spregovorili ne zgodovina ne etnologija. Če se ta vrzel ne bo zapolnila, bomo za vedno izgubili ta nadvse pomemben in vreden element naše kulture dediščine.

ČUPA KOT PLOVILO

Kot že omenjeno, je bila čupa iztesana iz enega samega kosa lesa, hloda. Nekateri viri navajajo, da je bila iz lipe ali topola, kar pa ni res. V morju in na soncu bi se namreč lipa ali topol ne ohranila tako dolgo. Iz analize lesa, prakse in ustnega izročila izhaja, da je bila čupa narejena iz hoje (picea) ali pa iz primorskega bora (pinus maritima). Ti drevesi vsebujeta dosti smole, zaradi katere lahko les kljubuje morskemu vodi in soncu. Življenjska doba čup je bila okoli 50 let, kar je v primerjavi z drugimi lesenimi plovili zelo veliko. V Nabrežini pri Babčevih pravijo npr., da je Janez Caharija, roj. l. 1864, iztesal njihovo čupo iz kosa hoje, ki ga je kupil v Bukovju na Pivki. Ljudje so tesali svoje čupe doma na dvorišču. Ko je bila čupa dokončana, so jo Nabrežinci peljali z volovsko vprego v Sesljan na plažo. Z vozom so šli v morje, da je voda segala čez zadnja kolesa in čupo porinili vanj. Od tam so veslali do mesta z ledinskim imenom "Pri čupah". Križani in Kontovelci so ravnali prav tako, samo da so čupe porivali v morje v Grljanu ali Barkovljah. Za tesanje so v glavnem uporabljali dve vrsti tesel: bočna in prečna.

Velike čupe so imele približno te dimenzije: zunanja dolžina: 7 m; zunanja

⁴ Dokumentacija Slovenskega etnografskega muzeja, Ljubljana.

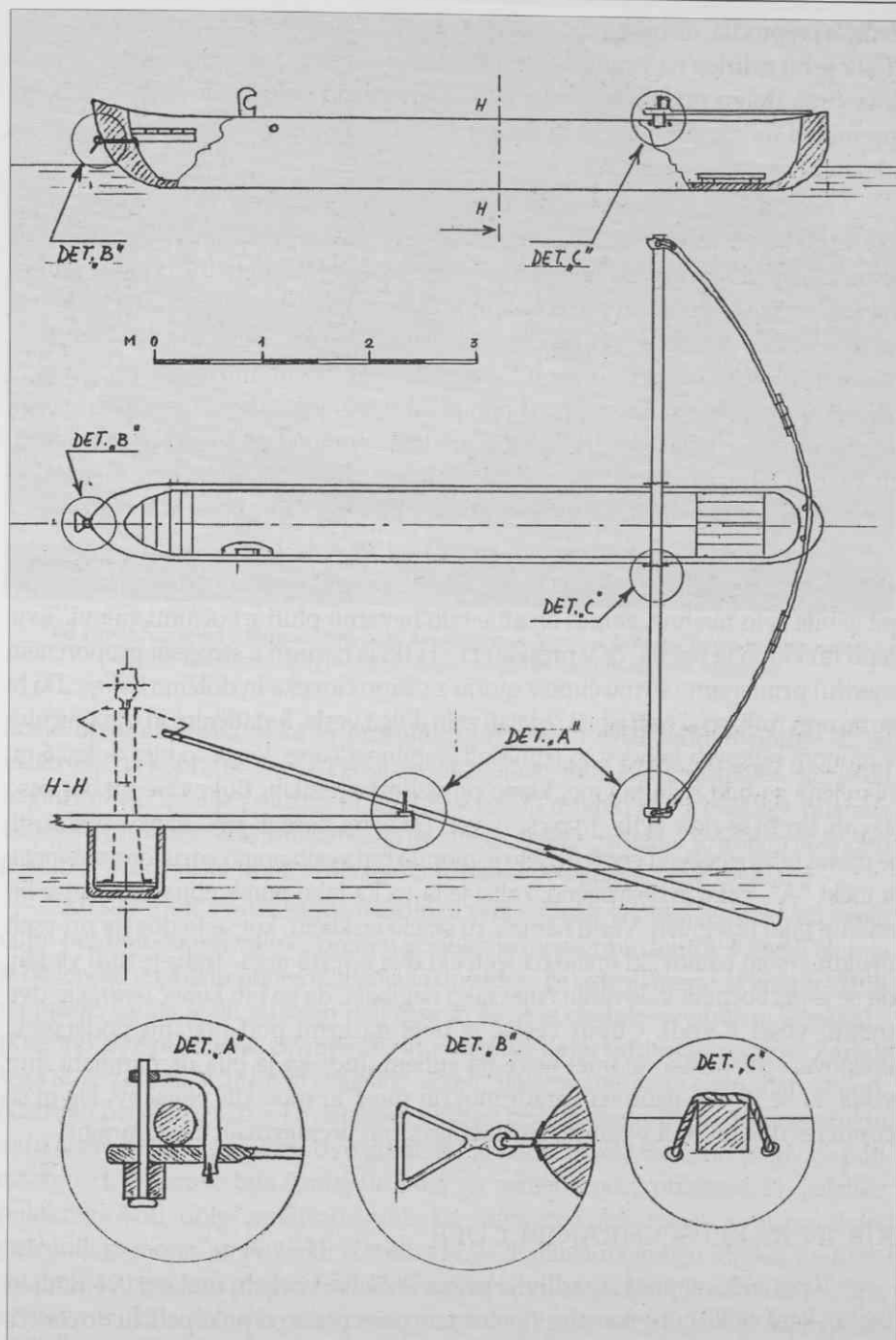


Pogled na čupo s krme. ♦ View of the chupa from the front. ♦ Vue de poupe de la "čupa".

širina: 0,7 m; zunanja višina: 0,6 m; debelina stranic in dna: od 5 do 8 cm. Obstajale so tudi manjše pomožne čupe, za plovbo ob obali in pomoč *toneram*. Merile so približno 5 m. Na prvi pogled je razvidno desetkratno razmerje med dolžino in širino, ki je izredno veliko. Ribiški čolni imajo namreč 3,5 do največ petkratno razmerje med obema. Čim večje je to razmerje, tem večja je hitrost plovila in tem manjša je potrebna gonilna moč.

Čupa je bila torej zelo hiter čoln, s katerim so lahko na kratke razdalje dosegli hitrost 5 vozlov. Na premcu je imela za pomorstvo edinstven železni ročaj trioglate oblike, imenovan *rinka*, ki je služil za potegovanje na obalo (glej det. "B"). Za njim je bila v notranjosti mala paluba iz prečnih desk, ki je tvorila majhen pokrit prostor za shranjevanje jedi, oblačil, vode, krajših vrvi in potrebščin. Na levi strani, pritrjena na pribita lesena utora, je stala upora za *veslič*, prednje pomožno veslo trimetrške dolžine za drugega veslača. Upora se je imenovala *forkla*. Takoj za *forklo* sta bili na stranicah pri vrhu dve luknji (ena na desni, druga na levi) s premerom približno 5 cm. Skozi njiju so prečno vtikali lesen drog, imenovan *pajser*, ki je služil za potegovanje čupe iz vode visoko na obalo. En človek je tako zgrabil za prednjo *rinko*, druga dva pa za *pajser*, vsak na svoji strani. Skupaj so čupo odnesli toliko v notranjost, kolikor je bila dolga vitlova vrv.

Poldrugi meter od *rinke* proti krmi sta bila dva utora, v katera so ribiči polagali prečen lesen drog, imenovan *teslir*, ki je v preseku meril 10 x 10 cm, v dolžino pa 5,30 m. Ta je bil v oporo veslom. Na *teslir* sta bila vsak na svoji strani pritrjena dva *brčagla*, ki sta tvorila nekakšen lok. Ob pritisku veslača na veslo sta



Načrt čupe z detajli: A - "brčagla" s klini, ki so držali vesla; B - trioglasta "rinka"; C - fiksiranje "teslirja". ♦ Plan of a chupa with details: A - "brčagla" with the pins that held the oars in place; B - triangular "rinka"; C. fixing the "teslir". ♦ Plan détaillé d'une "čupa": A - "brčagla" avec des chevilles pour tenir les rames; B - "anneau" triangulaire; C - fixation du "teslir".

brčagla preprečila, da bi se *teslir* upognil vnaprej ali celo zlomil zaradi svoje dolžine. *Teslir* je bil pritrjen na stranici s pomočjo tesno zvezane vrvi (glej det. "C"). Ko je bila čupa dolgo pod soncem, sta se ti dve vrvici razvlekli in *teslir* se je začel premikati ter škripati. Da bi to preprečili, so ribiči vrvici močili, tako da sta se skrčili in spet tesno pričvrstili *teslir* k stranicama.

Brčagel, ki je tvoril lok, je bil izdelan iz dolge veje drevovine. Celoten lok je bil sestavljen iz treh delov, ki so bili med seboj zvezani z žico. Pritrjen je bil na krmo. Zelo zanimiv in pomemben je konec *brčagla* (glej det. "A") zaradi klinov, na katere se je opiralo in skozi katere je bilo postavljeno veslo. Ta točka je bila praktično glavna opora pri vzvodu, ki ga je tvorilo veslo. Vanjo se je koncentrirala vsa potisna sila, zato je morala biti narejena zelo močno in zanesljivo. Vsi klini so bili spet iz dreva. Eden izmed njih je bil upognjen, tako da je zapiral veslo. Mimogrede naj omenim, kaj je za naše prednike pomenil dren (*cornus sanguinea*) in kako je bil trden. Moj ded ga je takole hvalil: "Imel sem voz, ki je bil s kolesi vred iz lesa, le osi so bile iz dreva!" Dren je bil torej zanj skoraj kot železo.

Čupa je imela v pomorskem smislu odlično, še celo preveliko podolžno stabilnost, kar je bilo za kratke valove Tržaškega zaliva pretrdo. Prečna stabilnost pa je bila zelo majhna, zaradi česar je bilo nevarno pluti z bočnimi valovi. To je lepo razvidno iz načrta, če v preseku H - H (ki je narisano v strogem proporcionalnem merilu) primerjamo širino čupe v morju z višino človeka in dolžino *teslirja*. Da bi se ne prevrnili, so si naši ribiči izdelali zelo dolga vesla. S statičnim in dinamičnim vzgonom njihovih koncev so izboljšali stabilnost čupe. Vesla so bila dolga 6 m. Narejena so bila iz bukovine, klane po vzdolžnih žilah. Bukovine nikdar niso žagali, ker bi se sicer zvala. To pa še ni vse. Da bi res dosegli izboljšanje stabilnosti, je moral biti ves vzvod enoten. Zato je moralo biti veslo nujno združeno s *teslirjem* v točki "A". Tako je pojasnjeno, zakaj je ta točka tako pomembna in zakaj je bil en klin tako upognjen. Veslo namreč ni smelo izskočiti, kot se to dogaja pri vseh drugih vrstah čolnov, ki imajo na tej točki dva odprta roga. Treba je tudi vedeti, da se je pri bočnem valovanju čupa tako nagibala, da so bili konec *teslirja* in dve tretjini vesel v vodi. Čupin veslač je imel na krmi pod nogami podstavek, imenovan *pajol*. Tako je imel noge na suhem, tudi ko je bila na čupinem dnu voda, ki se je tam nabirala zaradi mokrih mrež in morskih pljuskov. Da bi se čupin les dlje ohranil v morju, so zunanjo stran premazovali z bitumnom.

KJE IN KAKO SO HRANILI ČUPE

V preteklosti, pred zgraditvijo pristanov v Barkovljah, Čedazu in Križu, so Barkovljani vlekli čupe na suho v položnem pasu plaže od pokopališča do cerkve sv. Jerneja. Kontovelci so to delali verjetno na plaži pri vhodu v miramarski park in gotovo v Grljanu, Križani na mestu, kjer je sedanji pristan, Nabrežinci pa v kraju, imenovanem "Pri čupah". Tukaj je bilo vleko na kopno laže rekonstruirati. Čeprav danes ni ohranjenega ničesar v zvezi s tem, je bilo tu še mogoče zbrati

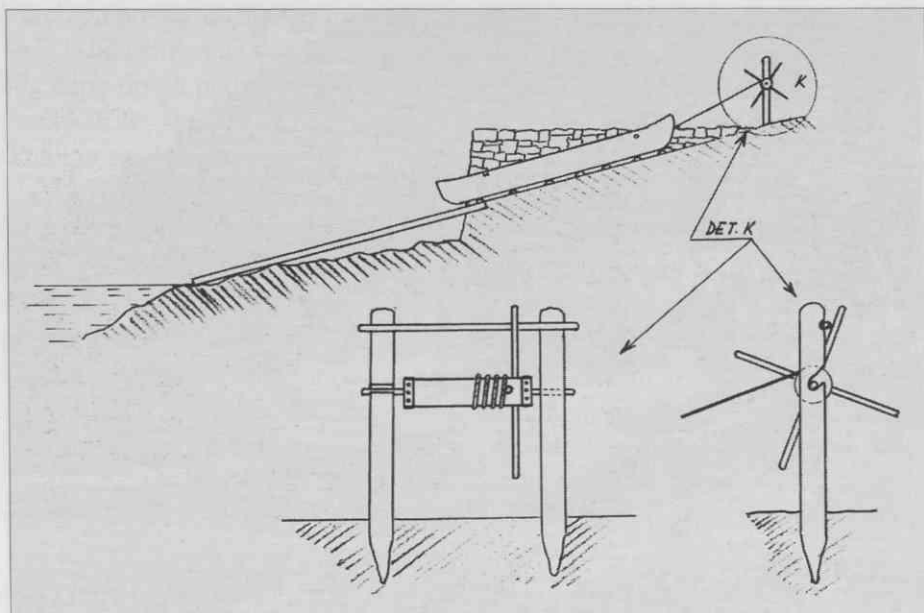


“Pri čupah”: pogled na jugovzhod proti Miramaru. ♦ View of “Chupa Bay”, to south-east toward Miramare. ♦ A côté des “čupe”: une vue au sud-est vers Miramar.

razno dokumentacijo, slike in prisluhni pripovedovanju zadnjih ribičev, ki so vleko čup na kopno še videli. Prostor je bil majhen, toda edino primeren, ker je bil najbližje vasi. Imel je položno plažo, blizu so bili ostanki starorimskega pristana ter izvir pitne vode. Bilo je natanko na mestu sedanjega pristana. To je lepo razvidno iz slik, ki prikazujejo tri na svoja mesta le napol potegnjene čupe na plaži.

Ko se je ribič vrnil z morja in odložil svoje mreže, je moral zavarovati svojo čupo pred morskimi valovi, preden je lahko prinesel ribe domov v vas. Poleti jo je ob lepem vremenu potegnili na plažo do zidov, če se je nameraval kmalu vrniti na morje. Če pa je bil odsoten dalj časa in če se je obetala nevihta, jo je moral - posebno pozimi - bolje zavarovati, in potegniti daleč od butanja valov. Zaradi tega si je zgradil v zidovih posebne vrzeli, imenovane *fasali* (edn. nar. *fasàu*). Načrt jih prikazuje skupaj z detajlom vitla za pritegovanje. Od začetka plaže do zidu *fasala*, sta bili položeni dve gredi. Po njima je drsela čupa do polovice poti navzgor. Od tam so bile skoraj do vitla na zemljo počez položene t.i. *palanke*: polokrogli koli, dolgi za širino vrzeli. Ko so čupo, kolikor se je z rokami dalo, potegnili iz morja, so povlekli iz vitla vrv, ki je imela na koncu kljuko. Le-to so zataknili za *rinko* na premcu in začeli ročno vrteti *vitlo*. Na tak način se je čupa počasi pomikala do vrha po z lojem premazanih *palankah*. Ko je bila najvišje, so jo fiksirali tako, da so čez *vitel* položili palico na ročico, ki je preprečevala, da bi čupa zdrsel nazaj v morje.

Kot prikazuje skica, je bil *vitel* zelo enostaven: dva kola iz akacijevega lesa, zabita v zemljo, in lesen cilinder z dvema železnima ročicama, ki je bil na enem

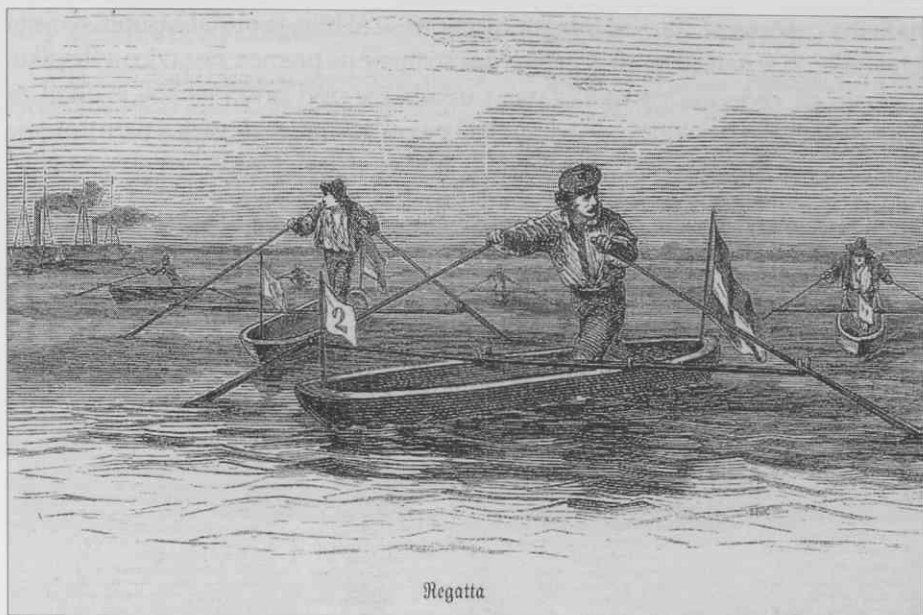


Vitlo in "fasàu", kjer so shranjevali čupo. ♦ Winch and "fasàu" where the chupa was kept. ♦ Un cabestan et un "fasàu" où la "čupa" était gardée.

koncu kola postavljen v luknjo, na drugem pa v utor. Na cilindru, ki se je tako lahko snel, je bila navita vrv. Spušcanje v morje pa je bilo zelo lahko, ker je čupa kar sama drsela navzdol. Ker so bile čupe vedno postavljene na suho s krmo nižje od premca, se je v njej samoumevno nabirala voda, kar je s časom povzročalo trohnenje tega dela. Dokaz tega sta tako čupa "Maria", last Slovenskega etnografskega muzeja, kot čupa "Lisa" v Trstu, ki imata krmi popravljeni in namesto izvirnega dela vstavka iz jelovine.

Ob koncu poglavlja o čupah bo verjetno zanimivo dodati še to, kar mi je v svojem 94. letu povedal zadnji lastnik čupe "Lisa" Ivan Gruden (Janez Martinčev) iz Nabrežine. Opisal mi je, kako je leta 1932 priveslal s čupo v Trst:

"Nekega septembrskega dne nam je bila sreča res naklonjena. Ulovili smo veliko tonov. Nekaj smo jih prodali, nekaj podarili, kot je bila navada. Ker pa jih je ostalo še precej, sem jih zvečer položil že očiščene v čupo z namenom, da jih ob zori popeljem v Grljan in pošljem v Trst s parnikom, ki je vozil tja in nazaj turiste ter kopalce. In res, naslednje jutro priveslam v Grljan, čakam na parnik, ki pa ga ni od nikoder. Vprašam, kaj se je zgodilo, in mi povedo, da ga sploh ne bo, ker se je prejšnji dan končala kopalna sezona. Ni bilo kaj premišljeovati. Edina rešitev je bila ta, da čimprej odveslam v Trst in prispem še v pravem času za prodajo rib na debelo v veliki ribarnici. Pljunem v roke, zgrabim za vesla in naprej! Vreme je bilo naklonjeno, morje v tistih jutranjih urah mirno kot olje in ob 9 h sem že bil za ribarnico v kotu, kjer so stopnice. Čupo je bilo težko privezati, ker je teslir zadeval ob steno obale. Pa sem se nekako le znašel! Tone sem vrgel na obalo. Potem sem jih nesel na prodajno mesto ter jih dobro prodal. Bil sem

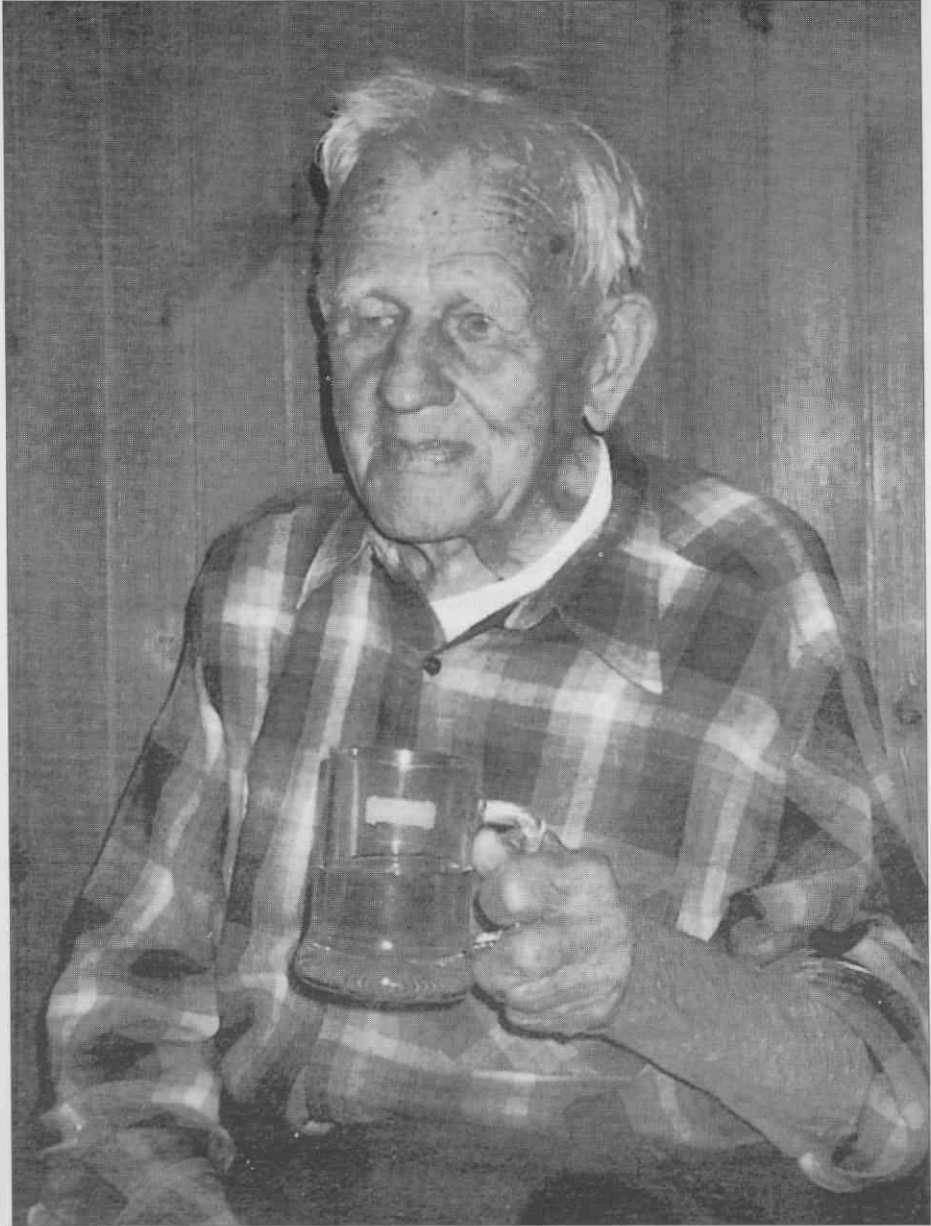


Regata čup 27. septembra 1871 od Trsta do Barkovelj (Illustrierte Zeitung). ♦ Regatta of chupas on September 27, 1871 from Trieste to Barkovlje/Barcola (Illustrierte Zeitung). ♦ Régate des "čupe" de Trieste à Barkovlje/Barcola, le 27 septembre 1871 (Illustrierte Zeitung).

še precej truden, toda oddahnen in zadovoljen. Tako sem še malo pogledal naokrog po ribarnici. Potem sem se napolil proti čupi. Od daleč pa sem videl veliko ljudi na obeh straneh obale, ki so gledali v morje, zelo glasno govorili in kričali drugim, naj pridejo pogledat. Približal sem se gneči in vprašal, kaj se je hudega zgodilo in če se je kdo utopil. Šele potem sem dojel, da gledajo vsi mojo čupo, in slišal, kako glasno komentirajo, odkod da je prišla tista piroga, tisto nevideno čudo, in kateremu eksotičnemu plemenu da pripada njen veslač. Prerinil sem se skozi gnečo, skočil v čupo in malo zmeden odveslal proti domačemu bregu, premišljujoč, kako malo vedo Tržačani o ljudeh, ki živijo tako blizu Trsta."

Prav gotovo bo za vse člane in prijatelje slovenskega jadranskega kluba "Čupa" v Sesljanu prijetno in zanimivo vedeti, da so "čupovci" regatirali že l. 1871. 27. septembra tega leta se je namreč ob 14. uri v Trstu začela regata čup. Regato za štiri vrste čolnov je organiziral Osrednji odbor takratne Tržaške razstave umetnosti in industrije. Prisostvovalo je ogromno število ljudi na obali in v čolnih na morju. Odbor je za gledalce najel celo parnik Avstrijskega Lloydja. Kot poroča "Illustrierte Zeitung" 16. decembra 1871, je bila veslaška regata že dvakrat odložena zaradi slabega vremena. Tisti dan pa je bil izredno lep in regata je doživela uspeh tudi zaradi tega, ker je bil start na pomolu sv. Karla (današnji pomol Audace), cilj pa v Barkovljah. Lahko si predstavljamo, kako je moralo biti lepo regatirati takrat, ko se je mesto končalo ob železniški postaji, staro пристanišče pa še ni bilo zgrajeno; Rojan je bil vas in od Grete do Barkovelj se je raztezala

naravna peščena plaža. Ker fotografov takrat še ni bilo, je poslal časopis svojega umetnika, ki je narisal potek regate. Čupe so imele na premcu zastavico s številko, na krmi pa večjo avstrijsko zastavo. Čupar, ki je prvi prišel na cilj, je dobil za nagrado pet zlatih cekinov, drugi tri, tretji pa cekin. Tudi ta dogodek nam potrjuje dolgotrajno prisotnost večjega števila čup med slovenskimi ribiči Tržaškega zaliva.



Ribič Janez Gruden iz Nabrežine. ♦ The fisherman Janez Gruden from Nabrežina. ♦ Janez Gruden, pêcheur de Nabrežina.

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" in "La spettacolare pesca del tonno attraverso I secoli nel golfo di Trieste". 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 Timava" (Slovene marine fishery between Trieste and the Timavo throughout the centuries") and "La spettacolare pesca del tonno attraverso i secoli nel golfo di Trieste". He is a collaborator of the Department of Ethnology at the National and Study Library in Trieste.

61

SUMMARY

CHUPA - THE SLOVENE FISHERMEN'S BOAT IN THE GULF OF TRIESTE

The chupa is a simple dug-out boat and was used for centuries by Slovene fishermen in the Gulf of Trieste. They were made from silver firs or coastland pines. Their length was 5 to 7 metres and were equipped with long oars. After fishing they hauled the chupa ashore and tied it in a special place along the coast where the waves could not reach it. The last chupas made by Slovene fishermen date from the late 19th century and they were still in use before the Second World war. Two chupas survived the Second World War. From 1947 the chupa "Maria" is preserved in the Slovene Ethnographic Museum in Ljubljana, and the "Lisa" is being restored in Trieste.

RESUME

LA "ČUPA", LE BATEAU DES PECHEURS SLOVENES DANS LE GOLFE DE TRIESTE

Simple, travaillée dans le tronc des arbres, la "čupa" est le premier type de bateau utilisé par les pêcheurs slovènes comme moyen de transport maritime dans le golfe de Trieste. Les "čupe" étaient faites en sapin argenté (picea) ou en

pin de la région. Elles faisaient de 5 à 7 mètres de longueur. Les pêcheurs utilisaient de longues rames. La pêche terminée, ils tiraient les "čupe" sur la rive hors de la portée des vagues. Les dernières "čupe" ont été construites pour des Slovènes à la fin du 19e siècle. Elles étaient encore en usage pendant la deuxième guerre mondiale. A la fin de la guerre, on ne trouve plus que deux "čupi". La "čupa" appelée Maria fait, depuis 1947, partie du Musée ethnographique slovène de Ljubljana, Lisa, en revanche, est en cours de restauration à Trieste.