

Krus



Publignit 2011, IISOA, PO, priprava, določila, 2, 57E, 2, 01, E

ISSN 1318-3257



9 771318 325772



Nikoli mlajši



Penzion paket

Alenka Pinterič in Greentown Jazz Band

MOBITEL OPOZARJA:
VKLJUČEN MOBILNIK LAHKO MED SREČANJEM S PRIJATELJI, POGOVOROM Z OTROKI ALI IGRÓ Z VNUKI POVZROČI LJUBOSUMJE, DEKONCENTRACIJO IN VPRAŠUJOČE POGLEDE. V TAKŠNIH IN PODOBNIH PRIMERIH SVETUJEMO UPORABO TELEFONSKEGA PREDALAI

Vabljeni vsi, ki veste, da se bolj sproščen način življenja običajno začne, ko se redna zaposlitev konča.

Naročniško razmerje za Penzion paket lahko sklenete v najbližjem Mobitelovem centru ali pri pooblaščenih posrednikih po vsej Sloveniji, s sabo pa imajte poleg osebnega dokumenta in davčne številke še **kopijo odločbe o upokojitvi ali zadnjega pokojninskega odrezka**. Za lažji vstop med nikoli mlajše vam ponujamo izredno ugoden nakup sodobnega in praktičnega mobitela po izjemno nizki ceni. **Pogoj: sklenitev naročniškega razmerja za 3 leta.**



Ericsson R310s* **111 SIT**

- zelo odporen in vzdržljiv
- preprost za rokovanje
- s preglednimi meniji v slovenščini
- z velikim grafičnim zaslonom
- težek: 170 g, velik: 131 x 53 x 25 mm
- z dodatki, brez katerih ne gre, npr. ura, datum, vibraklic, glasovna izbira, kalkulator, alarm, ...

Informacije na brezplačnih številkah:

080 70 70, 041/031 700 700 (za naročnike),
121 (za Mobiluporabnike)

Priključna taksa	brezplačno
Mesečna naročnina	1.000 SIT
Zveza ali Naveza	cenejši klici na izbrano številko/številk
Vključene storitve	vse, GPRS, ALS in HSCSD je treba naročiti; GPRS/brez priključnine in naročnine
Klici v omrežji Mobitel GSM in NMT	5.00-24.00: 15 SIT/min 00.00-5.00: 5 SIT/min
Klici v slovensko stacionarno omrežje	Ves dan, vse dni v letu: 29 SIT/min
SMS (poslano sporočilo)	12 SIT
WAP	7.00-21.00: 14 SIT 21.00-7.00: 7 SIT

In še:

- Po želji komplet brezplačnih GSM osebnih vizitk.
- Po naročilu brezplačno dnevno prejetje vremenske napovedi prek SMS Infa.
- Z vašega mobilca brezplačen klic Posvetovalnice za srce in ožilje na številko 031 334 334.
- Mesečno obračunan popust na opravljene pogovore.
- Ne omogoča vezave družinskih bonusov.

*Mobilniki, ponujeni v akciji, ki bo trajala do odprodaje zalog, so prirejeni za uporabo v sistemu Mobitel GSM, zato jih lahko uporabljate le s SIM kartico omrežja Mobitel GSM (031 in 041). Barva telefona je odvisna od trenutne zaloge.



SVOBODEN KOT PTICA

WWW.MOBITEL.SI



Ali lahko pričakujete bujno rast,

brez dodatne nege? Ne morete.

Moč uspeha se skriva v strokovni oskrbi,
ki jo **z univerzalnimi bančnimi storitvami**

ponuja Banka Koper.

 **Banka
Koper**

Ritem vašega uspeha

VODA = ŽIVLJENJE

» V kakšnem stanju so slovenske vode vemo najbolje tisti, ki smo vsak dan v stiku z njimi. Zato podpiram vsak napor, da očistimo naše vode in reke. Res je, voda je življenje. «

Simon Hočevar
kanuist na divjih vodah

~ 50 SIT ~

od vsakega prodanega litra okolju prijaznih barv v Heliosu v sodelovanju z Ministrstvom za okolje in prostor namenjamo za ohranjanje čistih slovenskih voda.

Že četrto leto ...



BORI[®]
lazure za les



IDEAL[®]
laki za parket



TESSAROL[®]
premaži za les in kovino





Slika na naslovnici:

Veliki Viharnik,
Mobitelova regatna jadrnica,
na razburkanem morju
med Barkolano 2001.

Fotografija: Joco Žnidaršič

MEDIACARSO

Telefoni revije Kras:

01/421-46-95

01/421-46-90

05/766-02-90

Fax:

01/421-46-95

05/766-02-91

Kras, revijo o Krasu in krasu,
izdaja podjetje MEDIACARSO, d.o.o.,
Rimska cesta 8, 1000 Ljubljana
Telefon: +386-01/421-46-95,
+386-01/421-46-90;
fax: +386-01-421-46-95, +386-05/766-02-91
E-mail: mediacarso@eunet.si
Glavni urednik: Lev Lisjak
Odgovorna urednica: Ida Vodopivec-Rebolj
Naslov: uredništvo revije Kras, p.p. 17,
6223 Komen; telefon: +386-05/766-02-90
Maloprodajna cena skupaj 8-odstotnim DDV
900 SIT, 4 EUR, 7 \$, 8 DEM, 9.000 Lit.;
naročnina za šest zaporednih števil
z 8-odstotnim DDV in poštno dostavo na
naročnikov naslov v Sloveniji 4.500 SIT,
s poštno dostavo na naročnikov naslov v tujini
7.000 SIT, 35 EUR, 35 \$, 70 DEM, 70.000 Lit
Žiro račun: 50100-601-0301437
Devizni račun pri NLB, podružnici Center:
900-27620-91455/0
Fotografije: Fotoagencija MEDIACARSO
Nenaročenih rokopisov in fotografij
uredništvo ne vrača.
Brez izdajateljevega pisnega dovoljenja je
ponatis ali kakršno koli povzemanje
prispevkov iz revije Kras prepovedano.
Mednarodna standardna serijska številka:
ISSN 1318-3257.
Grafično oblikovanje in priprava tiska
Lev Lisjak
Tisk Designprint grafika, Ljubljana

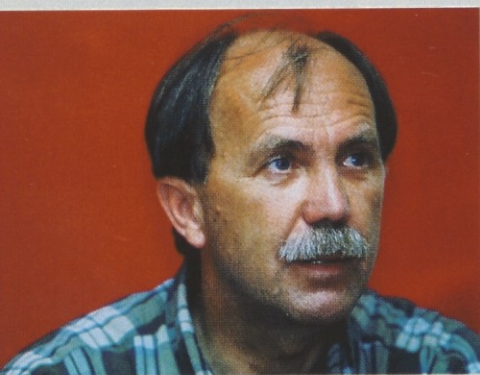
Vsebina

OKTOBER 2001, ŠT. 48

Anton Majzelj	BARKOLANA - REGATA VSEH REGAT	4
Franci Stres	REGATA JE PRAZNIK VSEH, KI NE MOREJO BITI BREZ MORJA IN VETRA	5
Bruno Lisjak-Volpi	PRVA BARKOV LJANSKA VESLAŠKA REGATA - BARKOV LJANKA - ŽE LETA 1871	11
	POGLED NA NEKDANJO SLOVENSKO RIBIŠKO OBALO Z MORJA	13
	ČUPA - NAJSTAREJŠE SLOVENSKO PLOVILO	20

BARKOLANA

Regata vseh regat



Anton Majzelj
direktor Mobitela, d.d.

... Iz našega zornega kota je vsakoletna jadralska regata Barkolana postala regata vseh regat. Zanja je značilno nasprotje med majhnim in velikim... V njej se v športni tekmi merita površinsko majhna in po številu prebivalcev komaj dvomilijonska Slovenija ter površinsko velika Italija s tridesetkrat številnejšim prebivalstvom. Slovenija ima kratko, komaj nekaj deset kilometrov dolgo obalo, veliko Italijo obdaja skoraj vsepovsod morje. Vseh teh razlik pa med Barkolano v Tržaškem zalivu ni videti v številu udeležencev regate in v številu sodelujočih jadrnic iz obeh držav, v kakovosti jadrancev in v velikosti tekmujočih jadrnic. In v zadnjih dveh primerjanih prvinah ima Mobitel v ognju kakovostna železa. Krmarja Dušana Puha s svojo posadko, zadosti veliko in zmagovito jadrnico Veliki Viharnik in bučno ter ognjevito navijaško spremstvo...



**Pred triintrideseto regato Barkolana,
ki bo v nedeljo, 14. oktobra 2001**

REGATA JE PRAZNIK VSEH, KI NE MOREJO BITI BREZ MORJA IN VETRA

Franci Stres

Za drugo oktobrsko nedeljo se na Jadranu že leta - ne le v njegovem severnem kotu in v Tržaškem zalivu marveč mnogo dlje - ve, kam skoraj vse živo gre in zre! Že kar mora iti in priti, pripluti in prijadrati ali pa po suhem dopotovati in se pripeljati, da vsaj kot gledalec sodeluje v fenomenu, ki mu vsi rečejo na kratko kar Barkolana, čeprav je uradni naziv tradicionalnega tržaškega jadralskega regatnega zbora »Pokal jenseni«. Vsi morajo biti zraven! Športno-jadralsko ali pa le nedeljsko-rekreativno z morjem, vetrom in jadranjem zasvojene množice pridejo in prijadrajajo pred Trst po morju in pod jadri. Da štejejo kot aktivni udeleženci zadnja leta že res dokončno najbolj množičnega in vsakič guinnessovsko po novem rekordnega jadralskega, regatno-turističnega spektakla na svetovnih morjih. Spektakla se udeleži že skoraj 2000 jadrnic vseh možnih dimenzij in zmognosti z že več kot 15 tisoč resnimi športniki jadralci, skipperji in krmarji - teh je seve največ - ter zaljubljeni v jadralski šport na palubah najbolj mogočne regate na Jadranu, Sredozemlju in na planetu. Spremlja pa ga s prepornih tržaških in barkoveljskih pomolov, naravnih tribun na obronkih Tržaškega Krasa, ki je bil vselej slovenski, in s še nepreglednega brodovja spremljevalnih čolnov, bark in ladij najmanj sto tisoč gledalcev. Oboroženi z daljnogledi in s sokoljimi pogledi, s hrano in pijačo, imajo skoraj vsak nekoga na začetku vsakoletne Barkolane v nepopisni gneči jadrnic, jamborov in jader tam nekje na morju, ki se trudi priti čim prej na cilj. A to je na morju in na regatnem polju sicer pogosto sila relativna stvar...

Pomladi leta 1968 se je začelo

Seveda so bila potrebna leta za zdajšnjo jadransko, sredozemsko, evropsko in tudi že planetarno mnogoplastnost športno-jadralskega fenomena Barkolane, ki je iz jadrnja na nepolnih 17 morskimi milj dolgim tradicionalnem morskem regatnem trikotniku pred Trstom vsako drugo oktobrsko nedeljo naredila že pravi jadralski romarski kraj. Pomladi leta 1968 so se takrat še maloštevilni člani italijanskega jadralskega kluba Barcola-Grignano v Barkovljah med pogovori o pripravah na bližnjo jadralsko sezono zedini-

li, da bo njihov klub takoj po poletju, v prvih jesenskih dneh, za konec jadralske sezone v Tržaškem zalivu, priredil nekakšno skupno jadralsko regato. To je pred tem, ko spravijo skoraj vse jadrnice za zimsko spanje na suho (*Takrat je seveda šlo bolj za jadrničke, saj o takih tehnološko sofisticiranih regatnih mastodontih z jadri, kot jih Italijani in seve tudi že Slovenci premorejo zdaj in ki se na Barkolani na nož dajejo za zmago, ni sanjal še nihče.*). Za slovo od spominov na vse pod jadri poleti na morju doživeto so sklenili, naj bo to prijateljsko jadralsko srečanje po koncu sezone, poživiljeno s športno regatico vseh članov kluba, ki premorejo kako jadrnico. Tako, da bodo po njej potem vsi na morju in na suhem vpreženi še malo bolj lačni in žejni, ko sedejo za klubske mize v Barkovljah! In jih rečejo nekaj za nazaj in še kako več o jadralski sezoni, ki ima po s pošteno burjo pogosto hlajeni tržaški zimi priti spomladi... Taka je bila prvotna zamisel!

Verjetno se človek danes smeje čudi ob zaprašnem podatku, ko vidi, sliši ali kje prebere, da bo na triintrideseti Barkolani (*Barcolani Trentatre*), kakor so barkoveljski organizatorji uradno oklicali letošnji, po vrsti že 33. oktobrski jadralski velespektakel, da je na prvi Barkolani 19. oktobra 1968 jadrlo le 51 jadrnic, ki so jih zbornali z vseh tamkajšnjih in okoliških pomolov in pristanov. V nedeljo, 14. oktobra 2001 ob 10. uri dopoldne bo namreč topovski štartni strel čez skoraj štiri kilometre dolgo štartno črto med Barkovljami in gradom Miramar poslal na skoraj 17 morskimi milj dolgi regatni trikotnik (*z dvema bojama v slovenskem morju pred Debelim rtičem*) več kot 2000 jadrnic z več kot 15.000 jadralci na palubah. In če jih je na prvi Barkolani sploh res bilo 51, saj je bila za tedanje razmere to že strašno velika flota, ki je plenila pogleda in začudenje...! Posamezniki vedo namreč povedati, da jih je bilo 49. Nekateri se dobro spominjo le 42 jamborov z dvignjenimi jadri na štartu. Nekaj njih z najboljšim spominom pa je pozneje prisegalo, da je na Barkolani št. 1 jadrlo kar 59 jadrnic. In tudi, da je bila po končani regati na suhem fešta za bogove... Šele leto pozneje, 11. oktobra 1969, ko je na Barkolani št. 2 jadrlo 63 jadrnic, si je nekdo številko, za takratne razmere neverjetno, uradno dokazano napisal na list papirja.

Barkolana in kraška burja

Naslednje leto (1970) so bili organizatorji iz jadranskega kluba Barcola-Grignano v Barklovljah že kar malo razočarani, ko jim je za štartno črto uspelo zvabiti tri jadrnice manj kot leto prej (kar se jim je v vseh dosedanjih dvaintridesetih letih potem zgodilo le še trikrat). In še to le zaradi nemogočega vremena, divje burje, ki je oteževala in onemogočala prihod jadrnic iz drugih jadranskih krajev po morju »navzgor in proti burji« v Trst...

(Mimogrede naj spomnim, da le nekaj deset metrov od jadranskega kluba Barcola-Grignano v Barklovljah že od nekdaj stoji in deluje slovenski jadralski klub Sirena, katerega člani so se sredi osemdesetih let že lahko veselili prvih odmevnejših rezultatov in zmag v razredu I slovenske "Packe" s posadko Portorožana Dušana Puha!)

Barkolana številka štiri je že bila ena izmed takih regat v zgodovini, saj je dan pred štartom, pa tudi še vso nedeljo, ko je na morju imelo iti zares, zloglasna tržaška črna burja tolkla s štiridesetimi vozli in več na uro. In je na regatno polje pred Trstom zajadrilo le 45 izmed predhodno 70 prijavljenih jadrnic...

Leta 1973 je šlo jadralcem na 83 jadrnicah vreme malo bolj na roke in v jadra, čeprav je med regato z neba nekajkrat po-



Lani je na Barkolani 2000 ponovno gospodarila tržaška črna burja - Fotografija L. Lisjak

šteno pljusnilo, pasovi sunkov vetra pa so se izmenjevali z brezvetrijem, tako da je bil na regatnem polju en sam velik cirkus. Za kakšno uvrstitev pri vrhu je bilo treba imeti tudi zvrhano vrečo sreče, ki je bila tudi v vseh poznejših Barkolanah letih zaradi zdaj že pregovorno vetrovno muhastega tržaškega akvatorija pogosto odločujoči element za zmago. Saj veste, pri tako zamišljenih regatah, ko je konkurenca razvrščena v posamezne tekmovalne razrede po-

dolžini jadrnic, največ in praktično edino šteje samo absolutna zmaga. Le prvi med prvimi je vsakič edini junak zdaj že dolgo časa tudi guinnessovsko rekordnega tržaškega jadranskega spektakla, ki si je z leti priboril že kar neverjetno mednarodno medijsko pozornost.

A leta 1973, ko je Barkolana št. 6. štartala 13. oktobra in ko je bilo na morju in na palubah jadrnic (prvič jih je bilo več kot sto!) zaradi burje, ki je norela s 70 vozli (skoraj 140 kilometrov na uro je to!), in so se pod trgajočimi se jadri in padajočimi jambori številni borili za golo življenje, televizijskih kamer na kopnem in na morju seveda še ni bilo. Danes je drugače. Nad floto brenčijo roji helikopterjev s TV kamerami in fotoreporterji. Celotno Barkolanino jadralsko, kopensko in obrobno dogajanje, ki so ga podjetni organizatorji že zdavnaj razpotegnili na skoraj ves teden, je zanesljivo medijsko najbolje »pokrit« športni dogodek (ne samo športno-jadralski!) na Jadranu in na vzhodni strani Italijanskega polotoka.

Letos najbrž nekaj novih rekordov

Barkolana je že poldrugo desetletje med najdaljšo, najhitrejšo in seveda tudi najdražjo jadralsko regatno konkurenco (od 17 do 20 in več metrov dolge regatne jadrnice zadnjih generacij namreč stanejo po 150, 200 in več milijonov tolarjev) vrhunska športna regata jadralskih profesionalcev. A je hkrati zaradi množice krajših in manjših potovalnih jadrnic ter tudi flote jadralskih oldtimerjev, starih gospa z jadri, s tisoči nepoklicnih jadrancev in ljubiteljev morja, zadnja leta pa že kar po tradiciji vselej z več kot sto tisoč gledalcev (nekateri pravijo, da skoraj 150.000!) na obalah še vedno tudi praznik vseh, ki sta se jim morje in sol zalezla v dušo in pod kožo. In še velik posel je za ves Trst in Barkolanine regatne organizatorje zraven. Že leta smo namreč vajeni slišati ocene, da Trst s svojo Barkolano v blagajne (trgovci, gostinci, hotelirji itd.) pospravi vsako leto več kot milijardo tolarjev cvenka. Za letošnje »regato nad regatami«, na kateri naj bi prvič v 33-letni zgodovini Bar-

kolane in sploh kake regate na svetu izza 4 kilometre dolge štartne črte zajadrilo več kot 2000 jadrnic obenem, so morali organizatorji skupaj s tržaškimi turističnimi agencijami v Trst zvabiti (najteži in plačati!) gigantsko ladjo za udobna turistična križarjenja po eksotičnih morjih, da so si na njej lahko zagotovili manjkajočih tisoč in več hotelskih postelj, ki jih je v tržaških in okoliških hotelih za Barkolanine dneve zmanjkalo že pred meseci. Predlani, ko je bilo za štart uradno prijavljenih 1863 jadrnic, je Barcolano gledal praktično ves svet.

Lani, ko je na Barkolani 2000 ponovno gospodarila črna tržaška burja, ki je na regatnem polju režirala prave drame in ko so imeli na morju polne roke tudi reševalci, številni poškodovani jadranci pa so regato končali v bolnišnici, si je na štart upalo le nekaj več kot tisoč posadk, čeprav so imeli organizatorji na uradnih seznamih nekaj več kot 1750 prijavljenih jadrnic. Če se na morju pred Trstom znese burja, je Barkolana samo življenjsko resna regata in mnogo manj jadralski praznik ter zbor jadrancev ob koncu jadralske sezone.

Kako bo letos, ne more z gotovostjo napovedati nihče, saj vremenu in vetru človek na našem planetu očitno ne bo mogel nikoli ukazovati. Če bo vreme 14. oktobra kolikor toliko spodobno (in tudi v dneh prej, ko se pričnejo jadralska romanja iz spodnjega Jadrana in tudi iz globljega Sredozemlja v Trst), so v Trstu prepričani, da bo Barkolanina flota prvič v zgodovini štela več kot 2000 jadrnic. In da bo Barkolanin internetni naslov www.barcolana.it samo v prvi polovici oktobra beležil kakšnih 10 milijonov zadetkov.

O Barkolani kot jadralskem fenomenu in resni športni regati piše ves svet, od Wall Street Journala, ki ga tiskajo v nakladi 12 milijonov izvodov, do najmanjšega časnika na vzhodnem koncu Sredozemlja. Neposredni televizijski prenos Barkolane 2000 si je v Italiji ogledalo poltretji milijon ljudi, kar je za to športno, predvsem nogometno-kolesarsko državo, velika številka.

Letošnjo Barkolano bo mogoče v živo spremljati na italijanski televiziji RAI 3. Potek regate pa bo mogoče spremljati tudi po internetu: www.barcolana.it.

Gaia Legend, slovenska trikratna zaporedna zmagovalka Barkolane v letih 1995, 1996 in 1997. - Fotografija: I. Mali



Vse večji in pomembnejši delež pa tudi prispevek Slovencev ter Slovenije

Slovenija že poldrugo desetletje priloži k Barkolani pomemben delež in prispevek. Z jadranci na več kot 300 jadrnicah pod slovenskimi zastavami. In s tisoči gledalcev, ki pridejo v Trst ali pa dogodek na morju spremljajo s flote najrazličnejših plovil, ki se nagetejo pred bojama Barcolaninoga trikotnika pred Debelim rtičem na slovenskem morju. Leta 1999, ko je floto 1863 jadrnic v poletno toplen vremenu gnal šibak južni veter, je bilo za bojama pred Debelim rtičem več kot 300 čolnov, gliserjev in večjih bark z nekaj tisoč slovenskimi jadralskimi navijači in gledalci. Lani, ko je na Barkolani gospodarila in kraljevala divja burja in na zadnji morskimi milji do cilja pred Barkovljami norela s hitrostjo 100 in več kilometrov na uro, so na razpenjenem morju vztrajali le najbolj vneti in »velikega morja« vajeni. Trepetali so za usodo Mobitelovega Velikega Viharnika, največje, najdaljše in najhitreje slovenske regatne jadrnice. Ta je Barkolanino mogočno floto vodila od štarta do cilja. Tam pa so ji italijanski regatni sodniki po sila sumljivi in pozneje nikoli jasno argumentirani odločitvi prisodili drugo mesto. Uvrstili so jo za skoraj 20 metrov dolgo italijansko jadrnico Shining in pred italijansko jadrnico Riviera di Rimini, ki sta se z 19,2 metra dolgim Velikim Viharnikom in s posadko portoroškega krmarja Dušana Puha dajali za zmago na doslej najbolj dramatični Barkolani v zgodovini. Slovenska zmaga v absolutni konkurenci tržaške Barkolane je za Italijane in še posebej za nam vedno nenaklonjeni Trst hudo pekoča rana in neozdravljiva bolečina. Čeprav so bili Tržačani in ves jadranski del Italije prepričani, da jih Slovenija (kak njen jadrlec, posadka ali jadrnica) zaradi gmotno-tehnične podrejenosti in neenakovrednosti ne more nikoli ujeti in jim najbolj prestižne ter čislane jadralske lovorike speljati v vitrine na slovensko stran Jadrana, se je na koncu Italijanom in Trstu zgodilo tudi to.

Leta 1994 je 26. Barkolano (leto prej je regatna flota prvič preseгла številko 1000 jadrnic na štartu, saj bilo na morju 1025 posadk!) kot krmar 16,5 metra dolgega Fanatica v absolutni konkurenci dobil Portorožan Dušan Puh in se kot prvi Slovenec vpisal med zmagovalce. Za takrat Puhovim Fanaticom, ki je zmagal pod angleško zastavo, je z 2. mestom v floti 1289. jadrnic koprške Razposajene kocke s posadko Mitje Kosmine italijansko-tržaško jadralsko samoljubje doživelo le še dodatni udarec. Pravi brodolom italijanske flote in laškega jadralskega ponosa pa je imel šele priti, saj je koprski jadralski konzorcij Spirit of Slovenia leta 1995 in to le teden pred Barkolano št. 26, na kateri je bilo na morju že 1305 jadrnic, v Kopru splovil in krstil skoraj 17 metrov dolgo regatno jadrnico Gaio Legend. Ta je potem kot prva slovenska jadrnica s posadko krmarja Mitje Kosmine tržaško Barkolano v vseh pogledih



Regata je lahko razumljiva!

Za spremljanje Barkolane ni treba biti poseben jadralski strokovnjak in genij. To je regata s hkratnim štartom celotne flote, pred štartnim topovskim strelom nagnete za skoraj 4 kilometre dolgo štartno črto (zamejujeta jo dve ogromni štartni boji), ki sega od Barkovelj proti gradu Miramar na zahodni strani Tržaškega zaliva. Ko počni, zajadrajajo vsi. Kdor je z delom jadrnice čez štartno črto pred strelom, je diskvalificiran! Po štartu, ki je na vsakokratni Barkolani za oči gledalcev res dogodek, ki nima para na svetu, flota jadra proti 1. boji, ki je že nekaj let vselej zasidrana pred Debelim rtičem v slovenskem morju. Jadrnice jo morajo objadrajati z leve strani (in jo pustiti - seveda se je ne smejo dotakniti - na desnem boku), potem pa nadaljevati plovo (v smeri proti gradu Miramar) do nekaj sto metrov oddaljene 2. boje v slovenskem morju. Tudi to morajo jadrnice »pustiti« na svojem desnem boku. Od tam je regatni trikotnik Barkolane potegnjen do 3. boje pred gradom Miramar, nakar jadrnice zajadrajajo na zadnjo stranico regatnega polja in vzporedno z obalo proti cilju pred Barkovljami, od koder se regata začne. Ciljno črto pred Barkovljami označujeta velika zasidrana boja in velika ladja regatnega odbora. Prihod zmagovalca v absolutni konkurenci z ladje regatnega odbora »ozvočijo« s sireno in strelom. Potem se gre vsakokratni zmagovalac Barkolane pokazati še na tržaške pomole pred trgov Unita, kjer ga po tradiciji pričaka po več deset tisoč ljudi. Na Barkolani, katere celotna konkurenca je razdeljena v 12. tekmovalnih razredov, od razreda starih jadrnic do tako imenovanih maksijadrnic (regatniki z več kot 16 metri v dolžino), seve največ šteje absolutna zmaga, prav tako pa se podobno huronsko veselijo tudi vsi zmagovalci v posameznih krajših dolžinskih razredih, ki na regati bijejo bitke med sebi podobnimi in enako dolgimi.



Slika levo: Veliki Viharnik je maja 2000 z novim rekordom zmagal na 1000 milj dolgi regati Rimini-Krf-Rimini... Posnetek je s štarta, ko se je Mobitelova velikanka odpeljala po Jadranu navzdol. Slika spodaj: Dušan Puh, prvi slovenski jadrlec in krmar, ki je leta 1994 z jadrnico Fanatic zmagal na Barkolani št. 26. Fotografija: B. Breclj



naredila slovensko! Tržaški Slovenci so noreli od navdušenja, tisoči Italijanov na mestnih pomolih pa so bolj tiho in komorno pozdravljali zmago onih tam čez, izza meje. Zatem sta sledila še dva nova zaporedna slovenska regatna udarca, saj je koprška Gaia Legend, na katere krmi se je krmarju Mitji Kosmini pridružil še Dušan Puh. Tako smo imeli Slovenci na palubi naše najhitreje in tedaj najdaljše tekmovalne jadrnice res vse najboljše jadralske može in moči. Gaia Legend je zmagala še leta 1996 in 1997 in se v zgodovino Barkolane vpisala kot prva jadrnica, ki ji je uspelo regato dobiti trikrat zapored. In so morali Tržačani, seveda neradi, čislano jadralsko lovoriko za vekomaj prepustiti Slovincem in za naslednjo Barkolano naročiti in izdelati novo. Pa tudi nova ob letu le zaradi neverjetne smole (smole za slovenska jadra in sreče za Italijane) znova ni končala v slovenskih rokah.

Triletna zaporedna prevlada slovenskega jadrnanja, slovenske jadrnice in slovenske posadke na Jadranu (slovenska Legenda je namreč poleg treh zaporednih Barkolan dvakrat zapored zmagala tudi na 1000 milj dolgem jadransko-jonskem navigacijskem maratonu Rimini-Krf-Rimini, tako da sploh ni bilo dilem, kdo je najboljši na Jadranu!) je do nog potolčene Italijane pripravila do dragih naložb v nove velike regatne jadrnice. Riviera di Rimini, mlajša in izboljšana »dvojčica« slovenske Gaie Legend, je bila do Barkolane 1998 nared. Toda do polovice Barcolaninoga trikotnika ji je še sila slabo kazalo. Slovenska Legenda je že z naskokom jadrnala četrti zaporedni zmagi naproti, ko se je muhasto vreme pred Trstom odločilo, da je slovenskih zmagoslavij zaenkrat dovolj. Izdatno vodeča Gaia Legend s posadko Mitje Kosmine in Dušana

BARKOLANA



Veliki Viharnik ne bo sam!

Poleg najdaljše, 19,2 metra dolge slovenske jadrnice Veliki Viharnik z 12-člansko posadko Mobitelovega jadralskega profesionalca Dušana Puha, ki bo na Barkolani Triintrideset vsekakor v igri za absolutni vrh letošnje regatne flote, bomo imeli Slovenci v morskii igri za višje uvrstitve tudi trojico 14 metrov dolgih regatnih jadrnic. To bodo Esimit s posadko krmarja Matjaža Antonaza, Pozejdon s posadko krmarja Bruna Antonaca in Mobitelov (mali) Viharnik, za katerega ob zaključku redakcije naše revije dokončna posadka in ime moža za njenim krmilom še nista bili znani.

Poleg Mobitelovega Velikega Viharnika, ki ga bodo na morju, tako kot lani, spodbujali številni navijači na posebni spremljevalni barki, in Esimita, Pozejdona ter malega Viharnika, ki bi seveda vsi morali pristati med najboljšo dvajseterico Barkolane v absolutni konkurenci, pa bo imela Slovenija 14. oktobra na morju še najmanj dvesto, če ne kar tristo krajših tekmovalnih in potovalnih jadrnic z več kot 1500 slovenskimi jadranci na palubah.

Puha je kot prva obtičala v brezvetrju na polovici poti med Debelim rtičem in gradom Miramar, tako da so jo najbližje tri zasedovalke ujele in do cilja, zaradi brezvetrja skrajšanega regatnega polja, lahko iskale vsaj za las bolj razpihane predele morskoga sektorja. Italijani so bili z zmagovito Riviero di Rimini znova na konju in v sedlu, slovenska Gaia Legend pa se je morala tolažiti s 4. mestom v absolutni razvrstitvi. Leta 1999 je bil na Barcolani z novo, 16,5 metra dolgo Tutta Trieste 1 v igri za zmago na morju že tudi ves Trst, ki je za novo jadrnico spraval na kup poldrugo milijardo lir in upal, da bo Barkolana naposled in po mnogih letih le ostala doma. A se jim namera ni izšla. Zmage se je veselila posadka 19,5 metra dolge in prav tako nove jedrnice Shining, ki je potem v dramatičnem troboju z Mobitelovim Velikim Viharnikom in z leta 1998 zmagovito Riviero di Rimini, po sumljivi sodniški odločitvi v lanski divji burji dobila Barkolano 2000, čeprav po mnenju objektivnih poznavalcev jadralskih razmer in regat v resnici sploh ni pravilno in v skladu z regatnimi zakoni prejadrala cilj pred Barkovljami. Zaporedje: 1. Shining (*Sailing magic team iz Padove*), 2. slovenski Veliki Viharnik in 3. Riviera di Rimini (*jadrnica hotelirjev iz Riminija*) je bil italijanski uradni vrstni red Barkolane 2000, po kateri je slovenski strani, ki je bila oškodovana, če ne kar okradena, ostal grenak priokus.

Mobitelov skipper in krmar Dušan Puh, ki je po koncu lanske Barkolane, prepričan, da so njemu in njegovim možem po dramatičnem boju z morjem, burjo in s tekmeci zmago vzeli sodniki, pihal kot ris, bo z Velikim Viharnikom 14. oktobra letos seveda znova pred Trstom. Z enim samim ciljem v glavi! Da na regatnem polju pred Trstom poskuša narediti vse, da Veliki Viharnik (čeprav gre za starejšo in težjo regatno jadrnico, ki v šibkejših vetrovnih razmerah verjetno ne more dobiti morskiih bitk s skoraj ducatom enako dolgih, a bistveno lažjih in novejših italijanskih regatnikov) ciljno linijo pred Barkovljami prejadra čim hitreje. Bo to dovolj za zmago na Barkolani Triintrideset, na kateri se bo za absolutno prvo mesto v floti več kot 2000 jadrnic potegovalo ducat 18 in več metrov dolgih velikank z jadrni, ki se lahko edine vmešajo v morskii bitko za čislano tržaško jadralsko lovoriko?

Na odgovor ne bo treba dolgo čakati! Barkolana 33 se začne v nedeljo, 14. oktobra ob 10. uri s topovskim strelom pred Barkovljami! Za najhitrejše in največje jadrnice pa jo je lahko konec, če spodobno piha, že po poldrugi uri jadriranja, medtem ko bodo vsi drugi, majhni in srednje veliki, še pod jadrni na morju!

**Na vseh regatah
so sodelovala tudi
slovenska plovila**

PRVA BARKOVLJANSKA VESLAŠKA REGATA -

BARKOVLJANKA - ŽE LETA 1871



Bruno Lisjak-Volpi

Malokdo ve, med njimi verjetno tudi organizatorji znane barkovljanske jesenske regate, da je bila prva, resda veslaška regata na barkovljanskem obrežju že leta 1871. Tisto leto je potekala v Trstu, ki se je mednarodno uveljavljal ne samo v pomorstvu in trgovini, mednarodna razstava kmetijstva, industrije in umetnosti. Privabila je veliko razstavljalcev in ljudi od vsepovsod. Ker so njeni organizatorji vedeli, da je treba nuditi obiskovalcem tudi nekaj zabave in prirejati dogodke širšega odmeva, so si izmislili tekmovanje med čolni na morju. V ta namen so poklicali pomorske izvedence in ustanovili v časniki pompozno najavljeno »Komisijo za upravljanje z regato«. Sestavljali so jo zelo znani in vidni državni predstavniki in bogati podjetniki. Ker takrat še ni bilo pri nas športnih jadrnic, trgovske ladje na jadra pa bi bile preveč okorne ter maloštevilne za takšno tekmovanje, so se odločili za tekmovanje čolnov na vesla.

Komisija za upravljanje z regato je naprej razpravljala, kdo bo tekmoval, z neprikritim namenom, da bi vzbudila že pred regato veliko zanimanje med občinstvom in v krogih razstave. Odločili so se za več kategorij, med njimi za majhne istrske čolne na tri vesla z žensko posadko, kar je takrat veljalo za izzivanje obstoječih navad, in za domače slovenske čupe z enim veslačem, saj so taki arhaični čolni, izdolbeni iz enega hlo-da, predstavljali izjemen in nenavaden pojav v Evropi in vzbujali so veliko zanimanja kot

kakšna eksotična plovila, ki so v rabi nekje daleč v Polineziji. In da bi bila regata videti kar se da resna, so v regatno kategorijo vključili tudi mornariške čolne s šestimi veslači. Take čolne je priskrbela regatna komisija, ker so morali biti vsi enake oblike in dolžine. Končno je bilo v regatnem programu predvidenih pet kategorij tekmovalnih čolnov, odvisno od števila veslačev - s šestimi, s štirimi in s tremi veslači, z dvema veslačema in z enim veslačem.

Da bi organizatorji regate zagotovili udeležbo velikega števila tekmovalcev in s tem uspeh regate, so sklenili podeliti najboljšim kar visoke nagrade v zlatih cekinih: prvim trem prispelim na cilj v vsaki kategoriji, razen prve kategorije s šestimi veslači, ker so to kategorijo imeli za skoraj profesionalno. Nagrada za čupe je bila za prvo mesto pet zlatih cekinov, za drugo mesto tri zlate cekine in za tretje en zlati cekin, kar je bila takrat že lepa vsota.



Regatta

Regata čup - iz drevesnega debela izdolbenih čolnov slovenskih ribičev - na prvi Barkolani, pravilneje Barkovljani (po domače Barkovljanki) 27. septembra 1871 od Trsta do Barkovelj, kakor jo je upodobil slikar za avstrijski časnik Illustrierte Zeitung - slika iz zbirke F. Steiner.

BARKOLANA



Najstarejša fotografija
Barkovelj,
verjetno iz leta 1871.

Na razglasu regate, ki je imel datum 27. avgust 1871, je bilo napisano, da se moštva oziroma tekmovalci lahko prijavijo za vpis pri regatni komisiji v borzni palači do 18. septembra vsak dan od 12. do 13. ure, kjer bodo dobili regatna pravila. Start je bil predviden za petek, 22. septembra, če bodo vremenske razmere to dopuščale. Regatno polje pa je bilo določeno pod Kontovelom od Miramara do Barkovelj pod takratno avstrijsko, še sedaj vidno trdnjavo Kresič, na kateri se danes dviga svetilniški stolp, ki so ga zgradili Italijani.

Ker je imela prireditev marketinški značaj, kot se danes reče, so regato propagirali povsod, predvsem v časopisih. Med njimi tudi *Illustrierte Zeitung*, ki je imel veliko naklado in so ga brali po vsej Avstro-Ogrski. Ker je bil, kot naslov pove, ilustriran, je bilo treba za njeno objavo sliko dogodka narisati za litografijo, kajti fotografij še niso uporabljali. Za to so pošiljali po svetu umetnike, ki so upodabljali dogodke s perorisbami za litografijo. Tako so ostale ovekovečene na tej regati tudi naše čupe, čeprav nekoliko umetniško obdelane.

Časopis *Illustrierte Zeitung* poroča o pripravi in poteku regate. Tako iz njega zvedemo, da 22. septembra 1871 vreme ni bilo ugodno, ker bogova vetra in morja nista bila naklonjena prireditvi, in so regato prestavili na 27. september, ko se je končno ob 14. uri tekmovanje začelo. Pisec poroča, da je bilo prizorišče regate lepo izbrano, ne samo zaradi krasne lege, ampak tudi zato, ker je velika množica gledalcev imela možnost gledati vse faze tekmovanja z obrežja ob cesti med gradom Miramar in Barkovljami (Praktično tam, kjer še sedaj poteka Barkolana!). Poskrbljeno je bilo tudi za prevoz ljudi iz Trsta do Barkovelj... Sledi razlaga nevednim bralcem, kaj je regata; seveda malo po svoje ali kar so takrat s to besedo pojmovali, ker pravi, da

je to neka pomorska prireditev, namenjena razvedrilu in v veselje občinstvu, kot se je to delalo v starih rimskih časih. Našteva, kako se je na ta dogodek pripravljalo občinstvo in kako lepo so bile oblečene dame. Posebno pa naglašča, da so bili poleg gledalcev na bregu tudi gledalci na številnih ladjah in da je bil v ta namen najet za ugledne goste potniški parnik avstrijskega Lloyda, ki se je zadržal pred regatnim poljem eno uro pred začetkom tekmovanja.

Po končani uspešni regati so bili zadovoljni ne le gledalci marveč tudi njeni prireditelji, saj je ta dogodek dobro reklamno odmeval v tujini in po vsej avstroogrski monarhiji ter vplival na večji obisk mednarodne razstave v Trstu.

Kot je napisano, so torej že na Barkolani ali Barkovljanki leta 1871, kakor pravijo tej regati domačini v Barkovljah, sodelovala slovenska plovila, seveda pod avstrijsko zastavo. Sodelovala so tudi na vseh naslednjih, sodobnih dvaintridesetih Barkolanah; seveda, sprva še za italijanska športna oziroma jadralska društva, pozneje vedno bolj številna tudi za slovenski jadralski društvi na Tržaškem, za društvi Čupa in Sirena, v zadnjih letih pa končno sodelujejo tudi pod slovensko zastavo s prestižnimi jadrnicami in z odličnimi rezultati v brk vsem tistim, ki so nas, Slovence, hoteli odriniti od morja in ki to poskušajo še sedaj!

**Omislite si 18 navtičnih milj
dolgo plovbo od Trsta do Devina!**

POGLED NA NEKDANJO SLOVENSKO RIBIŠKO OBALO Z MORJA

Bruno Lisjak-Volpi

Ob triintrideseti regati Barkolana, ki pri-
vablja vedno več slovenskih jadralcev, je
umestno in koristno opisati našo pristno
slovensko obalo, s katere so se naši ribiči
stoletja podajali na naš delček Jadrans-
kega morja. Lovili so vsakovrstne ribe,
od velikih tunov do sardel in majhnih gu-
žev, z vsakovrstnimi mrežami in ladjami
od 14-metrskega dvojambornega brago-
ca do štirimetrške ščife na vesla. Na mor-
ju so se trudili ob vsakem vremenu, pod-
nevi in ponoči, tvegali so in tudi izgublja-
li svoja življenja v nevihtah ter v spopa-
dih z ribiči iz sosednje Chioggie. Spomi-
njati se jih moramo s spoštovanjem in s
hvaležnostjo zaradi njihove vztrajne bor-
be z naravnimi in drugimi silami, ki so jih
hotele izriniti z domačega brega. Ne sme-
mo pozabiti, da je njihova prisotnost in
trdožilavost po drugi svetovni vojni, zlasti
v času, v katerem je zbirala podatke
Mednarodna razmejitvena komisija za
mirovno pogodbo, pripomogla, da ima
Slovenija sedaj svoje morje na istrski stra-
ni, kjer so v mestecih živeli v večini ljudje
italijanske narodnosti. Naši ribiči so
vztrajali več kot tisočletje na svojem bre-
gu, morali pa so se ukloniti odločitvam
zavezniških velikih sil pri barantanju s
tem ozemljem, ko Slovenci še nismo zmo-
gli krojiti svoje usode.

K opisu prelepe in naravno zanimi-
ve slovenske obale, kakor se jo vidi z morja,
me je spodbudila tudi ugotovitev, da večina
slovenskih jadralcev slabo pozna našo ob-
morsko zgodovino, posebno pa, da mnogi
niso nikdar zašli z jadrnico do uro plovbe

oddaljenega Grljana in naprej proti severo-
zahodu do Križa, Brojnice, pristana Pri ču-
pah, Sosljana in Devina, čeprav so prepluli
vso Dalmacijo in nekateri tudi grške otoke.
Pričujoči kratek opis obale je lahko tudi za-
metek za skromen turistični vodnik vsem ti-
stim, ki jim priporočam s svojim plovilom
(celo z gumenjakom je to mogoče) prepluti
vsega skupaj 18 navtičnih milj (1 navtična
milja = 1853 m) od Trsta do Devina. Tisti, ki
take možnosti nimajo, pa si lahko ta užitek
privoščijo z motorno ladjo javnega prometa,
ki dvakrat na dan pluje na liniji Trst (ribiški
pomol - molo pescheria) - Devin in nazaj.

Barkovlje

Potovanje začenjamo izpred Bar-
kovelj, s startnega mesta regate, oddaljene le
tri km od Trsta. Barkovlje, nekdanja sloven-
ska vas ribičev, pomorščakov, ladjedelcev in
podjetnikov, je sedaj že predmestje Trsta.
Nahajamo se približno 200 m od obale. Na
desni se končuje valobran starega tržaškega
pristanišča, zgrajenega po odprtju Južne že-
leznice leta 1857, ki je povezala Trst z Ljub-
ljano in z Dunajem. Da bi se železniška pro-
ga povzpela na kraško planoto, je bilo treba
zagotoviti blag vzpon, ki so ga sprojehtirali

Barkovlje pri Trstu.

Mesto pod svetilnikom, kjer je start regate Barkolana
in kjer je slovenski pomorski klub "Sirena".



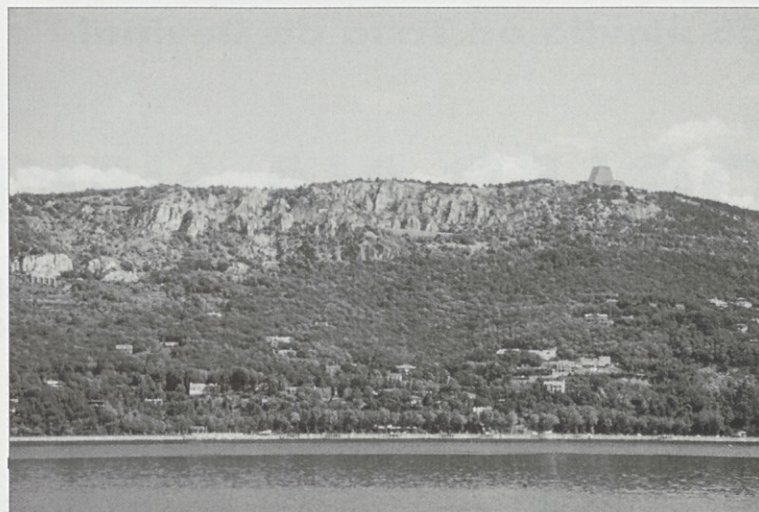
SLOVENCİ IN MORJE

Barkovljansko nabrežje.

Na vrhu navpične stene

ob koncu Napoleonove panoramske peš poti
in moderno piramidalno svetišče.

Ob obali ploščadi javnih kopaljšč,
zgrajene na nekdanjih slovenskih loviščih tunov.



prav od tod, kjer vidimo kamnite oboke dolgega zaokroženega mostu z mogočnimi nosilnimi loki. Potem se proga vleče po vsem bregu nad morjem do Nabrežine in zavije proti severu. Pred nami se dviga mogočni stolp svetilnika, ki so ga zgradili Italijani po prvi svetovni vojni v čast padlim mornarjem. Njegovi temelji so postavljeni na stari, še dobro vidni avstrijski trdnjavi »Kresič«, tako imenovani po barkovljanskem lastniku odkupljenega zemljišča.

Na obali, nekoliko levo od svetilnika, je sedež navtičnega kluba »Barcola-Grignano«, organizatorja regate Barkolana. Zraven njega na desni pa je slovenski Tržaški pomorski klub »Sirena«, naslednik prvega slovenskega obmorskega veslaškega kluba, ki so ga italijanske oblasti leta 1927 prisilno ukinile s protizakonito zaplembo (kraj) vsega imetja in plovil. Malo na levo se vidi zvonik cerkve sv. Jerneja, do praga katere je nekdanj segala plaža, na katero so nek-

daj ribiči vlekli svoje mreže potegače za lov sardonov.

Barkovljanski pristan je bil zgrajen leta 1873 na izrecno prošnjo slovenskih ribičev in pomorščakov, ki so se ukvarjali tudi s prevažanjem in prodajo kamenja. Služilo je kot balast za tovarne jadrnice, ki so po izkrancanju tovora ostajale prazne in se brez dodatne obtežitve na dnu svojih skladišč niso mogle podati čez Atlantski ocean z polnimi jadri, ker bi se v silnem vetru prevrnile. Ja-

dralce moram posvariti, da tod piha burja z večjo močjo kot drugod in - kar je še najbolj nevarno - da padajo njeni sunki z vrha kraškega roba pod naklonom več kot 20 stopinj. To pa povzroča še dodatno nepredvideno nagibanje jadrnic z neprijetnimi posledicami!

Ko odplujemo naprej proti Miramaru, opazimo terase lepo urejenih javnih kopaljšč, ki so jih zgradili na platformah ali ploščadih slovenskih lovišč tunov po prvi italijanski zasedbi. Zanimivo bo vedeti, da je bil lov na tune za Slovence do leta 1954 pomemben vir dohodkov in da so tune lovili na poseben način, edinstven na vsem svetu, na 14 loviščih, ki so bila razporejena vzdolž vse obale.

Vas Križ, nekdanji center slovenskega ribištva.

Pod njim veliki pristan, sedaj skoraj prazen.

Odlično zatočišče pred burjo in v slabem vremenu.



Grad Miramar in pristan Čedad

Na pol poti do Miramara opazimo svojevrsten polkrožni pristan Čedad vasi Kontovel, ki jo vidimo na vrhu griča. Zgrajen je bil leta 1885 za potrebe tamkajšnjih ribičev na poseben način. Ker takratni tržaški občinski svet, v rokah italijanskih iredentistov, ni hotel gmotno prispevati za njegovo gradnjo, so se naši ribiči dogovorili s Pomorsko vlado, da bo vas sodelovala z raboto. To je bilo neke vrste brezplačno, prostovoljno delo, ki so ga opravljali vaščani za cerkvene in javne namene. Ta rabota je bila

edina v avstrijskem cesarstvu, namenjena pomorskemu objektu.

Visoko nad pristanom so lepo vidne visoke gladke navpične in previsne stene, v katerih se urijo plezalci – bodoči alpinisti. Dostopne so po cesti Kontovel-Prosek ali pa po prekrasni panoramski Napoleonovi pešpoti iz Opčin pri Obelisku. Razgled od tod na ves zaliv do Pirana in Savudrije je veličasten. Še višje, na samem vrhu, stoji moderno piramidarno svetišče, zgrajeno v politične namene, v nasprotju s pravili estetike in naravovarstva, saj med drugim kvari pogled na naravno konturo kraškega roba. Njegov

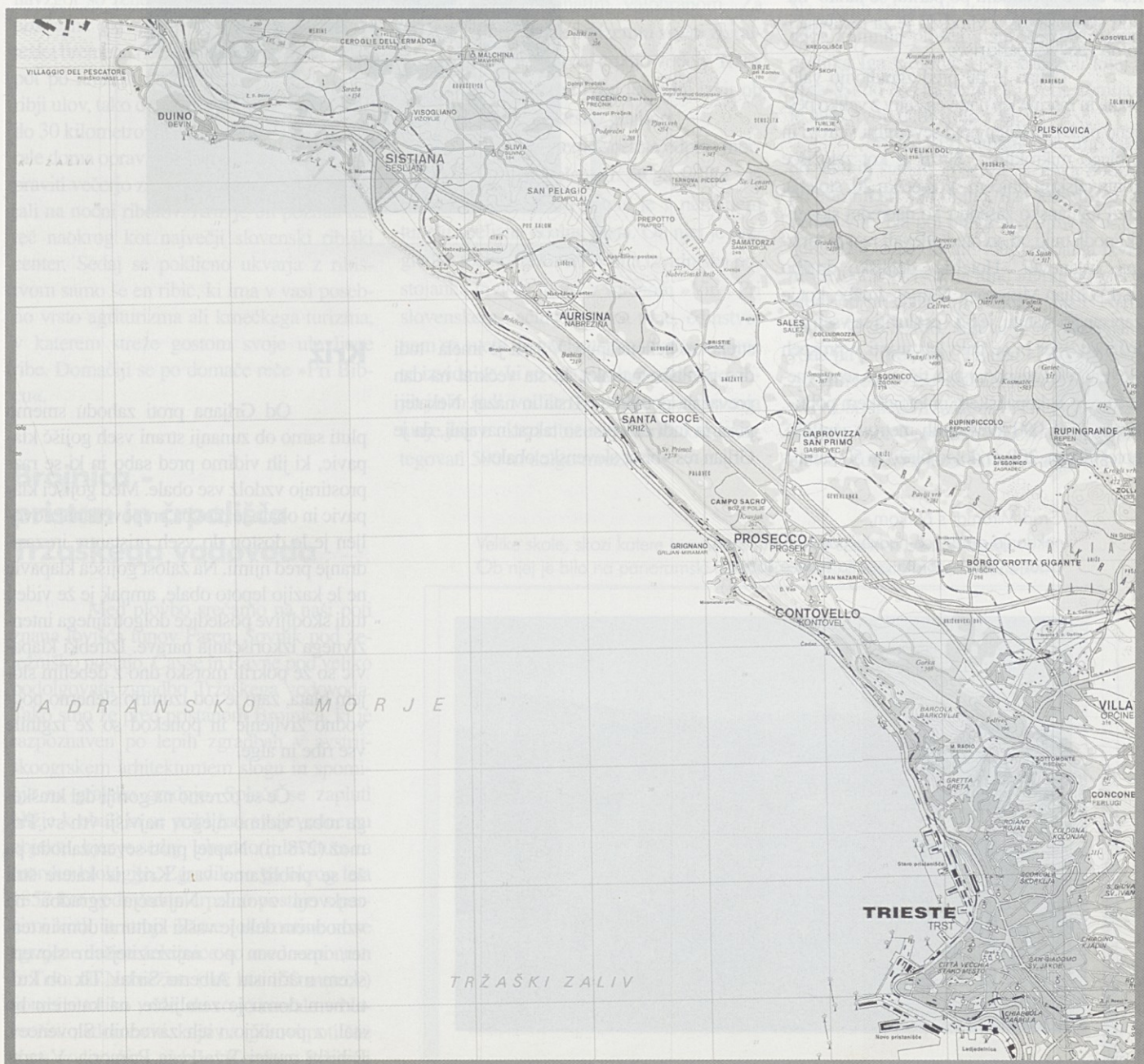
namen je bil, da bi istrski optanti od tod gledali svoje zapuščene kraje in da bi oni in bodoči rodovi molili k Bogu, naj jim pomaga pri vrnitvi v Istro.

In že smo pred belim gradom Miramar, kjer moramo zapluti proč od obale, da se izognemo morskemu parku - rezervatu, označenem z rumenimi plovci. Grad je dal zgraditi leta 1860 nadvojvoda Maksimilijan, cesar Mehike, brat cesarja Franca Jožefa. Kot admiral in poveljnik avstrijske flote se je zaljubil v ta rtič in ga odkupil od slovenskih kmetov, ki so tam imeli svoje vinograde. Ker je bil tudi ljubitelj narave, si je

med svojimi potovanji po svetovnih morjih priskrbel mnoga raznovrstna drevesa in dal okrog gradu urediti prekrasen park, ki je še sedaj vreden občudovanja.

Grljan (Grignano)

Ko obplovemo grad in njegov pristan, zavijemo spet proti obali ob valobranu in že smo v samem Grljanu (Grignano), kjer, če nas je volja, pristanemo na obali pred velikim hotelom ali na koncu pomola z leve



SLOVENCİ IN MORJE

Brojniški pristan
in črpalna postaja
vodovoda, zgrajena
leta 1857.
Dimnika kotlarne
iz opeke sta
položena po
bregu in skrita,
da ne bi kazila
lepe narave.



strani. Vrh pomola je rezerviran za ladjo redne proge. Kdor si hoče ogledati grad Miramar ali se sprehoditi po parku, se lahko napoti skozi stranski vhod, ki je za restavracijo ob začetku parkirišča.

Grljan je bil pred zgraditvijo valobrana in marine lep naraven zaliv z veliko peščeno plažo, zaščiten pred severnimi vetrovi in z blago mikroklimo. Služil je kot zatočišče kontovelskim ribičem. V začetku 20. stoletja, pred italijansko zasedbo, so napredni slovenski podjetniki, ki so predvidevali razvoj turizma, ustanovili »Hotelsko delniško družbo (d.d.) Grljan Miramar«. Namen družbe, kot je zapisano v statutu, je bil »poslužiti se vseh priložnosti, kjer bi se dalo kaj storiti v prosep slovenskega gospodarstva, tičočega se prometa tujcev na kopaliskem in letoviškem polju«. Imela je 45.000 kvadratnih metrov zemljišč, hotel Grljan, 200 m dolgo plažo in 50 kabin s

streho za helioterapijo. V lasti je imela tudi dva potniška pamika, ki sta večkrat na dan prevažala potnike iz Trsta in nazaj. Nekateri pisci in tudi časopisi so takrat navajali, da je Grljan res »biser slovenske obale«.

Križ

Od Grljana proti zahodu smemo pluti samo ob zunanji strani vseh gojišč klapavic, ki jih vidimo pred sabo in ki se razprostirajo vzdolž vse obale. Med gojišči klapavic in obalo je plovba prepovedana; dovoljen je le dostop do vseh pristanov in zasedranje pred njimi. Na žalost gojišča klapavic ne le kazijo lepoto obale, ampak je že videti tudi škodljive posledice dolgotrajnega intenzivnega izkoriščanja narave. Iztrebki klapavic so že pokrili morsko dno z debelim slojem blata, zato je tod izumrlo sleherno podvodno življenje in ponekod so že izginile vse ribe in alge.

Če se ozremo na gornji del kraškega roba, vidimo njegov najvišji vrh sv. Primož (278 m). Naprej proti severozahodu pa že se približamo vasi Križ, iz katere štrli cerkveni zvonik. Največja zgradba na vzhodnem delu je vaški kulturni dom in teater, imenovan po najizrazitejšem slovenskem marinistu Albertu Sirku. Tik ob kulturnem domu je zemljišče, na katerem bo stal, z pomočjo vseh zavednih Slovencev, Ribiški muzej Tržaškega Primorja. V tam-

Grad Miramar s parkom,
nekdanja rezidenca nadvojvode Maksimiljana,
cesarja Mehike, brata cesarja Franca Jožefa.



kajšnjem skladišču se zbirajo vsi predmeti in dokumentacija, ki pričajo ne le o tisočletni ribiški tradiciji, ampak o vsej kulturni in zgodovinski pomorski dediščini Slovencev, ki so bili kakor koli povezani z morjem.

Pod vasjo je velik pristan, ki izstopa s svojim dolgim valobranom. V njem se je še do petdesetih let 20. stoletja umeščala ribiška flota do 50 plovil. Sedaj je skoraj popolnoma prazen in le redka jahta je v njem, saj pristan nima neposredne povezave z obalno cesto. Je pa primeren za zavetje v slabem vremenu ali za prenočitev. S kopnega se pride do njega le po zelo strmi in slabi stopničasti stezi, nekdanji ribiški poti, ki je imela 700 stopnic in vodi do vasi. Po njej navzgor so žene ribičev po končanem lovu nosile na glavah od 25 do 30 kilogramov težka bremena rib, nakar so se podajale še na pot po kraških vaseh in krošnjarile dnevni ribji ulov, tako da so dnevno prepešale tudi do 30 kilometrov. Ko so se vrnile, pa so morale doma opraviti še vsa domača dela in pripraviti večerjo za svoje može, ki so se podajali na nočni ribolov. Križ je bil poznan daleč naokrog kot največji slovenski ribiški center. Sedaj se poklicno ukvarja z ribištvom samo še en ribič, ki ima v vasi posebno vrsto agriturizma ali kmečkega turizma, v katerem streže gostom svoje ulovljene ribe. Domačiji se po domače reče »Pri Bibcu«.

Brojnica - pristan in črpališča Tržaškega vodovoda

Med plovo srečamo na naši poti znana lovišča tunov Faren, Šovnik pod železniško postajo, Čavše in Ravne pod veliko podolgovato zgradbo Tržaškega vodovoda. Tako smo že pred pristanom Brojnica, ki je razpoznaven po lepih zgradbah v avstrijskoogrskem arhitekturnem slogu in spominja na grajsko gradnjo. Splača se zapluti bližje k obali in se približati svojevrstnemu objektu, kjer je sedaj laboratorij Inštituta za morsko biologijo. Zgradili so ga okrog leta 1857 kot vodovodno črpalno postajo s parnimi kotli in stroji. Parne lokomotive nove zgrajene Južne železnice so med vzponom iz Trsta do Nabrežine (več kot 150 metrov) porabile toliko vode, da so jo morale v Nabrežini nadomestiti, kajti na njihovi poti čez Kras vode takrat ni bilo. Ker je v Brojnici

podtalni izvir reke Timave, so tod zgradili črpalke in vodovod do Nabrežine. Ta črpalna postaja je potem oskrbovala z vodo dolgo tudi ves Trst in okolico. Mali pristan pa je služil barkam in vlekačem, ki so dovažali premog za parne kotle črpališča.

Zanimiva sta izjemen gradbeni slog industrijskega objekta in skrb, da se ohrani pristnost narave, saj dimnikov kotlovnice skoraj ni videti. Natančen opazovalec bo opazil dva opečnata dimnika, skrita v grmičevju brega, ki ne štrlita v ozračje, ampak sta položena na pobočju.

Če se približamo vhodu v pristan, opazimo, da je tudi na levi strani vsa obala zavarovana s skalnatim valobranom. Za njim je namreč velik podzemni vodni zbiralnik, iz katerega še sedaj črpajo vodo v Trst z električnimi črpalkami, saj je vodni izvir ob visoki plimi pod morsk gladino.

Ko zaplovemo spet na odprto morje, opazimo med zelenjem brega velike strme gole stene, skozi katere je v naravnem tunelu speljana obalna cesta. Ob njej je razgledna točka, na kateri je bila izvidniška postojanka lovišča tunov z imenom »Vir«. Pri slovenskem načinu lova na tune, edinstvenem na svetu, je imelo vsako lovišče na tune tri izvidnice, ki so opazovale premikanje ribjih jat in tudi vodile ves potek obkroževanja tunje jate z ukazi ribičem v barki, kako razgledovati 500 m dolgo mrežo.

Nabrežina in pristan "Pri čupah"

Vas Nabrežina, edina izmed vseh ribiških vasi na tej obali, ki se je z morja ne vidi, je za temi strmini stenami. Z morjem je povezana z ribiško potjo, ki je še v rabi in lepo urejena. Ker je z nje izredno lep razgled po Tržaškem zalivu in ker poteka med zanimivo mediteransko raščo ter floro, je postala priljubljena turistična peš pot. Označena je z dvojezičnimi smerniki. Po njej spet prihajajo k morju s Krasa in z Goriške slovenski kopalci do njene izhodiščne točke - plaže in pristana »Pri čupah«, ki je po italijansko prekrščen v »Canovella dei zoppoli«. Na njenih stopnicah stoji v opomin sprehajalcu kamnita plošča s stihom nabrežinskega pesnika Iga Grudna: »Naj kdorkoli kdaj te vpraša, kdo živi na zemlji tej, vedi, zemlja ta je naša, tvoji dedi spijo v njej!«

Pristan »Pri čupah« opazimo takoj po velikih stenah in se ga zaznava z morja po kamnitem valobranu, nad katerim so tri velike vile. Na pol brega nad njim je osamljena bela skala Tartur, tudi nekdanja izvidniška točka lovišča na tune »Draga«, kjer je sedaj ob pristanu priljubljena plaža. Njeno okolje je še mirno, narava je nedotaknjena, voda pa je prozorna. Pristan »Pri čupah« so zgradili leta 1953, med angloameriško upravo Svobodnega tržaškega ozemlja, za nabrežinske ribiče. Prav tam, kjer so nekdanj shranjevali čupe, tipična slovenska plovila, iz

Velike skale, skozi katere je v naravnem tunelu speljana obalna cesta. Ob njej je bilo na panoramski ploščadi izvidniško mesto lovišč na tune »Vir«.



SLOVENCİ IN MORJE

dolbena iz enega samega hloda. Na tej obali so bila v rabi več kot tisočletje! Zadnja čupa je odromala od tod leta 1947, po zaslugi znanega etnologa Milka Matičetovega, v Ljubljano v Slovenski etnografski muzej.

Sesljanski zaliv

Plovba proti Sesljanu (Sistiana) se nadaljuje ob nabrežinskem bregu, na katerem so, poleg terasastih vinogradov, ki so opuščeni, gojili tudi oljke. V dokaj enakomerni medsebojni oddaljenosti vidimo ob obali ostanke pomolov in žlebov, po katerih so z vrha kamnolomov spuščali kamenje in grušč na tovrne ladje. Velika cementna zgradba, ki kvari okolje, je opuščeni hotel. Na vrhu kraškega roba vidimo stolpni vodohram Tržaškega vodovoda, nato velik kamnolom in že smo v lepem Sesljanskem zalivu, ki je še pred nedavnim imel veliko peščeno plažo, a je tam sedaj velika marina pol-



Pristan »Pri čupah«, do koder vodi nabrežinska ribiška pot. Bela skala na desni, imenovana Tartur, je bila izvidniško mesto lovišča na tune »Draga«.

na jaht. V časih Avstro-Ogrske je bilo tod letovišče, ki je bilo podobno Portorožu. O tem priča zapuščeni Grand Hotel ob glavnem pomolu. Tudi sedaj je ves zaliv zelo privlačen za turistične investicije. Hotela ga je kupiti ljubljanska Emona, a so italijanski politični krogi to kupčijo onemogočili, ker bi Emonina namera preprečila njihov načrt za poitalijančevanja naše obale. Kljub temu pa je v Sesljanu slovenska prisotnost vidna z jadralskim klubom »Čupa«, ki zelo uspešno

vzreja mlade rodove v zdravem duhu, da bi spet postali uporabniki morja. Dokaz so športni uspehi jadralskega kluba na državnih in evropskih ravneh ter veliko jaht na lastnih privezih. Naj dodam, da lahko dobijo slovenski jadranci ob Čupinih pomolih, posebno v poletnem času,časne priveze.

Levo stran zaliva označujejo velike navpične stene, ostanki velikih kamnolomov iz 19. in 20. stoletja, ko so tod lomili velike kose kamnov za gradnjo pomolov in valobranov tržaškega pristanišča.

Velike stene med Sesljanom in Devinom, vrh katerih se vije Rilkejeva panoramska pot.



Sesljanski zaliv in Rilkejeva pot

Ko izplovemo iz Sesljana, zagledamo »Gladko steno« s previsnimi pečinami nad morjem. V njej so nemški bunkerji iz druge svetovne vojne. Še so vidne odprtine za topove. Nemci so imeli v zalivu bazo za mini podmornice, ki so jih razstavljene dovažali iz Severnega morja.

Od tod naprej je plovba neovirana, zato se lahko približamo pečinam, ki nas spremljajo do Devina. Spominjajo na znane stene južnega dela Dugega otoka pri svetilniku Sestrice v Dalmaciji, le da so naše pečine po vrhu prehodne. Od Sesljana do Devina je po njihovem robu speljana prekrasna Rilkejeva pot z razgledom po vsem Tržaškem zalivu in na vso slovensko obalo do Tr-



Obširen pristan v zalivu Sesljan.

Velika zgradba je opuščeni avstrijski Grand Hotel. Tod je sedež Jadralnega kluba čupa, ki ima svojo jadrarno šolo in ima tudi proste priveze za jahte.

sta. Sprehod po njej in razgled z nje toplo priporočam vsem - jadralcem, nedeljskim sprehajalcem in planincem! Občutki ob pogledu na tako redko lepoto, ki hkrati zajema morje in planinske stene, bodo res enkratni. Jadranci lahko pustijo svoja plovila za nekaj ur v enem izmed omenjenih pristanov in izkoristijo lepo priložnost za sprehod med borovci.

Devinski grad in pristan

Devinski grad, ki se mogočno postavlja pred nami, je bil stoletja rezidenca fevdalcev, ki so gospodovali skoraj po vsem Krasu. Njegove temelje so postavili v 14. stoletju, porušen je bil večkrat, zadnjič popolnoma v prvi svetovni vojni. Sedaj biva v njem princ Thurn und Taxis, ki bi ga rad prodal, toda ne najde kupca. Vas Devin je takoj za gradom. Takoj za gradom so na visoki pečini ruševine starega gradu iz 12. stoletja. Med obema gradovoma pa je v majhnem zalivčku školj (čer, skala), na katerem - pravi legenda - da je Dante dobival navdihe za svojo pesnitev Božanska komedija. Ne gre pa pozabiti, da je Anton Aškerc resnično prav v tem okolju zbiral prvine za svoje »Balade in romance slovenskih morskih ribičev« in tudi »Lepa Vida« ima tod svoje korenine... Zanimivo bo tudi vedeti, da so

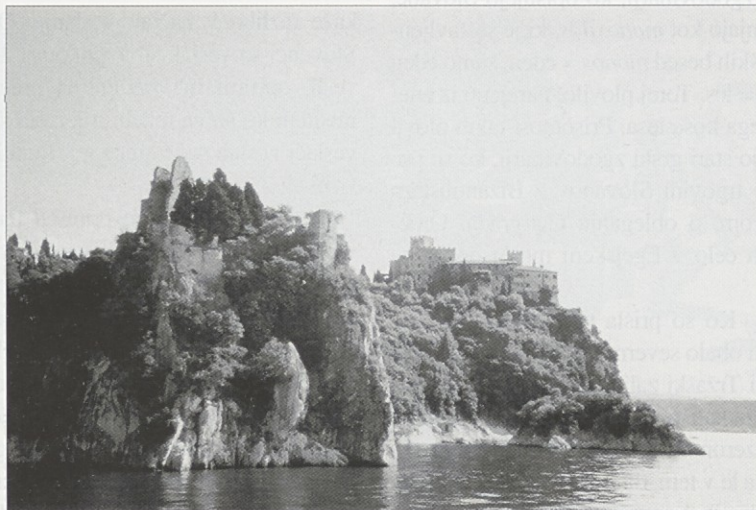
prav na tem mestu leta 1730 naši ribiči napadli velikega kita, ki je zašel v plitve vode tega skrajnega dela Jadrana. Ker ga niso bili sposobni ubiti, so poklicali na pomoč grajske stražarje. Prišel je vojak Pecikar, ki se je podal na morje v čupi in kita pokončal s streli arkebuze, težke starinske puške na kremen (prednice muškete in današnje puške).

Za ruševinami starega gradu smo že v pristanu Devin, zadnjem biseru naše obale. Služil je devinskemu knezu in ribi-

V ospredju ruševine starega devinskega grada.

V ozadju novi grad, rezidenca princa Thurn und Taxis.

Med obema gradovoma Dantejev školj iz legende.



čem, a njegova glavna vloga je bila pretovarjanje soli za vso Goriško in Kranjsko. Pred obalo so zato zgradili veliko skladišče soli. Ker so pozneje promet s soljo preselili v Trst, je skladišče ostalo prazno. Leta 1867 ga je odkupil Čeh Warhanek in ga preuredil v prvo uspešno tovarno za predelavo in konzerviranje rib v Avstro-Ogrski. Uspešno je obratovala do prve svetovne vojne s slovenskimi delavci in predelovala ribe, ki so jih lovili slovenski ribiči.

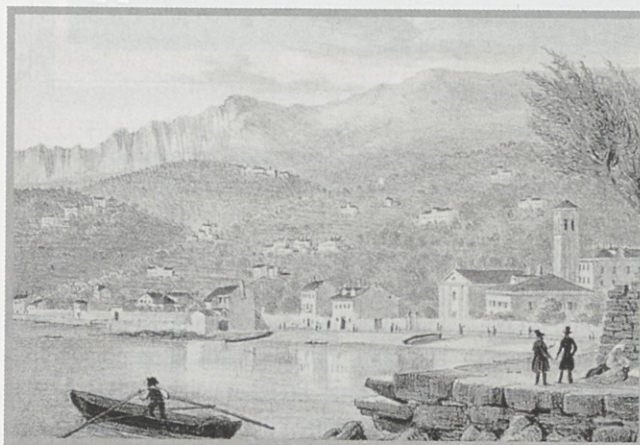
Na tej končni točki našega potovanja bi bilo primerno za kratek čas pristati in stopiti na ta mirni in še nepokvarjeni košček obale Jadranskega morja; ne samo zaradi čustveno zgodovinskih razlogov, ampak tudi zato, ker je v Evropi takih kotičkov ostalo še prav malo! In, če bi hoteli biti v svoji nameri, da obplovemo nekdanjo slovensko obalo in obalo slovenskih ribičev, bi morali plovbo nadaljevati do istrskega ribiškega naselja, ki ga je italijanska oblast dala zgraditi na nezakonito odvzeti slovenski zemlji, in še malo naprej po ustju reke Timave do njenih izvirov v Štivan. Tega pa ne priporočam zaradi nevarnosti, da se kobilica jadrnice zaplete v kakšno podvodno deblo ali vejo, kar Timava naplavlja po svoji podzemni poti pod Krasom kot ponikla Reka v Škocjanske jame. Le z gumenjkom ali s čolnom je to varno. In zelo zanimivo!

Iznajdljivi
slovenski ribiči
v Tržaškem zalivu

ČUPA - NAJSTAREJŠE SLOVENSKO PLOVILO

Bruno Lisjak-Volpi

Ker so različne teorije in še nejasnosti o naselitvenem prostoru Slovencev v centralni Evropi in o kronološki postavitvi njihove prisotnosti, naj bodo kot Vendi ali Veneti pred našim štetjem ali kot Slovinci - Slovenci, priseljenci iz Zakarpatja približno v 6. stoletju, bi morali zgodovinarji in posebej venetologi upoštevati za svoje hipoteze tudi prvobitno plovilo Slovencev - čupa. Verjetno bi jim to pomagalo razvozlati prenekateri dvom o naši genezi - o nastanku in razvoju Slovencev.



V ospredju čupa, za njo Barkovlje leta 1841. Peščina ob morju je segala do cerkve. Tam so izvlačili vlečne mreže za lov na sardone. Avtor slike: G. Rieger.

Zgodovinski podatki

Čupa je primitiven čoln, stesan iz enega samega velikega hloda. Uporabljali so ga slovanski narodi že v svoji pradomovini, na velikih jezerih in rekah ukrajinskih in ruskih nižin vse do Baltiškega morja. Starogrški zgodovinarji, ko opisujejo Slovane, ga omenjajo kot *monoxilos*, ki je sestavljena iz grških besed *monos* = eden, samo eden in *xilos* = les. Torej plovilo, narejeno iz enega samega kosa lesa. Prisotnost takih plovil omenjajo stari grški zgodovinarji, ko so poročali o trgovini Slovanov z Bizantinskim cesarstvom, o obleganju Carigrada. Omenjajo jih celo v Egejskem morju do otoka Krete.

Ko so prišla prva slovanska plemena na obalo severnega Jadrana, so verjetno imeli Tržaški zaliv od ustja Soče do Savudrije za kakšno večje jezero, podobno velikim jezerom v svoji stari domovini. Razlika je bila le v tem, da je bila voda slana in da je včasih pihal čezenj močan veter - burja. Ker je bilo morje bogato vsakovrstnih rib, je

bilo logično, da so se podali na morje na čolnih, ki so si jih morali zgraditi sami. Prav gotovo sta jim pri tem pomagala zgodovinski spomin in ustno izročilo o ribolovu na rekah in jezerih. Tako kot tam so si na obali morja stesali hlod, morali pa so ga prilagoditi novim razmeram - morju. Primerjava uporabe staroruskih drevakov in slovenske čupe pokaže razliko v načinu veslanja. Obmorski Slovenci so veslali stoje pokonci, z dolgimi vesli, oprtimi in vpetimi na prečni drog, medtem ko so na rekah in jezerih slovanski veslači veslali sede ali čepe s kratkimi vesli v rokah.

Tukaj moram pripisati tudi zaradi vseh tistih, ki se zanimajo za najstarejše obdobje zgodovine Slovencev, za sloveniste in -zakaj ne - tudi za venetologe, da je treba mojim dosedanjim prispevkom o etimologiji čupe, to je o prvotnem pomenu te besede, dodati še najnovejše raziskave. Pokazale so namreč, da so v rajonih Novgorodske gubernije ob jezeru Iljmen, drevake *monoxile* imenovali v ednini enako kot Slovenci ob Jadranski obali - čupa - ali v moškem spolu - čupus.

Tudi Hrvati so uporabljali čupe, le da so jih imenovali *ladve* in so se med seboj razlikovale po veslanju glede na morje in meteorološke razmere, kjer so jih uporabljali. Omenjene so v raznih statutih dalmatinskih mest od začetkov 12. stoletja. V beneških dokumentih so omenjene kot *zopolum*, od tod današnje italijansko ime *Zoppolo*.

Plovilo je moralo biti čvrsto in lahko

Na razvoj in izredno dolgo rabo čupe ob naši obali med Trstom in Tržičem so vplivale orografske značilnosti Krasa, to je njegova navpična oblikovitost. Naši predniki so se morali soočiti z zelo strmo obalo brez plaž, otokov ali zaščiteneh zalivov; praktično niso imeli zaščitene kraja, kjer bi lahko shranjevali svoja plovila. Po plovbi so jih morali vsakokrat vleči visoko na kamniti prod, daleč od valov, česar dno navadne lahke barke ne bi zdržalo. Upoštevati so mo-



Odplutje habsburškega nadvojvode Maksimilijana aprila 1864 iz Miramara v Mehiko, kjer je postal cesar. Pozdravljajo ga tudi kontovelski ribiči, med njimi v ospredju čupa. Slika neznanega slikarja je shranjena v gradu Miramar.

rali še silno in sunkovito kraško burjo, ki z vrha kraškega roba nenapovedano zapiha in v sunkih bije nevzpostavljeno s površino morja pod vpadnim kotom med 15 in 20 kotnimi stopinjami. (Zaradi tega je jadrnanje med burjo v Tržaškem zalivu zelo nevarno. Jadranci dobro vedo, da se drugim vetrovom zmanjša moč, če se jadrnica nagne, kraški burji pa se moč - nasprotno - poveča!).

Ker je bila zemlja na planoti suha in malo rodovitna, je bilo treba Slovincem, ki so poselili Kras in kraški rob do obale Tržaškega zaliva, kljub navedenim težavam in nevarnostim ribariti in pluti po morju. Ta nuja je slovenskega kmeta silila, da je tesal svoje čupe in ribaril z njimi do srede 20. stoletja, to je več kot 1000 let! Šele, ko so v časih Avstro-Ogrske zgradili na slovenski obali prve pristane, so naši ribiči začeli opuščati čupe in rabiti bolj sodobne in za donosen ribolov primernejše ladje.

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 condurre a Duino et ivi abbruggiare oltre altri disturbi et fastidi datti mentre pescavano in quei contorni della nostra Jurisd.ne... Slovensko bi se to bralo: ("... 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 križkem pristanu, je našim podložnikom odvzel ulov, ribiške priprave ter čupo, ki jo je odnesel v Devin in sežgal. Še druge nevarnosti 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.

Drugi uradni dokument, datiran 22.7.1871, ki navaja naše čupe, je protokol Komisije Cesarsko-Kraljeve Pomorske Vlade iz Trsta, ki je obiskala Barkovlje in Križ z namenom, da določi lokacijo novega križkega in barkovljanskega pristani. 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 občno uradno zastopati.

Komisija je ugotovila, da je treba zgraditi pristan za številne ribiške čolne omenjenih vasi, ker njeni prebivalci sami ne zmorejo zgraditi in vzdrževati večjih plovil, ker zanja ni primerne zatočišča. Izrecno je omenjeno, da se omejujejo na uporabo nevarnih čolnov, ki ne dopuščajo pravega ribolova. Po konstrukciji so podobni pirogam, kakršne uporabljajo divjaki. Po vsaki plovbi jih morajo vlačiti na suho, ker zanje nimajo pristani.

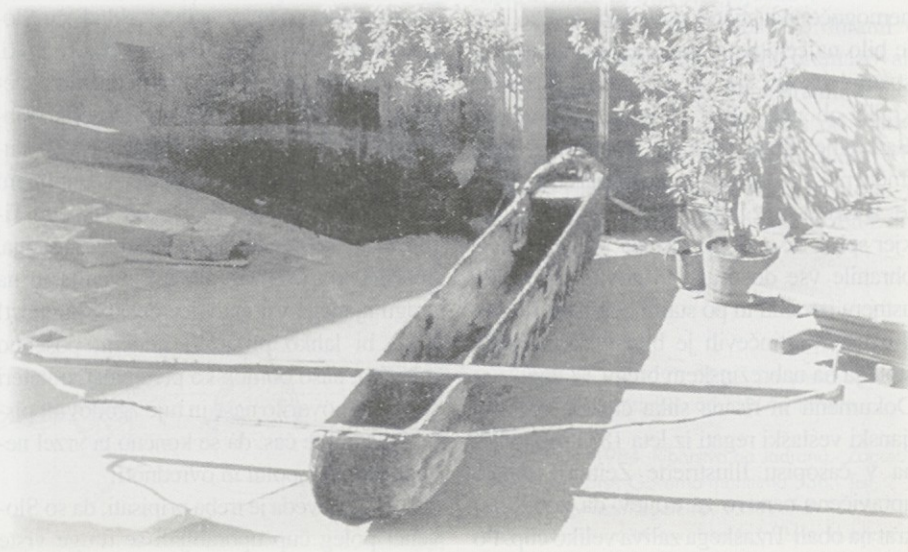
V registru, ki ga pod št. 1399 hrani Državni arhiv v Trstu, je med različnimi ribiški čolni vsega tržaškega okraja mogoče zaslediti v začetku 20. stoletja še 7 čup. Osrednja Pomorska Vlada, ustanovljena leta 1850, ni po zlomu Avstro-Ogrske 1918 povsem prenehala delovati. Italijanske oblasti so jo obdržale do leta 1924, zato so

Prva uradna omemba čupe

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

Pogled na čupo s krme.
Iz knjige B. Lisjaka-Volpija "Slovensko pomorsko ribištvo".





SLOVENSKO LADJEVIŠTVO

ostali v veljavi tudi ti registri, 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.

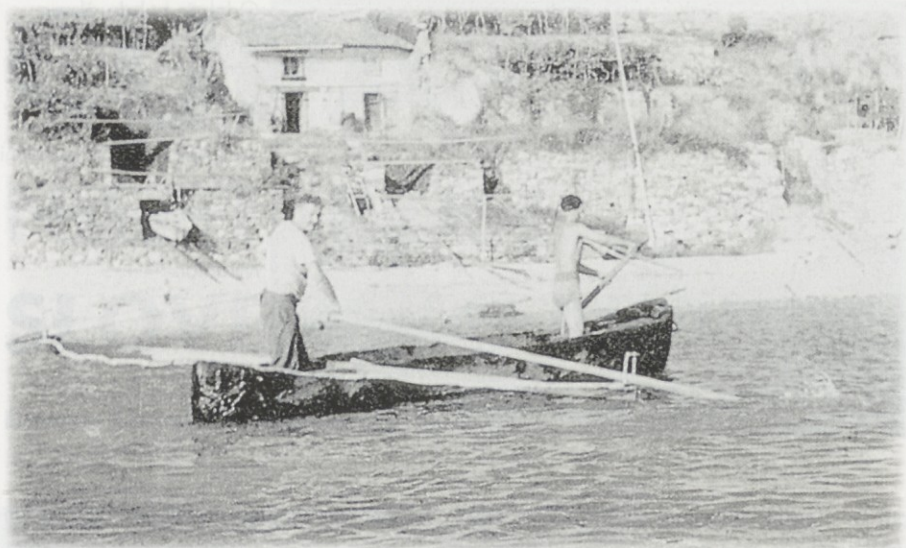
Zadnje čupe so bile stesane konec 19. stoletja. Nekatere so bile v rabi še med drugo svetovno vojno. Postopoma pa so jih izpodrinila in nadomestila boljša plovila.

Nekaj statistike o čupah

Da bi bila slika o številu čup in o njihovi uporabi do začetka 20. stoletja in do druge svetovne vojne jasnejša, je treba dodati, da so bili registrirani samo čolni in čupe, katerih lastniki so se stalno ukvarjali z ribolovom in so zaradi tega zahajali tudi v druge pristane (do Trsta in Tržiča). Čupe in manjši čolni, ki so jih ob bregu uporabljali neprofesionalni ribiči, niso imeli registracij. Bila so to plovila kmetov, ki so lovili ribe le za lastne potrebe in ne za prodajo. Z njimi so tudi prevažali gnoj, vodo, modro galico, kole, grozdje, drva in vse potrebno za vinograde ter oljčne nasade v bregih, ki so bili terasasto obdelani in zato po strmih stopnicah zelo težko dostopni.

Zaradi navedenih razlogov je bilo nemogoče statistično ugotoviti, koliko čup je bilo na celotnem obrežju. Ekonomske in stvarne okoliščine so se namreč v raznih krajih ob naši obali različno spreminjale. Barkovlje blizu Trsta so, na primer, prve imele pristan, zato so čupe tod zgodaj izginile. V Križu so izginile pozneje. V Nabrežini, kjer sploh niso imeli pristana, pa so se čupe ohranile vse do druge svetovne vojne. Po ustnem izročilu in po starih beležkah ribiške družine Martinčevih je bilo v začetku 20. stoletja na nabrežinskem bregu 17 čup.

Dokumenti in risana slika čup na barkovljanski veslaški regati iz leta 1871, objavljena v časopisu *Illustrierte Zeitung*, dajejo upravičeno osnovo za trditev, da je bilo takrat na obali Tržaškega zaliva veliko čup. Po



Čupa v morju leta 1947 ob nabrežinskem bregu "Pri čupah". Vesla leta 1892 rojeni lastnik plovila Avgust Caharija, spredaj pri vesliču leta 1922 rojeni njegov sin Valentin, po domače Tinče Babčev. / iz knjige B. Lisjaka-Volpija "Slovensko pomorsko ribištvo".

drugi svetovni vojni pa sta od vseh ostali samo še dve čupi na nabrežinskem bregu "Pri čupah." In zgodovina slovenskih čup ob morju se konča, ko so leta 1947 čupo "MARIA" odpeljali v ljubljanski Etnografski muzej, čupo "LISA" pa je kupil znani zbiratelj starin Diego de Henriquez, a je po njegovi smrti razpadla v skladišču tržaške občine in je sedaj, deloma restavrirana, a ne kompletna, v Tržaškem muzeju. Med dokumentacijo in slikami, ki jih hrani Slovenski etnografski muzej, je tudi opomba, da so čupo "MARIA" pred preselitvijo v Ljubljano fotografirali in snemali na morju. Film, ki ga je posnel fotoreporter Vipavčan Edi Šelhaus, hranijo v Beogradu v arhivih "Zvezde filma".

Čupa "MARIA" je dobro ohranjena, na žalost pa je še vedno v skladišču Slovenskega etnološkega muzeja v Škofji Loki, tako da občinstvu še ni na ogled. Edini svetovni primerek *monoxila*, nepretgoma rabljen v Evropi več kot eno tisočletje, ki je služilo Slovincem na njihovem majhnem koščku slovenskega obrežja od Trsta do Timave, je vreden takojšnjega ovrednotenja, posebno po osamosvojitvi Slovenije in na pragu njenega vstopa v Evropsko skupnost! Tako bi lahko prikazali ljudem, posebno mlajšim, našo obmorsko preteklost, o kateri še ni spregovorilo naše in tuje zgodovinopisje. Dozorel je čas, da se končno ta vrzel nevednosti izpopolni in ovrednoti!

Seveda je treba pripisati, da so Slovinci poleg čup uporabljali še druge vrste

plovil in jadrnic. Še lasti po zgraditvi obalnih pristanov. V začetku 20. stoletja jih je bilo registriranih vseh skupaj kakšnih 400. Plovila so bila: tonere, bragoci, topi, betjeli, ščife in tovrne jadrnice. O njih bo napisano v naslednjih prispevkih te rubrike!

In kakšno plovilo je čupa?

Kot je napisano, je bila čupa iztesana iz enega samega kosa lesa - iz hloda. Nekateri viri navajajo, da je bila iz lipe ali topola, vendar to ni res. Iz analiz lesa, iz ustnega izročila in iz vsakdanje prakse tesanja čup izhaja, da je bila čupa narejena iz hoje (*picea*) ali pa iz primorskega bora (*pinus maritima*), ker vsebujejo ta drevesa dosti smole. Prav drevesna smola je bistvena, da les kljubuje morskemu vodi in soncu. Življenjska doba čup je bila kakšnih 50 let, kar je v primerjavi z drugimi lesenimi plovili zelo veliko.

Velike čupe so imele približno teletre zunanja dolžina 7 m, zunanja širina 0,7 m, zunanja višina 0,6 m ter debelina stranic in dna od 5 do 8 cm. V rabi so bile tudi manjše pomožne čupe za plovbo ob obali in za pomoč toneram. Dolge so bile kakšnih 5 m.

Že na prvi pogled je razvidno desetkratno razmerje med dolžino in širino čupe, kar je izredno veliko. Ribiški čolni imajo namreč razmerje med dolžino in širino od 3,5:1 do največ 5:1. Čim večje je to razmer-



je, tem večja je hitrost plovila in s tem tudi manjša potrebna gonilna moč.

Čupa je bila torej zelo hiter čoln, s katerim je veslač lahko dosegel na kratke razdalje hitrost 5 vozlov na uro (to je 8,5 kilometra na uro).

Na premcu je imela čupa za pomorstvo edinstven železni ročaj trioglate oblike, imenovan "rinka". Služil je za vlačenje čupe na obalo (glej risbo, nadrobnost B!). Za njim je bila v notranjosti majhna paluba iz prečnih desk, ki je tvorila majhen pokrit prostor za shranjevanje jedi, oblačil, vode, krajših vrvi in drugih potrebščin. Na levi strani, pritrjena na pribita lesena utora, je stala opora, imenovana "forkla", za prednje pomožno veslo trimetrške dolžine. Takoj za "forklo"

sta bili na stranicah pri vrhu dve luknji (ena na desni, druga na levi) s premerom približno 5 cm. Skoznji so prečno vtikali malo manj kot 5 cm debel lesen drog, imenovan "pajser", ki je služil za vlačenje čupe iz vode visoko na obalo in za njeno potiskanje v vodo. En človek je zgrabil za prednjo "rinko", druga dva, vsak na eni strani čupe, pa sta prišla za "pajser". Skupaj so potegnili čupo visoko na breg ali jo z brega porinili v vodo. Poldrugi meter od rinke proti krmi sta bila dva utora, v katera so vstavljali 5,30 m dolg prečni leseni drog, imenovan "teslir", ki je bil v oporo veslom. Na "teslir" je bil pritrjen še "brčagel", nekakšen lok, ki je pri veslačevem pritisku na vesla preprečeval, da bi se "teslir" upogibal vnaprej ali celo zlomil. "Teslir" je

bil pritrjen na stranici čupe s tesno zvezano vrvjo (glej risbo, nadrobnost C!).

Zelo zanimiv in pomemben je bil konec brčagla (glej risbo, nadrobnost 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 veslačeva potisna moč, zato je morala biti narejena zelo močno in zanesljivo. Vsi klini so bili iz dreva. Eden izmed njih pa je bil upognjen, da je zapiral veslo.

Čupa je imela v pomorskem smislu odlično, že kar preveliko podolžno stabilnost, kar jo je delalo za kratke valove Tržaškega zaliva pretrdo. Njena prečna stabilnost pa je bila zelo majhna zaradi njene majhne širine. Z njo je bilo nevarno pluti z bočnimi valovi.

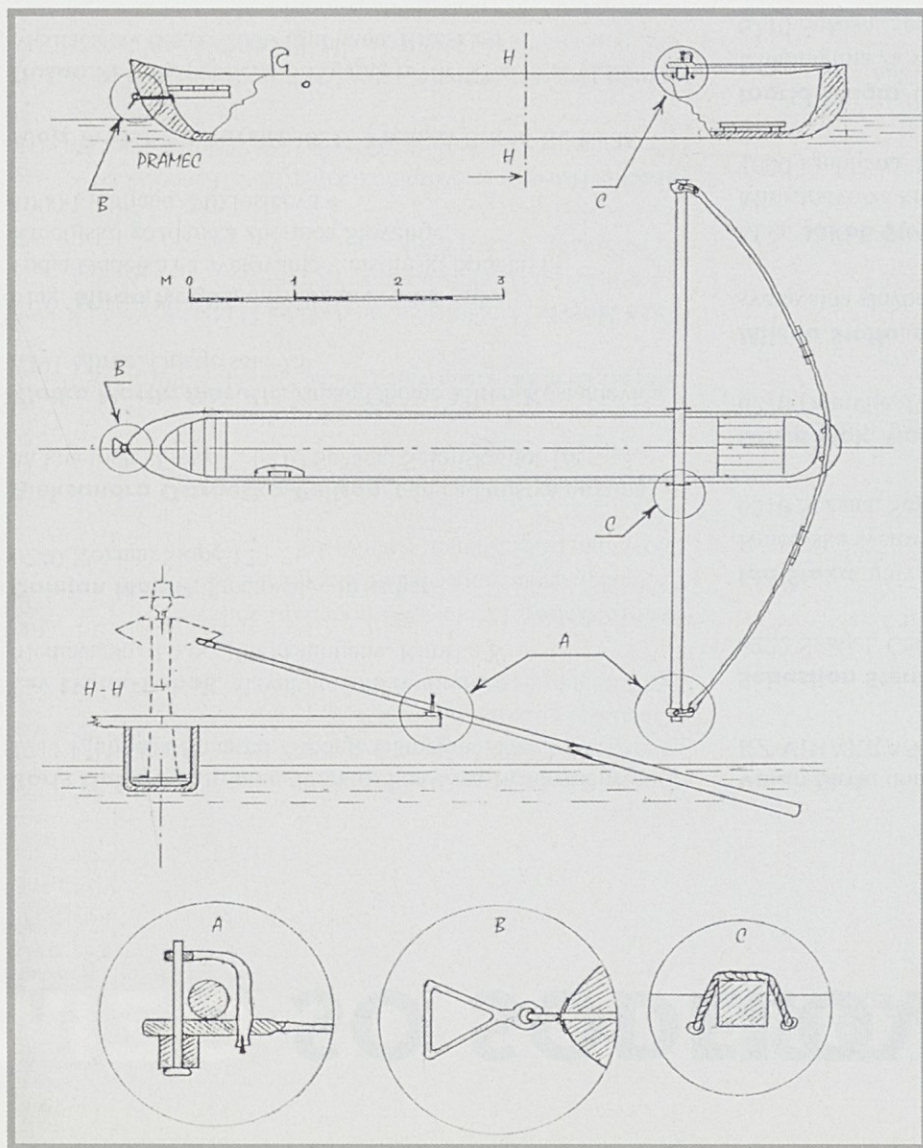
Da bi se jim čupe ne bi prevračale, so si naši ribiči izdelovali zelo dolga vesla. S statičnim in z dinamičnim vzgonom njihovih koncev so izboljševali stabilnost plovila. Vesla so bila dolga 6 m. Da so dosegali izboljšanje stabilnosti, je moral biti ves vzvod enoten. Zato je moralo biti veslo nujno združeno s teslirjem v točki "A". Tako je razumljivo, zakaj je ta točka tako pomembna in zakaj je bil en drenov klin upognjen. Veslo namreč ni smelo izskočiti iz "teslirja", kot se to dogaja pri vseh drugih vrstah čolnov, ki imajo na tej točki za veslo odprt rog. Treba je tudi vedeti, da se je pri bočnem valovanju čupa tako nagibala, da so bili konec "teslirja" in dve tretjini vesla v vodi.

Veslač je imel v čupi 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 zbirala zaradi mokrih mrež in morskih pljuskov.

Da se je čupin les dlje ohranil v morju, so zunanjo stran plovila premazovali z bitumnom. Sicer pa so čupe hranili ob nevihtah in v zimskem času daleč od valov. Nabrežinci so jih v kraju, imenovanem "Pri čupah", vlačili visoko na suho z vitlom v „fasale“, to je v nekakšne zidane vrzeli z drčjo v terasastih vinogradih.

Načrt čupe z njenimi nadrobnostmi:

A = "brčagla" s klini, ki so držali vesla, B = trioglati "rinka", C = fiksiranje "teslirja".
Iz knjige B. Volpija-Lisjaka "Slovensko pomorsko ribištvo".



Viri:

Lisjak-Volpi, Bruno, 1995, 1996: Slovensko pomorsko ribištvo - skozi stolecja od Trsta do Timave.- Mladika, Trst
Basioli, Josip, 1984: Ribarstvo na Jadranu.- Zagreb
Državni arhiv Trst: Governo marittimo 536.- Trst
Državni arhiv Trst: Register št. 1399.- Trst
Arhiv Slovenskega etnografskega muzeja, Ljubljana.