



**SVEUČILIŠTE U RIJECI
POMORSKI FAKULTET U RIJECI**

ŠTUDIJA TEHNIČNIH OPISOV IN ZNAČILONOSTI TRADICIONALNIH PLOVIL KVARNERJA, ISTRE IN SLOVENSKEGA PRIMORJA

POVZETEK

Rijeka, 2019.

Naslov projekta: ŠTUDIJA TEHNIČNIH OPISOV I ZNAČILNOSTI TRADICIONALNIH PLOVIL KVARNERJA, ISTRE IN SLOVENSKEGA PRIMORJA

Naročnik: POMORSKI I POVIJESNI MUZEJ HRVATSKOG PRIMORJA RIJEKA
Muzejski trg 1, 51000 Rijeka

Projekt *Ohranjanje pomorske dediščine Severnega Jadrana - Mala barka 2, Interreg V-A Slovenija - Hrvaška za obdobje 2014–2020, SLO-HR49*, ev. številka naročila: 11/17-EJN (VI. številka: 1151/17)

Izdelovalec: POMORSKI FAKULTET U RIJECI
Studentska 2, 51000 Rijeka

Avtorji: Prof. dr. sc. Robert Mohović, kap. d. plov., vodja projekta in raziskovalec
Izv. prof. dr. sc. Đani Mohović, kap. d. plov., raziskovalec

Sodelavci: Izv. prof. dr. sc. Renato Ivče, kap. d. plov.
Doc. dr. sc. Jakov Karmelić, kap. d. plov.
Josip Mohović, mag. ing., čas. palube
Lora Legac, Bsc.
Kevin Babić, Bsc.
Loris Rubinić, brodograditelj
Josip Rubinić, Bsc., brodograditelj
Franko Kraljić, brodograditelj
Josip Mršić, brodograditelj
Ivan Pavelić, brodograditelj
Ivan Kalčić, brodograditelj
Zdravko Škrabonja, brodograditelj
Željko Skomeršić
Nedeljko Dunato
Uroš Hribar, univ. dipl. inž., kustos za tehničku baštinu
Vinko Oblak
Tomi Sinožić, brodograditelj
Rene Francescon Kanduzio
mag. Matjaž Kljun, pripravnik za kustosa
dr. Peter Vidmar
mag. Marko Perkovič
Andrej Justin

SADRŽAJ

1	UVOD	1
2	METODOLOGIJA ISTRAŽIVANJA	4
3	OSNOVNE TEHNIČKO-TEHNOLOŠKE KARAKTERISTIKE TRADICIJSKIH PLOVILA KVARNERA, ISTRE I SLOVENSKEG PRIMORJA	8
3.1	PASARA.....	8
3.2	GUC.....	11
3.3	GAJETA.....	15
3.4	LEVT.....	17
3.5	BRAGOC.....	18
3.6	BATIEL.....	20
3.7	BATANA.....	21
4	TEHNIČKE ZNAČILNOSTI ANALIZIRANIH TRADICIJONALNIH PLOVIL KVARNERJA, ISTRE IN SLOVENSKEGA PRIMORJA	28
4.1	PASARA „JULIJANA“ OP 4136 IZ LOVRANA.....	29
4.2	GUC „PAPALINA“ ML 4108 IZ NEREZINA.....	32
4.3	OPATIJSKI GUC „PATRICIA“ OP 552 IZ IKE.....	36
4.4	LEVT (TRATARICA) „SV. ANDRIJA“ MD 564 IZ MOŠČENIČKE DRAGE.....	39
4.5	BRAGOC „PAOLINA“ KK 1941 IZ KRKA.....	44
4.6	GAJETA (LOVRANSKI GUC) „PANTIGANA“ OP 207 IZ OPATIJE/REKE.....	48
4.7	GAJETA „NEBULOZA-NIČIJA“ RK 8452 IZ IČIČEV/REKE, OBNOVLJENA V IČIČIH.....	50
4.8	GUC „ROŽICA“ CK 2253 IZ SELC.....	53
4.9	BATANA „RISORTA“ RV 294 IZ ROVINJA.....	56
4.10	BATIEL (ISTARSKI TOPO) IZ PIRANA.....	59
4.11	PASARA – SVEČARICA IZ IZOLE.....	64
4.12	BATANA IZ 75 IZ IZOLE.....	66
4.13	PASARA IZ 660 IZ IZOLE.....	68
	PRILOZI ŠTUDIJI – NACRTNA DOKUMENTACIJA	70

1 UVOD

Ta študija je izdelana na podlagi pogodbe med Pomorskim in zgodovinskim muzejem Hrvaškega primorja kot naročnikom in Pomorske fakultete Univerze na Reki kot izvajalcem. Izdelava je predvidena v okviru projekta *Ohranjanje pomorske dediščine Severnega Jadrana - Mala barka 2, Interreg V-A Slovenija - Hrvaška za obdobje 2014 - 2020, SLO-HR49*.

Študija tehničnih opisov in značilnosti tradicionalnih plovil Kvarnerja, Istre in Slovenskega primorja v okviru projekta Ohranjanje pomorske dediščine Severnega Jadrana (Mala barka 2) neposredno prispeva h glavnemu cilju projekta. Ta študija je namreč podlaga za varstvo, ohranjanje ter kasnejšo revitalizacijo, promocijo in razvoj pomorske dediščine tradicionalnih plovil obmejnega območja skozi turistično valorizacijo po načelih trajnostnega turizma. Študija bo na celotnem obalnem pasu obmejnega področja prispevala k maksimalnemu varstvu obstoječe snovne in deloma tudi nesnovne pomorske dediščine

Glavni cilj študije je izvedba sistematične raziskave in zapis značilnosti tradicionalnih plovil Kvarnerja, Istre in Slovenskega primorja, kar bo omogočilo njihovo trajno varstvo kot zelo pomembnega segmenta pomorske dediščine nasploh.

Cilj projekta je med drugim tudi vzpostavitev metodologije sistematičnega varovanja pomorske dediščine obmejnega območja. V sklopu projekta je obnovljenih 13 plovil obmejnega območja, vzporedno z obnovo pa nastaja študija s tehničnimi opisi tradicionalnih plovil (predviden je opis obnove 13 tradicionalnih plovil, 4 v Sloveniji in 9 na Hrvaškem).

Poleg opisa tradicionalnih plovil je v načrtu tudi raziskovanje in merjenje ohranjenih primerkov tradicionalnih bark oziroma izdelava njihovih tehničnih opisov. Cilj je, da se z izdelavo tehničnega posnetka zagotovi trajno varstvo snovne pomorske dediščine obmejnega območja z izdelavo načrtov tradicionalnih bark, na podlagi katerih bo možno izdelati njihove replike. Tehnični posnetek stanja bo omogočilo tudi prikaz jasne prepoznavnosti tradicionalnih plovil – majhnih bark, značilnih za to območje. Ta del projektne naloge izvaja Tehnična fakulteta Univerze na Reki, kar skupaj s tehničnim opisom predstavlja integralni del tega dela projekta.

Eden od osnovnih ciljev te študije je tudi možnost, da se tehnični opisi tradicionalnih plovil uporabijo pri opredeljevanju meril in lastnosti, po katerih lahko neko plovilo uvrstimo med tradicijska plovila, tipična za kvarnersko in istrsko regijo in služi kot svojevrstna katalogizacija tradicionalnih bark.

Rezultati teh raziskovanj bodo neposredno prispevali k trajnemu varstvu pomorske dediščine in seveda tudi k drugima projektnima ciljema projekta Mala Barka 2, in sicer sistematičnemu razvoju turističnega proizvoda in promociji skupnega turističnega proizvoda.

Trajno varstvo pomorske dediščine v sklopu projekta pomeni ureditev interpretacijskih centrov, obnovo tradicionalnih malih plovil, vključno s trajnim zapisom njihovih tehničnih lastnosti, zasnovo skupne baze pomorske dediščine, na podlagi katere bodo posodobljeni nacionalni registri in razvoj virtualnega muzeja ter najpomembnejše – sistematično izobraževanje otrok in mladih prek ustanovljene Akademije starih obrti in veščin.

Pri izdelavi študije izhajamo iz predpostavk, opredeljenih s projektno nalogo, prejeta od naročnika ter drugih splošnih lastnosti obravnavanega projekta. Cilj tega dela projektne naloge je izvedba raziskave ter izdelava in analiza tehničnega opisa tradicionalnih obnovljenih plovil. Zato rezultati, prikazani v študiji, temeljijo na ciljanih raziskavah tradicionalnih plovil, ki zajemajo (a) splošne tehnično-tehnološke značilnosti tradicionalnih plovil Kvarnerja, Istre in Slovenskega primorja, (b) tehnične meritve in zapis tehničnih značilnosti bark, (c) dostopno gradivo o tradicionalnem ladjedelništvu (d), konzultacije z ladjedelci pred, med in po obnovi glede znanj in veščin načina izvedbe posameznega elementa plovila – nesnovna dediščina (e), ter analizo zbranih tehničnih značilnosti raziskanih (obnovljenih) tradicionalnih plovil (f).

V „Študiji tehničnih opisov in značilnosti tradicionalnih plovil Kvarnerja, Istre in Slovenskega primorja“ je predmetno gradivo obravnavano v naslednjih poglavjih:

1. *Uvod*
2. *Metodologija raziskovanja*
3. *Osnovne tehnično-tehnološke značilnosti tradicionalnih plovil Kvarnerja, Istre in Slovenskega primorja*
4. *Tehnične značilnosti analiziranih obnovljenih tradicionalnih plovil Kvarnerja, Istre in Slovenskega primorja*
5. *Povzetek*
6. *Priloga 1. Tehnična dokumentacija (načrti) tradicionalnih plovil Kvarnerja, Istre in Slovenskega primorja (Knjiga 2)*

Navedena poglavja so zaradi lažjega prikaza in spremljanja obravnavane snovi razčlenjena v smiselna podpoglavja.

Kot je že navedeno, je v Študiji tehnično opisanih 13 tradicionalnih plovil, ki so obnovljena med projektom, in sicer:

- Pasara iz leta 1954, obnovljena v Lovranu, Primorsko-goranska županija, Hrvaška,
- Guc iz leta 1953, obnovljen v Nerezinah, Primorsko-goranska županija, Hrvaška,
- Guc iz leta 1895, obnovljen v Iki, Primorsko-goranska županija, Hrvaška,
- Levt (tratarica) iz leta 1934, obnovljen v Mošćenicah/Sv. Jeleni, Primorsko-goranska županija, Hrvaška,
- Bragoc iz leta 1960, obnovljen v Pinezićih in Malinski na Krku, Primorsko-goranska županija, Hrvaška,
- Gajeta (lovranski guc) iz leta 1968, obnovljena v Poljanah, Primorsko-goranska županija, Hrvaška,
- Gajeta iz leta 1932, obnovljena v Ičićih, Primorsko-goranska županija, Hrvaška,
- Guc iz leta 1990, obnovljen v Brusićih in Pinezićih na Krku, Primorsko-goranska županija, Hrvaška,
- Batana iz leta 1914, obnovljen v Rovinju, Istarska županija, Hrvaška,
- Batiel (topo), replika izrađena u Piranu, Slovenija,
- Pasara (svećarica) iz leta 1956, obnovljen v Izoli, Slovenija,
- Batana iz leta 1959, obnovljen v Izoli, Slovenija,
- Pasara iz leta 1981, obnovljen v Izoli, Slovenija.

V skladu s projektno nalogo je bilo treba opraviti raziskavo o osnovnih značilnostih gradnje in raziskave o materialih gradnje tradicionalnih plovil (poudarek na lesnem materialu) ter izdelati tehnični opis osmih tradicionalnih plovil na področju Primorsko-goranske županije. Za druga tradicionalna plovila je bilo treba seznaniti izdelovalce tehničnega opisa z metodologijo, ki jo morajo uporabiti pri izdelavi tehničnega opisa ter nadzirati njihovo delo, da bi končni rezultat zasledoval enako metodologijo in kakovost. Po zbiranju vseh materialov je potrebno analizirati rezultate opravljenih raziskav, združiti tehnične opise in izdelati Študijo s tehničnim opisi vseh 13 tradicionalnih plovil.

Pri izdelavi te Študije je potekalo kontinuirano sodelovanje z zaposlenimi Tehnične fakultete Univerze na Reki, ki so izvajali tehnični posnetek stanja in izdelavo tehničnih načrtov predmetnih tradicionalnih plovil.

2 METODOLOGIJA ISTRAŽIVANJA

Projekt predvideva izdelavo Študije tehničnih opisov in značilnosti tradicionalnih plovil Kvarnerja, Istre in Slovenskega primorja v okviru projekta Ohranjanje pomorske dediščine Severnega Jadrana (Mala barka 2), ki mora poleg načrta vsebovati tudi zelo podroben tehnični opis tradicionalnih plovil, ki se obnavljajo pod okriljem projekta. Eden od ciljev projekta je namreč, da se na podlagi rezultatov te Študije lahko v prihodnje, če bo potrebno, izdelajo replike teh tradicionalnih plovil.

Zato je ta tehnični opis zelo podroben in opisuje način izvedbe konstrukcije trupa, oplate in drugih elementov plovil ter ostale opreme, vsebuje pa tudi dimenzije vsakega elementa oziroma vsake podrobnosti. Tako je ta tehnični opis komplementaren z načrtno dokumentacijo, obe pa se med seboj dopolnjujeta.

Izbira raziskovalnih metod je bistvena za pravilen pristop k raziskovalnemu problemu ter doseganje ciljev raziskave. Pri izdelavi te študije so uporabljene različne znanstvene metode s področja tehničnih in tudi družboslovnih ved. V posamezni fazi raziskovanja ni bilo možno izpostaviti ene same metode, saj se različne metode med seboj prepletajo in dopolnjujejo.

Da bi bili doseženi zastavljeni cilji, so pri izdelavi Študije tehničnega opisa tradicionalnih plovil, in tudi pri izdelavi tehničnih načrtov, opravljeni naslednji postopki:

- natančno je analizirana projektna naloga, opravljene so konzultacije z zaposlenimi Pomorske in Tehniške fakultete Univerze na Reki,
- zbran je delovni tim, natančno je razložena projektna naloga, razdeljene so delovne naloge,
- zbrani so obstoječi viri, ki obravnavajo temo tradicionalnih plovil (gradivo, izdelano v sklopu projekta Mala barka in drugo gradivo),
- opravljene so začetne konzultacije s prijavitelji in lastniki plovil ter mojstri ladjedelništva, ki so obnavljali plovila,
- pripravljena je preverjena oprema za izdelavo tehničnega opisa in tehničnega posnetka stanja,
- pripravljen je načrt terenskega dela,
- terensko delo se je začelo s pregledom stanja posameznega raziskovanega plovila,
- pripravljen je pilotni projekt opisa in tehničnega posnetka stanja enega plovila,
- analizirani so rezultati, dobljeni v pilotnem projektu,

- pripravljena in predana so navodila o metodologiji za izvedbo izdelave tehničnega opisa, tehničnega posnetka in izdelavo tehničnih načrtov za druge udeležence projekta,
- nadzor nad izvedbo vsega navedenega s strani drugih udeležencev projekta, konzultacije z njimi,
- izvedeno je terensko delo (raziskava) na vseh 8 plovilih,
- kontinuirane konzultacije s prijavitelji in lastniki plovil, nadzornim organom ter mojstri ladjedelništva, ki obnavljajo plovila,
- opravljen je tehnični posnetek stanja plovil,
- izdelani so tehnični načrti plovil,
- analizirani so zbrani podatki in sestavljeni splošni deli študije in na podlagi analiz tehničnega opisa tudi deli, ki se nanašajo na tradicionalna plovila, obnovljena na Kvarnerju,
- zbrani so tudi drugi materiali, opravljena je redakcija in ureditev in tako je izdelana delovna verzija Študije,
- Študija je nato analizirana, opravljene so potrebne korekcije,
- po lektoriranju je opravljena zaključna korektura in Študija je natisnjena.

Poleg neposrednih meritev in zbiranja podatkov na terenu pri tehničnem posnetku obnovljenih bark je za uspešen rezultat raziskovanja v delu, ki se nanaša na proučevanje pisnega gradiva, zelo pomembno izbrati relevantne vire za posamezna področja raziskovanja, zato so v nadaljevanju navedeni najpomembnejši viri.

Osnovni vir je bil Študija tehničnih opisov in značilnosti tradicionalnih plovil Kvarnerja, Istre in Slovenskega primorja, Pomorska fakulteta Univerze na Reki, Reka, 2015. ki je nastala v sklopu projekta Mala barka. Seveda so bili pri izvedbi navedene študije in pri izvedbi te študije uporabljeni številni drugi viri. Tukaj je treba posebej poudariti naslednje vire: D. Hirc, *Hrvatsko primorje*, ponatis izdaje iz leta 1891, P. Lorini, *Ribanje i ribarske sprave pri istočnim obalama Jadranskoga mora* (1903), P. Mardešić, *Pomorstvo, 1. dio: brod* (1944) ter delo Radovana Vidovića, *Pomorski rječnik* (1984), v katerem prenaša dele besedil starejših virov. Poleg navedenih virov v delu, ki je bil uporabljen za raziskovanje tradicionalnih bark in čolnov med najpomembnejše vire sodita knjigi Luciana Keberja, dolgoletnega raziskovalca tradicionalnih plovil, in sicer *Tradicijske brodice hrvatskoga Jadrana* (Tehnični muzej v Zagrebu, 2013) in *Tradicijske barke Jadrana, Architectura Navalis Adriatica* (2011) ter podlage (načrtna dokumentacija) za

razstavo maket plovil *Architectura Navalis Adriatica* istega avtorja, ki je potekala v Mošćenicah v organizaciji Katedre Čakavskega sabora občine Mošćenička Draga (2005). Pomembnejši viri pri raziskovanju tega področja je bila tudi knjiga Ive Gluhonje *Brodovi na jedra* (1951), knjigi Slobodana Simiča Sime *Batane Istre* (2008) in *Tradicionalna plovila Istre* (2013), že omenjena knjiga Barbalića in Marendića *Onput kad smo partili* (2004), katalog razstave Nikše Mendša *Stari jedrenjaci, Brodarstvo i brodogradnja Rijeke i Hrvatskog primorja od 18. do 20. stoljeća* (2000.), knjiga Jureta Suzanića *Kostrena pod jedrima* (1995) ter članek Roberta Mohovića *Prilog istraživanju Mošćeničkog brodarstva na jedra u 19. stoljeću* (2007). V delu, ki se je uporabljalo za raziskovanje tradicionalnega malega ladjedelništva je treba izpostaviti knjigo Uroša Hribarja, *Davide Filipas: spomini ladjedelniškega mojstra* (2011), ter delo skupine avtorjev, *Nerezinsko brodovlje* (2014) in *Nerezinski libar* (2009) v izdaji Društva sv. Frane Nerezine - New York 1898 ter katalog razstave *Nerezinsko ladjedelništvo* (2013) avtorjev Julijana Sokolića in Dinka Zorovića.

Relevantni strokovnjaki iz Pomorske fakultete Univerze na Reki so najprej pripravili ogledni primerek tehničnega opisa kvarnerskega guca MD 551, ki je bil obravnavan pri pilotnem projektu. Čeprav so plovila med seboj različna, je ta ogledni primerek predstavljal dobro podlago za sestavljanje tehničnih opisov drugih bark, saj iz njega izhaja jasna metodologija opisovanja in tudi raven natančnosti samega opisa in dimenzij.

Po prvem pregledu in seznanitvi s posameznim plovilom so bili narejeni grobi tehnični opisi, ki smo jih kasneje dopolnili s podrobnostmi.

Pri merjenju posameznih elementov plovila so večinoma sodelovale tri strokovne osebe, dve sta merili, tretja je zapisovala izsledke. Od opreme je bilo uporabljeno nekaj vrst metrov in pomično merilo ter fotografski aparat. Pred začetkom merjenja posameznih elementov so bila označena rebra in rebrnice R1 do Rx, platice A, B, C, D, ..., podnice P1 do Px, palubne spones PS1 do PSx in drugi deli bark, ki se večkrat ponavljajo. Na ta način je zmanjšana možnost, da bi prišlo do napake in zamenjave posameznega elementa. Pri merjenju so se posamezne podrobnosti skicirale in na skico vpisale dimenzije, ki so nato bile dodane v tehnični opis.

Ko so bili tehnični opisi končani, so bili tudi kritično analizirani in po potrebi korigirani. Tehničnemu opisu so bile dodane tudi fotografije posameznega elementa ali elementa plovila z opisom, s čimer je besedilo postalo nazornejše in jasnejše.

Vsekakor je potrebno poudariti tudi nepretrgano sodelovanje s prijavitelji obnove plovil in lastniki, zlasti pa so pomembne konzultacije z ladjedelniškimi mojstri, ki so bile

med raziskovanjem stalne, kar je omogočilo, da so ti tehnični opisi tako podrobni in natančni.

Tehnični opis za vsako obravnavano plovilo je sestavljen iz uvoda s splošnimi podatki o plovilu (osnovne mere, zgodovinska dejstva, sedanji namen), sledi podrobnejši tehnični opis in značilnosti z naslednjim vrstnim redom: osnovne mere in material gradnje po elementih, nato konstrukcijski elementi plovila (kobilica, premčna in krmna statva in notarnje statve oz. grodnice, rebrnice in rebra, vzdolžne vezi imenovane veznice, klopnice, masivnejše zaključne platice oz. krajnice (zunanja in notarnja), robnice i kolpi, ..., nato oplata, podnice in drugi manjši deli plovila ter na koncu krmilo, snast in jadrovje.

Integralni del te Študije je tudi priloga, v kateri je prikazana načrtna dokumentacija za raziskovana plovila. Načrtna dokumentacija vsebuje risbo linij, splošni načrt, konstrukcijsko risbo plovil in risbo značilnih presekov s prikazom mer osnovnih konstrukcijskih elementov.

Z izvedbo terenskih raziskav in tudi uporabo relevantnih pisnih virov in poznavanjem stanja na terenu ter uporabo ustreznih raziskovalnih metod so bili postopoma obdelani vsi elementi, pomembni za dosego zastavljenih ciljev te obsežne in minuciozne raziskave, katere rezultat je izdelava te Študije.

3 OSNOVNE TEHNIČKO-TEHNOLOŠKE KARAKTERISTIKE TRADICIJSKIH PLOVILA KVARNERJA, ISTRE I SLOVENSKEG PRIMORJA

Z raziskovanjem in analizo zbranih podlag, pridobljenih z raziskovanjem pisnih virov in terenskih raziskav v Študiji tehničnih opisov in značilnosti tradicionalnih plovil Kvarnerja, Istre in Slovenskega primorja, Pomorska fakulteta Univerze na Reki, Reka, 2015, so po tipologiji kot najpomembnejše opredeljene naslednje vrste plovil Kvarnerja, Istre in Slovenskega primorja: ladva, lađa (laja), guc, pasara, gajeta, levit, bracera, batana, batiel /zopo) i bragoc.

Med projektom Mala barka 2 je bilo obnovljenih 13 tradicionalnih plovil tipa pasara (1), guc (2), gajeta (2), levit (1), bragoc (1), batiel (1) in batana (1), zato so v tem poglavju na kratko, kot svojevrsten uvod v tehnični opis raziskanih tradicionalnih plovil, prikazane njihove običajne osnovne tehnično-tehnološke značilnosti, podrobnejša in konkretna analiza in tehnični opisi obnovljenih tradicionalnih plovil pa bodo prikazani v posebnem poglavju.

3.1 Pasara

Pasare sodijo v skupino zelo razširjenih tradicionalnih plovil. Pasara je večinoma manjša barka, dolga od 4 do 6 m, zaznamuje pa jo krmno zrcalo, kar pomeni, da ima „odsekano“ krmo, za razliko od guca ali gajete, ki imata ostro oziroma zaobljeno krmo. Večina jih je deloma opalubljenih, vendar najmanjše pasare večinoma nimajo palube. Zaradi teh značilnosti, zlasti široke krme, je stabilnejša in priročnejša za različne namene, za katere so jo skozi zgodovino uporabljali. Uporabljala se je za vse raznotere potrebe priobalnega ribištva, prevoza tovora in ljudi, kot pomožna barka jadrnice, salbunjer, vrste jadrnice, ki se je uporabljala za prevoz morskega peska, in ribiških plovil (*svečarice*) itd.



Slika 1 Pasara

Različna mesta gradnje so te barke zaznamovala z različnimi oblikovnimi podrobnostmi, zlasti pa se to kaže v izvedbi krme. Zato lahko govorimo o krški, rabski, creški, lošinjski, lovranski, ... pasari.

Krška pasara je blago ukrivljena, zlasti njen krmni svod in prehod oplate dna v bočno oplato. Boka in krma imajo polno obliko, premec je blago koničast. Zrcalna krma štrli iz vode. Kobilica je malo globlja in močnejša.



Slika 2 Krška pasara

Nekatere od teh plovil imajo sprednji del prekrit s palubo (*kuverto*, *škafom*), kar je predvsem služilo za odlaganje in spravljanje ribiških mrež in drugega orodja, v novejšem času pri plovilih za razvedrilo pa za počitek na soncu. Najmanjše pasare razen manjše palube na samem premcu običajno niso imele klasične palube.

Linije premca, širina, oblika palube premca ter izbočenost premca (*brandun*) so bili odvisni od namena in oceanoloških značilnosti akvatorija v katerem so se uporabljale.

Kobilica je bila ravna po celi dolžini. Pri starejših pasarah je bila skoraj iste višine, pri pasarah, v katere so se vgrajevali notranji motorji, pa je bila kobilica višje (globlje) na krmi.

Pasare, zlasti manjše, so bile najprej na vesla, večje pa so imele jadra. Zato so bile te pasare po vodni liniji zelo podobne vodni liniji gucev. Ko so se na pasare začeli vgrajevati motorji, so linije krme dobile bolj polne oblike, predvsem pri vgradnji notranjih motorjev. Manjše pasare imajo večinoma izvenkrmne motorje, ki se zaradi krme, ki se v nadvodnem delu končuje s t. i. "zrcalom", namestijo zelo preprosto.

Večje pasare, dolge do deset metrov, imajo tudi kabino, v novejšem času tudi nadkabino pod katero je bila stojna višina. Takšne pasare so se uporabljale tudi za manjša družinska križarjenja, saj so v premčnem delu imele ležišča in celo manjšo, improvizirano kuhinjo.



Slika 3 Pasara s kabino (levo) in kabino in nadkabino (desno)

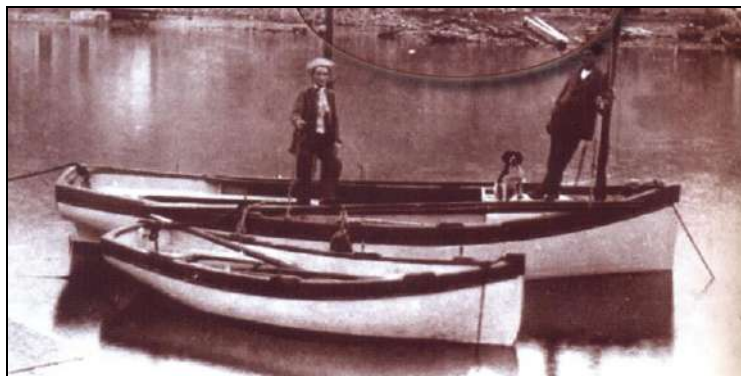
Kot vsa plovila so tudi pasare lahko bile opremljene z različnimi jadri: oglavnim, strmim, sošnim in latinskim. Plovila, ki so se uporabljala na regatah, so najpogosteje uporabljala strma jadra. Zato se je na Lošinju razvila t. i. lošinjska regatna pasara.

Lošinjska regatna pasara

Posebno obliko trupa so imela regatna plovila (jadrnice), ki so jih v začetku 20. stoletja začeli izdelovati na naših otokih, zlasti na Lošinju, kjer so ladjedelnice med seboj tekmovali v izdelavi čim hitrejšega plovila. Kot zanimivost naj omenimo, da so se samo na naših otokih izdelovala plovila izključno za regate, za razliko od drugih krajev vzhodne jadranske obale, kjer so na regatah tekmovali z „delovnimi“ plovili. Poleg pasar so se za te namene uporabljali tudi guci, vendar pa so po svoji posebni obliki izstopale Lošinjske regatne pasare, ki so se razvile iz lošinjskih pasar.

Regatne pasare so bile zelo lahke, z zelo širokimi boki, imele so ozek premec in tudi ozko krmo od kobilice do vodne linije. Krma je bila izdelana z visokim "zrcalom", ki je segalo nad premec. Prave regatne pasare so bile v primerjavi s klasičnimi bistveno globlje zaradi poudarjene V-oblike dna.

Premčna in krmna statva sta bili navpični nad vodno linijo, saj je „dolžina plovila“ za regato merila „preko vsega“ in znano je, da je hitrost plovila odvisna tudi od dolžine na vodni liniji. Takšna izvedba statev je pomenila, da je bila dolžina na vodni liniji skoraj enaka dolžini „preko vsega“.



Slika 4 Lošinjska pasara

Te regatne pasare so bile ustrezno svoji funkciji posebno opremljene z globokim krmilom, regatno strmim jadrom in prednjim jadrom (*flok*). Izstopala so po obliki jadra in tudi po večji površini glede na klasična jadra. Zato so pri jadranju po močnejšem vetru trup naložili z balastom, neredko tudi premičnim. Po vzoru na dizajn lošinjske regatne pasare se je razvila regatna jadrnica nacionalnega razreda L-5.



Slika 5 Lošinjski regatni pasari - Onda (levo) in Ani (desno)

3.2 Guc

Guc je plovilo koničastih linij na premcu in krmi s statvami in kobilico, ki je bila po celotni dolžini skoraj enako visoka. Guc je srednje veliko plovilo, dolgo od 3 do 8 m. So precej ozki glede na svojo dolžino, saj so jih uporabljali predvsem na vesla.

Starejši guci so imeli izrazito koničast premec in krmo, ki sta bila skoraj iste oblike, novejši guci pa imajo nekoliko bolj zakrivljeno krmo in delno tudi premec. Na vodni liniji so bolj koničasti kot na palubni liniji. Boki gucev so zakrivljeni, dno v osrednjem delu trupa pa ima minimalno V-obliko.

Manjše barke so v celoti odprte, brez klasične palube, imajo le majhno palubico na samem premcu. Trup utrjujejo prečne klopce.



Slika 6 Guci – starejše izvedbe

Večji guci so opalubljeni na palubnem delu (približno 1/3 dolžine), nekateri pa tudi po svoji celi dolžini.



Slika 7 Guc

Če so bili opalubljeni, so imeli nekaj palubnih odprtih, pokritih z loputami. V novejšem času so nekateri grajeni s kabino in nadkabino, kar omogoča namestitev oseb, s tem pa tudi večjo zaščitenost in avtonomnost plovbe.

Guci, zlasti manjši guci, so bili izvirno na vesla, k čemur je pripomogel ozek trup in lahka konstrukcija, nato pa na jadra in nazadnje na notranje in izvenkrmne motorje.

Na gucih sta veslala dva ali več veslačev, odvisno od njene velikosti. Ena oseba je veslala klasično z dvema vesloma, obrnjenima naprej (*na pariće*). Če sta veslali dve osebi, sta veslali vsaka s po enim veslom ali vsak z dvema vesloma. V večjih gucih je lahko veslalo tudi več oseb. Pri veslanju so se vesla praviloma naslanjala na blazinice in palce, pri večjih gucih pa so se lahko uporabljale tudi sohe.

Ko še ni bilo motorjev, so bili guci opremljeni z jamborom in neke vrste tradicionalnimi jadri, na severnem Jadranu najpogosteje z oglavnim jadrom in redkeje s prečko (*floko*). Guci, ki so bili grajeni, da bi jih poganjala sila vetra, so imeli tudi malo širše boke, saj so bili v nasprotnem nestabilni. Tradicionalna plovila namreč nikoli niso imela balastne kobilice.

Opremljeni so bili z enim jamborom, ki je bil postavljen na eni tretjini dolžine plovila od premca ali tudi na samem premcu (manjši guci), da bi zavzemal čim manj prostora v delovnem delu plovila.

Z razmahom motorjev so manjše guce poganjali predvsem izvenkrmni motorji. Zaradi značilne koničaste oblike krme, ki se končuje s krmno statvo, je bilo treba izdelati poseben lesen nosilec, ki je bil pritrjen na krmno statvo ali krmni del robnice. Na takšen nosilec se je nato obesil zunanji motor. Večji guci so večinoma imeli vgrajene notranje motorje, ki so preko prekretnih spojk in toge gredi poganjali ladijski vijak, ki je večinoma imel dva do tri krila.

Za severni Jadran, zlasti Kvarner, je značilen guc specifične izvedbe t. i. kvarnerski guc in njegova različica, ustrezno imenovana opatijski guc.

Kvarnerski guc

Kvarnerski guc je dolg od 4 do 5 m in širok od 1,30 do 1,70 m. Koničasta linija premca in krme (zlasti krme) je manjša kot pri klasičnih gucih te velikosti. Ti guci niso opalubljeni.

Prvenstveno so bili grajeni za veslanje, zato so imeli izrazito ozek trup in natančne podvodne linije. Poleg vesel so jih poganjala še jadra, kasneje pa tudi motorji, praviloma zunanji, obešeni na posebej izdelan leseni nosilec, pritrjen na krmo čolna.

Ta plovila so se uporabljala predvsem za ribolov in v kolikor so bila opremljene tudi z jadrom, je bil jambor nameščen na sam premec, da ne bi oviral osnovne dejavnosti – ribolova. Uporabljalo se je oglavno jadro, ki je bilo pritrjeno le na zgornjem križu, brez spodnje križa. Kadar se jadro ni uporabljalo, je bilo zvito na križu, ki je bil pritrjen vertikalno ob jamboru.

Te barke so poleg ribolova s stroječimi mrežami, vršami, parangali, ribiškimi vrvicami in ostmi ali kot pomožna plovila pri lovu modrih rib (*svečarice, kaići*), služile tudi za prevoz ljudi in/ali tovora, kasneje pa tudi turistov ali so bile namenjene prostemu času.



Slika 8 Kvarnerski guc

Podobna plovila srečamo v veliko manjšem številu tudi na drugih področjih hrvaške jadranske obale, vendar so najštevilnejše prav na Kvarnerju, zlasti na Liburnijski obali, kjer so jih najpogosteje gradili in so se do danes najbolj ohranili.

Opatijski guc

Opatijski guc predstavlja specifično različico kvarnerskega guca, od katerega se po konstrukciji trupa skorajda ne razlikuje, vendar se razlikuje po jadrovju. Ta tip plovila se je razvil z začetkom turizma na Kvarnerju, ko so se uporabljala za prosti čas, za prevoz gospode in turistov.



Slika 9 Opatijski guci v opatijskem pristanišču

Opatijski guci so bili razširjeni v Opatiji in ob opatijski rivieri ter vzdolž crikveniške riviere in na Rabu skoraj do polovice dvajsetega stoletja.

Te specifične barke so bile večinoma dolge med 5 do 6 m, imele so dva jambora, ki sta bila med seboj maksimalno oddaljena, enega na premcu in drugega na sami krmi.

Njihova značilnost je tudi povišana ograjica na krmi, ki je potnike varovala pred padcem s plovila. Plovilo je na samem premcu imelo manjšo palubo, nekaj klopi v sredini in eliptično klopco na krmi.

Na premčni jambor se je dvigal križ z oglavnim jadrom, debela pa ni bilo, da bi se izključila možnost poškodb potnikov. Na krmnem jamboru, ki je bil krajši, se je razvijalo manjše sošno jadro (randa), razpeto med manjšim sošnjakom in deblom (zgornjim in spodnjim križom).

Treba je poudariti, da so jadra praviloma bila bolj v okras, jadralo se je samo pri blagem vetru, vesla pa so bila osnovno gonilo.

3.3 Gajeta

Podvodni del gajete ima fino obliko, podobno gucem, paluba pa je prostrana in se končuje polkrožno, zlasti na krmi. Gajeta ima zelo zaobljeno obliko bokov, precej ravno dno (odvisno od kraja gradnje) ter hiter prehod oplate dna v bočno oplato. Na splošno gajete odlikuje močna gradnja.

Premec gajete je do jambora pokrit s palubno (*škafom*), namenjena pa je predvsem ribolovu z mrežami. Paluba je samo na levi strani nizko ograjena. Neredko so bočno nameščeni *koriduri*, široke deske, postavljene na močnih kolenih. Sredina in krma sta odprti, namenjeni veslaču, opremi ali tovoru. Tako odprta barka ni bila primerna za dolgo plovbo in plovbo po odprtem morju.



Slika 10 Gajeta

Različna mesta gradnje in ladjedelniški mojstri so dajali gajetam, tako kot tudi drugim tradicionalnim plovilom, določene značilnosti, povezane s posameznimi lokacijami ob obali, kot sta korčulska in betinska gajeta. Čeprav je ta tip plovil bolj značilen za Dalmacijo, sodijo tudi v kvarnersko ladjedelniško tradicijo, kjer med drugim poznamo tudi krško, rabsko in creško gajeto.

Gajete su bile večinoma opremljene z latinskimi jadri, na severnem Jadranu včasih tudi z oglanim jadrom, včasih pa tudi s prečko.

Za Kvarner je značilna tudi manjša gajeta specifične izvedbe t. i. Lovranki guc.

Lovranski guc

Lovranski guc je skladno oblikovana barka, nastala v Lovranu v petdesetih letih preteklega stoletja izpod rok znanega lovranskega ladjedelniškega mojstra lesa Ivana Nina Gasparinica (1899-1972). Ta barka je naslednik *kvarnerskih/opatijskih gucev* in je izdelana po vzoru na *korčulsko gajeto*, ki jo je Gasparinic s svojo osebnostjo in pogumnimi inovacijami, temelječimi na tradicionalnem ladjedelstvu, zasnoval in slogovno oplemenitil.

Lovrani, in tudi prebivalci Opatijske riviere in Kvarnerja, jo imenujejo guc (lovranski guc ali „Lovranka“), čeprav po svoji tipologiji sodi med gajete. Zaobljenost premca in zlasti krme je namreč večja kot pri gucih, premec do jambora pa je pokrit s palubo, kar jo, skupaj s še nekaterimi drugimi značilnostmi, uvršča med gajete.



Slika 11 Lovranski guc (gajeta)

Lovranski guc je prepoznaven po svojih izjemnih rešitvah podvodnega in nadvodnega dela trupa. Krma je ovalna, linije premca pa so izrazito izdelane. Prepoznaven je zlasti po zelo visokem in lepem nadaljevanju premčne statve, t. i. nosu. Pogosto se za

posamezne dele konstrukcije, zlasti klopi in statve, uporablja lamelirana gradnja. Zanimivo je, da so bila plovila pogosto skoraj v celoti premazana z brezbarvnim lakom.

Značilna dolžina teh plovil je v večini primerov od 5 do 6 m, čeprav lahko srečamo tudi nekoliko daljše. Širina je odvisna od dolžine, in sicer od 1,7 do 2 m, daljša plovila pa so bila tudi širša, kar ustreza približnemu razmerju dolžino in širine 3 : 1.

Tako kot druga tradicionalna plovila, so se tudi ta med seboj razlikovala ne samo po osnovnih merah, temveč tudi po položaju jambora, razporeditvi klopi, izvedbi premčne statve in palube ter podrobnostih pri opremljanju.

Ker so ta plovila nastala v petdesetih letih prejšnjega stoletja, v obdobju rabe motorjev, so vanje vgrajeni motorji z enim cilindrom z nizko močjo. Barka prvotno ni bila namenjena jadraniu, čeprav so bile nekatere opremljene z jadri.

Te barke so se uporabljale za ribolov (večinoma s trnki in vrvicami) in prosti čas, v šestdesetih in sedemdesetih letih preteklega stoletja pa so kot nasledniki *kvarnerskih/opatijskih gucev* služili za izletniške prevoze turistov med Opatijo, Lovranom in Mošćeničke Drage. Kadar so *lovranski guci* služili temu, so bili opremljeni z manjšim jamborom na premcu in drogom za zastavo, večinoma pritrjenim na krmilo, med njima pa je bila razpeta tenda, ki je potnike ščitila pred soncem.

Danes se *lovranski guci* uporabljajo predvsem za ribolov in prosti čas ter redno sodelujejo tudi na revijah in regatah tradicionalnih plovil na jadra vzdolž Kvarnerja in Istre, s čimer prispevajo k prikazu raznolikosti in svojstvenosti naše tradicionalne flote majhnih plovil, ki s tem prispevajo k ohranitvi in valorizaciji avtohtone pomorske dediščine.

3.4 Levť

Levt je največje jadransko plovilo. Doseže tudi več kot dvanajst metrov dolžine in nosilnost več kot deset ton. Po obliki, konstrukciji, opremljenosti in namenu je zelo podobna gajeti, zato ju lahko obravnavamo kot sorodni plovili. Osnovne razlike se kažejo v velikosti in polnosti trupa.

Levt so dobro sprejeli in uporabljali vzdolž celotne vzhodne jadranske obale, zato je zaradi širokega razpona močnih in specifičnih ladjedelniških centrov doživel nekoliko manjših sprememb v izvedbi. Veliko pogosteje ga srečamo v Dalmaciji kot na severnem Jadranu, vendar so ga gradili tudi v *škverih* na tem področju.

Levt je večji in robustnejši od gajete ter prilagojen plovbi po zahtevnejšem morju. Bolj se je zanašal na jadro (latinskega tipa) in manj na vesla, zato vitkost trupa, zlasti podvodnega dela, ni bila zelo pomembna. Enako velja tudi za konstrukcijo.

Levt je povečana ter močnejša in trdnejša različica gajete, plovilo, ki je namenjeno večjemu tovoru, bolj razburkanemu morju in resnejšemu ribolovu. Levti imajo manjšo obodnico in so po celi dolžini palube opalubljeni. Palubne odprtine, med katerimi je največja tista na sredini plovila, so bili zaprte z loputami.



Slika 12 Levt

Skladiščni (tovorni) prostor na sredini plovila je, če je potrebno, vodoravno pregrajen s podnicami. V primeru prevoza tovora so se podnice namestile na dno skladišča. Kadar se je levt uporabljal kot ribiška barka, so bile podnice nameščene na poprečne grede, s čimer se je dobila povišana platforma, na kateri so stali veslači med veslanjem.

Levti so imeli večinoma, a ne vedno, na premcu vgrajeno značilno skakalo oziroma močnejšo desko na statvi, podprto s kolenom, ki je služila kot mostič za prehod ljudi na plovilo z in na nedostopne obale.

3.5 Bragoc

Bragoc je poseben tip našega obalne jadrnice, ki izvira iz beneške lagune, najbolj razširjen pa je bil v Istri, kjer se je uporabljal za ribolov. Namesto velikih in neekonomičnih potegalk in tartan so v Chioggi konstruirali dvojamborni bragoc (*bragozzo*), ki je bil sicer podoben tartani, vendar malo krajši, močnejši in zanesljivejši na odprtem morju.

Braganja (*bragagna*) je bila namreč plovilo lagunskega tipa, dolgo do 13 m, z razmerjem med dolžino in širino 6 : 1, z dvema do tremi jambori z oglavnimi jadri, namenjeno specifičnemu ribolovu, po katerem je tudi dobila ime. Braganja je vlekla vlačilno mrežo koč, pri čemer se je nagibala na bok. Tartana je bila dolga 16 m, z izpodrivom od 10 do 15 t, s posadko, ki je štela 8 ljudi. Uporabljala se je za ribarjenje na

odprtem morju. Število tartan je začelo naglo padati že leta 1770, ko je beneška oblast zaradi stalnih sporov z Istrani Chioggotom prepovedala ribolov na obalah Istre.

Trup bragoca ima zaobljene boke in ravno dno brez kobilice, vendar ima zato veliko krmilo, ki sega globoko pod dno plovila. Bragoc je imel zaobljen, nazaj zavihan premec in zaokroženo krmo.

Ogromno krmilo je segalo 1,75 m pod vodno linijo, vendar je bilo nameščeno na dva dolga osnika in v plitki vodi so ga s pomočjo škripca na vrhu jambora zlahka dvignili na potrebno višino. Ugrez trupa je bil zelo majhen.

Bragoci so bili dolgi med 8 do 14 m, široki od 2 do 3 m, največ 4 m in visoki od 1 do 1,10 m. Njihova nosilnost je bila od 10 do 20 ton, z 2 do 3 člani posadke.

Ogrodje trupa je bilo običajno iz hrastovega, oplata pa iz borovega lesa. V celoti so bili opalubljeni, paluba je imela nizko ograjo. Imeli so eno skladiščno odprtino na sredini in po eno odprtino na premcu in krmi za posadko in potrebščine plovila.



Slika 13 Bragoci v izolskem pristanišču

Večji bragoci so imeli dva jambora, vsak iz enega kosa in brez poševnika. Sprednji manjši jambor, je bil nameščen na samem premcu z manjšim oglavnim jadrom, najpogosteje brez debla. Glavni (zadnji) jambor je nameščen na sredini ladje z oglavnim jadrom z deblom in križem. Glavni jambor je bil visok do 10 m, sprednji 6 m in je bil za nekaj stopinj nagnjen proti premcu.

Bragoci so bili črni z bogatimi okrasnimi barvitimi risbami vzdolž palube. Na premcu je bil pogosto naslikan priljubljeni svetnik ali alegorični motiv. Tudi jadra so bila

bogato okrašena, po barvi in motivu na jadrnih pa je bilo moč prepoznati plovila posameznih družin.

Bragoci so večinoma ribarili z dolgo lijakasto oblikovano mrežo, ki se imenuje koča (*coccia*), ki sta jo za seboj vlekla dva bregoca. Pri vleki globinske vlačilne mreže (*tartane*) so morali razpeti obe jadri. Pri lovu z mrežo za sardele ali z drugimi mrežami so zaradi prostora za delo z mrežama umaknili sprednji jambor.

Ko je bilo brezvetrje sta bragoc poganjala dva veslača, vsak z enim parom vesel.



Slika 14 Bragoc

Poleg klasičnih bragocev so se na področju Istre uporabljala tudi druga bragocu podobna plovila: nekoliko manjši enojamborni bragocet (*bragozzetto*), pelig (*pielego*), z osmimi člani posadke in sardelieru (težek 5 t, s 6 člani posadke).

3.6 Batiel

Batiel oziroma topo je ribiško plovilo, ki so ga uporabljali vzdolž cele zahodne obale Istre in Slovenskega primorja, v vodah Malega Kvarnerja in tudi celega Kvarnerja, prav tako kot njegovega večjega sorodnika *bragoca*. Odlikuje ga popolna opalubljenost, ravno dno in izrazito oglata krma. V dolžino je meril od osem do dvanajst metrov, kar ga uvršča med večja plovila, skorajda lahko rečemo, da je prava mala ladja. Manjši sorodniki tega čolna so *batane*, večji pa *bragoci* in *tartane*. Razlike med njimi so majhne: predvsem v trdnosti konstrukcije in proporcionalni velikosti sestavnih delov ogrodja.

Oplata boka na krmi je zelo zavita v izrazito kratkem loku, zaradi česar je krma skorajda oglata, zrcalna. S tem so želeli čim bolj povečati vzgon krmnega dela čolna (plovila) in povečati delovni in upravljalni prostor.

Podolžno trdnost dna sestavljajo ležeča kobilica in ogrodje, imenovano *pasma* ali *paramasal*, med seboj zakovani, na boku pa masivnejše zaključne platice (notarnje), *cuntrafuorto*, *valobran*, *filo*, včasih tudi *contrafilo* in masivnejše zaključne platice (zunanje), *fasa da buca*.

Krmilo (*timon*) je bilo težko in veliko, spuščeno pod kobilico, da bi se zmanjšalo zanašanje plovila pri jadraniu. Bilo je obešeno na močnih samcih *mascalo*, *maskolo*, *masčo* in samicah *feminiela*, *faminiela*. Iz morja se je dvignilo z močnim štirikotnim škripcem, ki je služil kot desna pripona, t.i. *paranco ferensial*.

Batiel je namenjen predvsem ribolovu, ribiška družina pa se je z njim lahko odpravila na večdnevni ribolov na odprtem morju. Batiel je služil tudi za prevoz manjše količine tovora.

Pri jadraniu je bilo razvito oglavno jadro, razpeto med dvema valjema, križem in deblom, redkeje flok. Jambor je bil nameščen za sredino, tako je premčni del plovila ostal prost za ribarjenje.



Slika 15 Batiel (*topo*)

3.7 Batana

Batana je vzdolž celega Jadrana imela in ohranila podoben, preprost videz: večinoma ima ravno dno, blago privzdignjeno proti premcu in krmi. Premec je koničast in v večini primerov z "zrcalom" na krmi. Premec in krma sta enako zakrivljena in izbočena. Tudi boka sta zakrivljena, zaradi česar je čoln (*plovilo*) širši v zgornjih delih. Seveda obstaja

cela vrsta specifičnih izvedb batane, ki so jih različni mojstri ladjedelništva gradili na različnih področjih.

Največ teh plovil je bilo izgrajenih v Istri in Slovenskem primorju, manj pa na Kvarnerju. Zato bi jih glede na skupne lastnosti po geografskem kriteriju lahko razdelili na batane severno istrske obale (od Miljskega zaliva do Savudrije), zahodno istrske obale (od Savudrije do Medulina) ter južne in vzhodne istrske obale (od Medulina do Reke).

Z analizo tipov batan skozi zgodovino lahko prepoznamo batane z ravnimi boki, batane z zakrivljenim boki, rovinjske batane, savudrijske batane, batane s krmno in premčno statvo, batane z V-dnom, batane s polkrožno krmno, batane s poprečno gradnjo dna, bateline, velike batane/bateloni, batane s kobilico te podvrste (topa, polbatana, batana – sandolin).

Batane so pogosto gradili ljudje, ki niso bili ladjedelci, običajno kar iz poceni lesa. Najmanjše so bile v celoti odprte, brez palube, večje pa so imele palubo. Batane plitkega morja niso imele kobilice. Za zagotovitev potrebne vzdolžne trdnosti je bila pri večjih batanah na dnu preko rebrnic zabita močnejša ležeča deska, pasmo, ki z oplato tvori nosilno konstrukcijo.

Z analizo številnosti posameznih tipov batan lahko sklenemo, da so bile na severnem Jadranu najpogostejše batane z ravnimi boki.

Te batane zaznamujejo ravni boki, ki niso navpični na vodno linijo, temveč so pod določenim kotom. Premčna statva je poševna glede na vodno linijo in ravna, krmno zrcalo pa je nagnjeno za približno 80°. Običajno so dolge približno 5 m, na sredini visoke od 0,50 do 0,60 m, najvišja višina na premcu pa je približno 0,80 m. Težke so približno 350 kg.



Slika 16 Batana

Male batane so se uporabljale zlasti za priobalni ribolov, z večjimi, v celoti opalubljenimi, pa so ribiči izpluli na odprto morje. Te so bile tudi konstrukcijsko občutno močnejše. Uporabljali so jih, kot še danes, za ribolov z mrežami, parangali, vršami in ostmi (*pod feral*).

Starejše batane so bile izrazito velikih dimenzij, včasih tudi z dvema jamboroma, njihova krma pa se je zaključila kot premec.

Za veslanje su se uporabljala vesla, ki so se naslanjala na poševnik (*trašt, igo, jigo*), ki je bil nameščen za jamborom.

V obdobju, ko še ni bilo motorjev, so batane poleg vesel poganjala tudi jadra. Jadro je bilo oglavnega tipa, razpeto med dve oblici (*debli*). Jambor je nameščen na približno eni tretjini dolžine krme. Plovilo se je med jadranjem upravljalo s krmilom.

Danes batane večinoma poganjajo zunajkrmni motorji, nameščeni na krmno zrcalo.

Ena od najbolj znanih vrst batan so rovinjske batane, ki imajo značilno obliko po vzoru na plovila beneške lagune, kar je za pričakovati, saj so ribarile na istem akvatoriju kot *ćozoti*.

Rovinjska batana

Rovinjske batane so običajno dolge 5 do 6 m. Premčna statva tvori z vodno linijo kot približno 60°, krmno zrcalo pa 70°. Boka na premcu sta nagnjena na vodno linijo približno 70° in na krmi 85°.

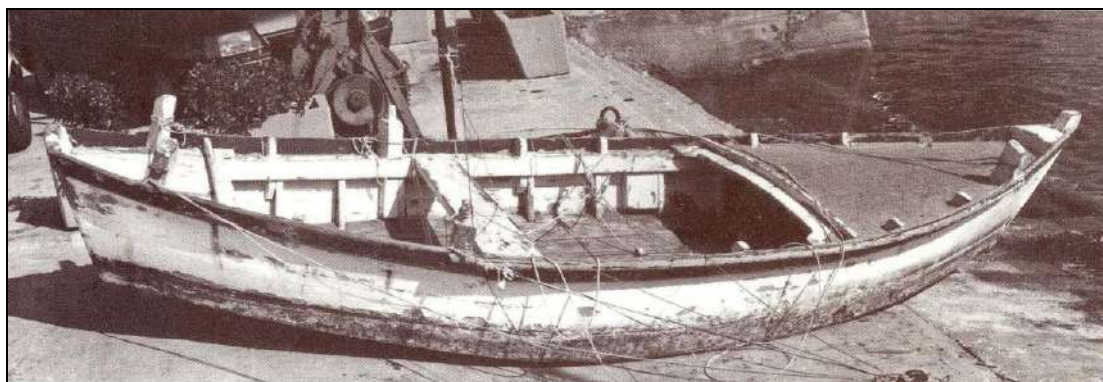
Rovinjska batana ima različne podvrste: klasična (*classica*), deloma opalubljena (*miesa cuvierta*) in opalubljena (*cuvierta*).

Rovinjska klasična batana (*classica*) ni opalubljena in je v celoti odprta, zato ni primerna za plovbo po odprtem morju in ob slabih vremenskih razmerah.



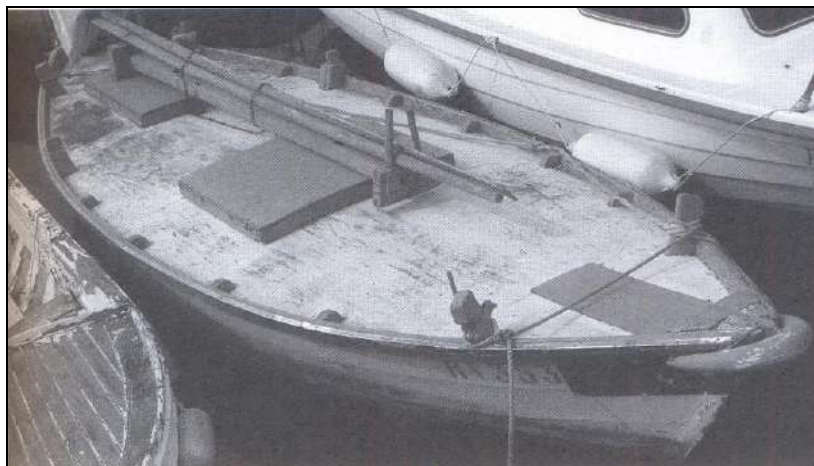
Slika 17 Batana – Rovinjska batana (*classica*)

Trup batane tipa *miesa cuvierta* je polzaprt, kar je omogočalo spravljanje ribiške opreme in kot zavetje pred pljuskanjem nemirnega morja ali krajšega dežja.



Slika 18 Batana – Rovinjska batana (*miesa cuvierta*)

Batana tipa *cuvierta* je bila v celoti opalubljena in pogosto malo večja od drugih, ker je bila namenjena ribolovu po odprtem morju. Ker je bila bolj zaščitena, je lahko sprejela več ribiškega orodja in opreme, zato je bila tudi bolj avtonomna.



Slika 19 Rovinjska batana (*cuvierta*)

Pri rovinjskih batanah so bila jadra oglavna, vedno razpeta na levi strani jambora, tako je desna stran ostala prosta za ribarjenje.

Druge vrste batan

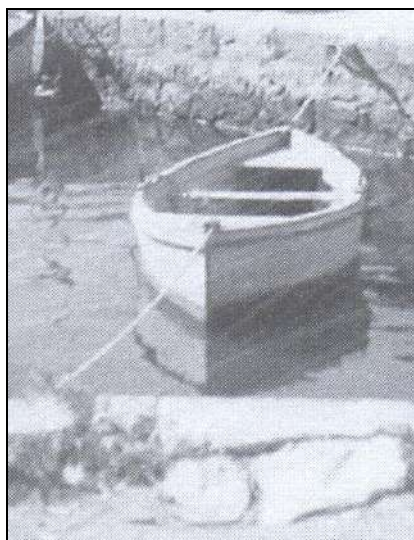
Da bi si lahko ustvarili celovito podobo o vrstah batan, so na naslednjih slikah prikazane tudi druge specifične vrste batan (batane z zakrivljenimi boki, savudrijske batane, batane s krmno in premčno statvo, batane z V-dnom, batane s polkrožno krmno, prečne batane, bateline, velike batane/bateloni, batane s kobilico ter kvarnerska batana).



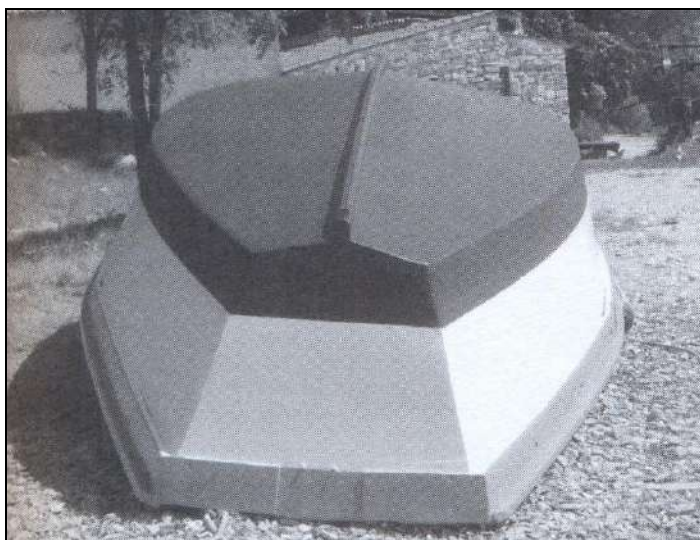
Slika 20 Batana z zakrivljenimi boki



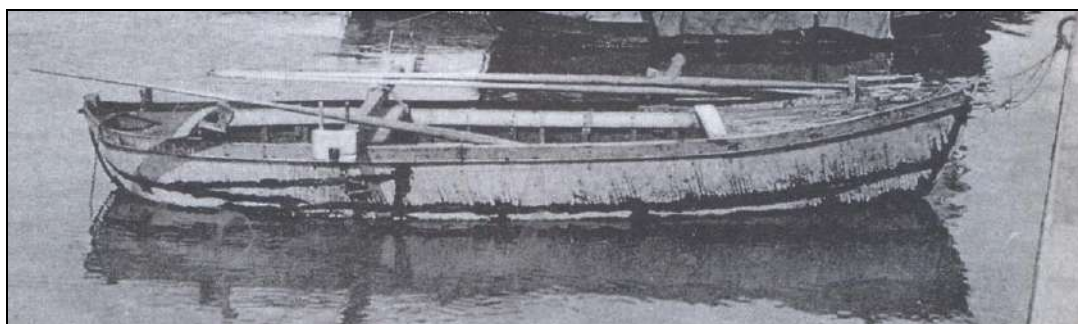
Slika 21 Savudrijska batana



Slika 22 Batana s krmno in
premčno statvo



Slika 23 Batana z V dnom



Slika 24 Batana s polkrožno krmno



Slika 25 Prečna batana



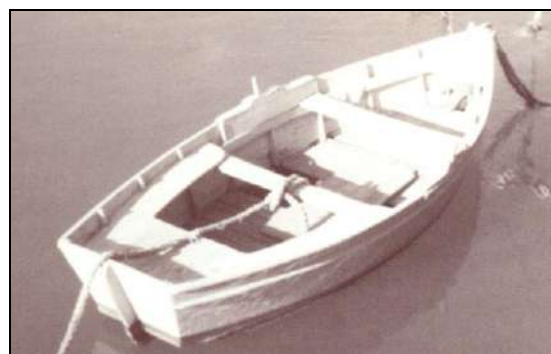
Slika 26 Batelina



Slika 27 Velike batane (*bateloni*) v ribolovu



Slika 28 Batane s kobilico



Slika 29 Kvarnerska batana

4 TEHNIČKE ZNAČILNOSTI ANALIZIRANIH TRADICIJONALNIH PLOVIL KVARNERJA, ISTRE IN SLOVENSKEGA PRIMORJA

V tem poglavju so predstavljeni rezultati raziskave tehničnih značilnosti prenovljenih tradicionalnih plovil v okviru projekta Mala barka 2. Ta tehnični opis prenovljenih tradicionalnih plovil, ki je nastal na podlagi raziskav, poleg tehničnih osnutkov predstavlja sestavno dokumentarno gradivo, pomembno za njihovo ohranjanje in morebitno poznejšo prenovo ali izdelavo dvojnikov v prihodnosti.

V nadaljevanju tega povzetka so predstavljena samo kratka uvodna za naslednja tradicionalna plovila:

- o Pasara iz leta 1954, obnovljena v Lovranu, ladjedelec Ivan Kalčić
- o Guc iz leta 1953, obnovljen v Nerezinah, ladjedelec Zdravko Škrabonja
- o Guc iz leta 1895, obnovljen v Iki, ladjedelec Feručo Brubnjak
- o Levč (tratarica) iz leta 1934, obnovljen v Mošćenicah/Sv. Jeleni, ladjedelci Loris Rubinić in Josip Rubinić
- o Bragoc iz leta 1960, obnovljen v Pinezićih in Malinski na Krku, ladjedelci Josip Mršić in Franko Kraljić
- o Gajeta (lovranski guc) iz leta 1968, obnovljena v Poljanah, ladjedelec Ivan Pavelić
- o Gajeta iz leta 1932, obnovljena v Ičićih, ladjedelec Ivan Kalčić
- o Guc iz leta 1990, obnovljen v Brusićih in Pinezićih na Krku, ladjedelci Josip Mršić in Stanislav Žic
- o Batana iz leta 1914, obnovljena v Rovinju, ladjedelec Mladen Takač
- o Batiel (topo), replika izdelana v Piranu, ladjedelec Tomi Sinožić
- o Pasara iz leta 1956, obnovljena v Izoli, ladjedelec Tomi Sinožić
- o Batana iz leta 1959, obnovljena v Izoli, ladjedelec Tomi Sinožić
- o Pasara iz leta 1981, obnovljena v Izoli, ladjedelec Tomi Sinožić

4.1 Pasara „Julijana“ OP 4136 iz Lovrana

Pasara Julijana OP 4136 iz Lovrana je dolga 4,46 m. Izdelal jo je znani lovranski ladjedelec Ivan Nino Gasparinić v letih 1954/1955 v Lovranu. Lastnik je bil najprej Nando Gašparinić, nato pa njegova hčerka Julijana, katere ime nosi tudi danes. Barka je bila uporabljana v rekreativne namene. Danes je v lasti Lovranske lantine (Odsek za tradicionalne barke združenja Naš Lovran - Lovran nostra).

Barko je v okviru projekta Mala barka 2 podrobno prenovil znani ladjedelec Ivan Kalčić s pomočjo članov združenja, obnovitvena dela pa so potekala na območju Lovranske lantine, ki ima sedež v nekdanji delavnici ladjedelca Gasparinića.



Slika 30 Lovranska pasara "Julijana" OP 4136

Barka je zelo dragocen primer prenovljene tradicionalne pasare, ki se bo uporabljala za promocijo ladjedelniške dediščine Lovrana in sodelovanje na prireditvah in regatah tradicionalnih bark po celem Jadranu.

Foto-dokumentacija





4.2 Guc „Papalina“ ML 4108 iz Nerezina

Obnovljeni lošinjski guc, ki danes nosi ime "Papalina", je zgrajen v ladjedelnici v Malem Lošinjju leta 1953. V register plovil je bil vpisan 20.04.1953 pod zaporedno številko 27 (in tako dobil oznako ML 27) pod imenom "Rialto" ter je pripadal pristanišču Veli Lošinj. Prvi lastnik je bil Busanić Josip, Veli Lošinj, pravna podlaga pridobitve "Na podlagi spričevala o gradnji, overjene s strani Pristaniške kapitanije Lošinj Mali". Na žalost spričevalo o gradnji ni priloženo in ne obstaja v Zbirki listin v Pristaniški kapitaniji. Ime plovila "Rialto" verjetno ni povezan z Benetkami in znanim mostom, temveč s predelom Velega Lošinja, ki se je že od nekdaj in se še danes imenuje Rialto. Pod vrsto in materialom gradnje je navedeno "Guc – običajna lesena gradnja", "pogonska sila" jadro in vesla. Motorja nima.



Slika 31 Lošinjski guc "Papalina" ML 4108

Nizka zaporedna številka vpisa v Register ne preseneča, saj je "Uredba o vpisu pomorskih plovil in čolnov FNRJ" sprejeta 12.05.1951, zato lahko sklepamo, da večina tedanjih plovil še ni bila vpisana v register. Vpisovale so se nove gradnje in tiste, ki so bile predmet kupoprodaje. Zanimiv je postopek prve naslednje kupoprodaje in vpisa vgradnje motorja: s kupoprodajno pogodbo z dne 12.10.1966, ki je overjena v Skupščini Občine, novi lastnik postane Renato Kučić, Veli Lošinj. V pogodbi je navedeno, da "ima čoln zdaj vgrajen motor "Wiskonsin" z močjo 3 Ks, ki se prodaja skupaj s čolnom, vendar ni vpisan v evidenco za čoln". Kupoprodajna cena (plovila in motorja) "znaša 2.500 N dinarjev". 21.10.1966 je mehanična delavnica "Metal" izdala na roko napisano "Spričevalo montaže motorja", v kateri je navedeno, da je za Renata Kučića v čoln z oznako ML 27 montirala štiritaktni eno cilindrični bencinski motor Wiskonsin. Spričevalo je bilo prejeto v Pristaniški kapitaniji. 22.10.1966 je Pristaniška kapitanija prejela zahtevo Renata Kučića za vpis

lastništva na podlagi kupoprodajne pogodbe. V zahtevku je še navedeno, da je bil čoln kupljen brez motorja (glej zgoraj, op. S. V.), da ga je on naknadno namestil, o čemer je priložil spričevalo. 26.11.1966 je Pristaniška kapitanija prejela Odločbo o vpisu novega lastnika. Z motorjem, seveda. Novo ime barke je "Geri".

Leta 1976 je plovilo kupil Bruno Corsano iz Malega Lošinja, ki ga je aktivno uporabljal do približno leta 2000. V teh letih se je Corsano intenzivno ukvarjal z dopolnilnim ribolovom in takoj na začetku vgradil majhen, zračno hlajen dizelski motor Hatz. Po njegovih besedah je plovilo v teh letih dobresedno "hranilo njegovo družino". Ko je nabavil drugo, malo večje plovilo, je to barko pustil nezavarovano na odprtem, a vendarle v senci borovcev in črnike, zato je deloma ohranjena in ni v celoti razpadla. A vendarle je pri obnovi zamenjano več kot $\frac{3}{4}$ vsega materiala.

Očitno je, da je barka od začetka imela jedro, o katerem ni nobenih zapisov in še manj fotografij. Takšni podatki se niso vpisovali v register. Zadnji lastnik Bruno Corsano je predal jambor in križ, za katere ne vemo, ali so izvirniki, vendar so zdravi. Jambor je visok 3,40 m, zgornji križ 4,00 m, a deblo 2,95 m. Zgornji križ, visok 4 m, se zdaj uporablja kot deblo. Ni znano, ali se je uporabljal flok, vendar sta na jamboru dve luknji za dviznice.

V Lošinju ni obstajala velika tradicija gradnje gucev, vsaj ne v zadnjem stoletju. Takrat so prevladoval pasare, od delavskih do regatnih. A to plovilo je vendarle opredeljeno kot "lošinjski guc", predvsem zaradi topega, precej zaobljenega premca, ki je bil značilen za lošinjsko pasaro. Nekako v skladu s starim lošinjskim (in ne samo lošinjskim) rekrom "testa de orada, coda de branzin" ("oradina glava brancinov rep"), kakršne bi morale biti linije za dobro jadranje pri malih tradicionalnih barkah. Barka je grajena precej "nežno", debelina platic in reber je malo pod običajnim standardom, zato je lažja od povprečja. Dno je ravno, skoraj kot pri bateli, boki se razvijajo navpično malo pod vodno linijo. To daje barki dobro stabilnost pri jadraniu, vendar je skupni ugrez zato nekoliko manjši od običajnega. Mali ugrez in relativno veliko krmilo omogočata dobre manevrske sposobnosti in hitre in varne prelete v regatah.

Barvanje teh plovil je bilo tradicionalno, zelo skromno in siromašno. Barvanje je bilo strogo funkcionalno za zaščito lesa in tudi racionalno ter dejansko varčno. Nekateri bi rekli tudi škrtu, vendar tradicionalni način življenja v obalnem pasu ne pozna potrate časa in resursov. Zato je tudi to plovilo pobarvano preprosto in racionalno, z dvema barvama v treh odtenkih. Izdelane ima preproste detajle iz naravnega lesa, zaščitene z lanenim oljem.

V splošnem vrednost tega plovila in njene obnove izstopa predvsem zato, ker je ohranjen tip plovila, katerega uporaba je bila na Jadranu zelo razmahnjena skozi dolgo

zgodovinsko obdobje. V obdobju pred motorji, moderno tehnologijo in materiali so plovila take velikosti služila za vse vrste poslov, prevoza, ribolova in navsezadnje tudi za regate in zabavo. Vzdrževanje in popravilo sta dostopni skoraj vsakemu. Takšno plovilo lahko upravlja en sam človek, dva pa zmoreta skoraj vse in z njo prideta kamorkoli.

Barko je podrobno obnovil mojster ladjedelništva Zdravko Škrabonja v sklopu projekta Mala barka 2 v ladjedelnici v Nerezinah.

Plovilo je dragocen primer obnovljenega tradicionalnega guca, privezano bo v pristanišču Nerezine, občasno tudi v Malem Lošinju, in se bo uporabljalo za promocijo ladjedelniške dediščine otoka Lošinja in za sodelovanje pri dogodkih in regatah plovil po celem Jadranu.

Foto-dokumentacija





4.3 Opatijski guc „Patricia“ OP 552 iz Ike

Opatijski guc Patricia OP 552 iz Ike/Opatije je dolg 5,15 m. To posebno plovilo, ki po tipologiji pripada gucem oz. kvarnerskim gucem, je bilo izdelano leta 1895 v Poljanah (neznani ladjedelec). Zaradi svoje specifičnosti in namena, ki ga je imelo na prelomu 19. in 20. stoletja, je v okviru projekta Mala barka 2 prenovljeno v duhu časa kot Opatijski guc. Plovilo je prenovljeno v Iki v ladjedelniški delavnici Feruča Brubnjaka (z nasveti je pomagal tudi njegov oče, upokojeni ladjedelec Mario Brubnjak).

Do leta 1947 ni znanih podatkov o zgodovini barke. Od leta 1947 je bil lastnik barke Anton Maurel iz Lovrana. Barka je takrat dobila registrsko oznako O – 175. Barka je bila leta 1948 prodana mestnemu gradbenemu podjetju „Visokogradnja“ iz Zagreba za uporabo v letovišču v Lovranu. Plovilo je leta 1952 prešlo v lastništvo Rudolfa Zimmerja iz Lovrana, še vedno z registrsko oznako OP – 175. Leta 1972 ga je kupila Danijela Terdića iz Mošćeničke Drage in privezala v mestnem pristanišču in dobila novo registrsko oznako MD 95. Barka je bila leta 2000 pripeljana v Opatijo, ko je njen lastnik postal Tomislav Vruss (nova registrska oznaka je OP 552).



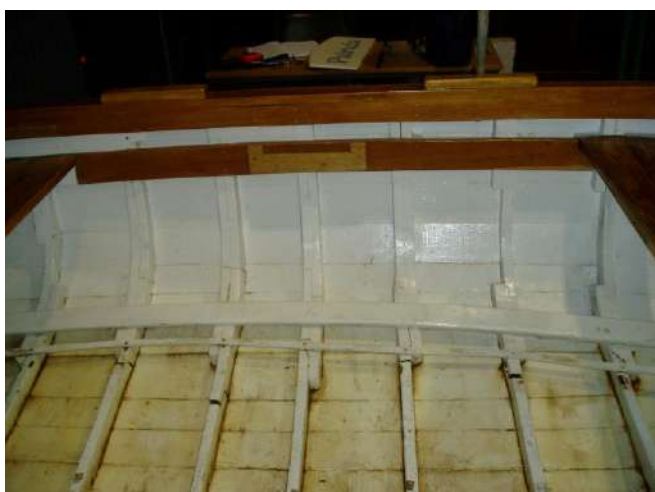
Slika 32 Opatijski guc "Patricia" OP 552

Plovilo se je na prelomu stoletja uporabljalo za prevoz turistov, ki so jih barkaroli prevažali po opatijskem akvatoriju. Barka je bila registrirana za prevoz do 8 ljudi. Poleg tega se je uporabljala tudi za ribolov in preživljanje družine, pozneje pa predvsem v rekreativne namene.

Z obnovo plovila na način, kot so bila opremljena na prelomu stoletja, je pridobljen enkraten primerek, ki se bo uporabljal za promocijo ladjedelniške dediščine Opatije in Liburnije. Na podlagi pooblastila s plovilom upravlja združenje "Ikarski barkajoli", ki bo barko in pomorsko tradicijo te regije promoviralo na prireditvah in regatah tradicionalnih plovil po celem Jadranu.

Foto-dokumentacija





4.4 Levit (tratarica) „Sv. Andrija“ MD 564 iz Mošćeničke Drage

Tratarica je narečni skupni izraz za plovila, ki so ribarila z mrežo potegalko (*trato*). Za ta namen so se uporabljali večji guci, gajete ali leviti. Te barke so zaradi funkcionalnosti v ribolovu bile opalubljene po celotni dolžini, s palubnimi odprtinami in manjšo linico (*mrtvo bando*). Mreža se je zlagala na premčni del barke, s katerega se je tudi spuščala v morje. Pri spuščanju mreže so se barke poganjale z vesli. Mreža se je na palubo dvigovala ročno. Pozneje so ti čolni za ribolov uporabljali manjše mreže plavarice (*imbroje*). Na palubo se je namestil vitel, najprej na ročni, pozneje pa tudi na motorni pogon. Vitel je bil namenjen za zapiranje mreže plavarice in za dvigovanje spodnje vrvi. Drugi del mreže se je še vedno ročno pritegoval iz morja. Barko so včasih poganjala vesla, včasih jadra, nato pa še motorji.



Slika 33 Tratarica "Sv. Andrija" MD 564

Levit (tratarica), *Sv. Andrija ex Marija*, registrske oznake MD 564, je bil zgrajen na Cresu leta 1934. Levit, dolg 7,90 m, širok 2,58 m, z ugrezom 0,92 m, je last družine Barković - Blaženić iz Sv. Jelene.

Zgodovina te barke je zelo zanimiva. V naš kraj jo je pripeljal Danijel Martinčić - Dane, ki je ribiški čoln "*tratarico*", imenovano "Marija", kupil leta 1954 v Belem na otoku Cres, imela pa je vgrajeni motor "Bollinder" - testa calda. Pozneje je v barko vgradil motor "Aran", nato "Penta", z močjo 18 KM in 21 KM, "Perkins" 40 KM, danes pa ima motor Kubota 50 KM. Danijel Martinčić je ustanovil svojo ribiško družino (*ribiško kumpanijo*) in v okoliškem akvatoriju ribaril z mrežo potegalko (*trato*). Obstaja zanimiva zgodba o Danetu, ki je leta 1956 skupaj z več mladeniči in barko "Marija" zbežal v Ancono, da bi se leta 1958 sam vrnil iz Italije v Mošćeničko Drago, barka pa mu je bila vrnjena leta 1959, kar se takrat ni pogosto dogajalo.



Slika 34 Tratarica "Marija" – lastnik Dane Martinčić

Oče in sin Barković (Brivačić) sta leta 1974 kupila tratarico "Marija" in jo preimenovala v "Sv. Andrija". Barka se je v njuni lasti uporabljala za ribolov malih modrih rib, najprej z mrežami potegalkami (migavicami), nato pa z manjšimi mrežami plavaricami (*imbroji*), najbolj pogosto v akvatoriju Reškega zaliva. Poleg tratarice sta v ribolovu sodelovali še dve svečarici, opremljeni z lučmi (*ferali*). Mate Barković se je 50 let profesionalno ukvarjal z ribolovom, po upokojitvi pa še 12 let z malim ribolovom. Uporabljal je to barko in zabodno mrežo ter parangale.



Slika 35 Tratarica "Sv. Andrija" 9 MD – lastnik Mate (Matić) Barković

Mate Barković in njegova družina od leta 2009 aktivno sodelujejo na razstavah in regatah tradicionalnih plovil v Mošćenički Dragi ter prispevajo k dejavnostim na področju ohranjanja in revitalizacije pomorske dediščine z udeležbo na delavnicah tradicionalnih veščin in zbiranja gradiva za interpretacijski center ribolovne in pomorske dediščine "Kuća od mora" v Mošćenički Dragi.

Tratarica je bila obnovljena kot del projekta čezmejnega sodelovanja Slovenija-Hrvaška, Mala barka. Izdelali sta jo ladjedelec, mojster Loris Rubinić in njegov sin Josip Rubinić, in še nekaj ljudi iz Odseka za tradicionalna plovila Draške barki, ki so s svojo voljo, strokovnim znanjem in ljubeznijo do tradicionalnega ladjedelnštva pripomogli pri obnovi in opremljanju tratarice St. Andrija s tradicionalno ladijsko opremo. Tratarica je dragocen primer prenovljene ribiške barke, ki se bo uporabljala za predstavitvena jadriranja in s katero se bo Ekomuzej Mošćenička Draga predstavljal na razstavah in regatah tradicionalnih plovil po celem Kvarnerju.



Slika 36 Levt (tratarica) Sv. Andrija MD 564

Foto-dokumentacija







4.5 Bragoc „Paolina“ KK 1941 iz Krka

Ribiči iz italijanske Chioggie so nekaj stoletij ribarili po današnjem hrvaškem delu severnega Jadrana, zlasti po zahodni obali Istre in Kvarnerskih otokov in pri tem za ribolov s kočami uporabljali čolne vrste „bragoc“ z ravnim dnom in malim ugrezom, ki so primerni za plovbo v plitvem morju kot je beneška laguna.

Tako so tudi ribiči iz Krka prevzeli bragoc, ki je postal skoraj edina vrsta čolna, s katerim so prebivalci mesta Krk ribarili. Večinoma so *kočarili* z dvema čolnoma, ki sta jadrata vzporedno in za seboj vlekla kočo. S kočami so lovili tudi samo z enim čolnom, kar se je razmahnilo s pojavom motorja kot pogonskega sredstva. V Krku su se bragoci ohranili v uporabi vse do druge svetovne vojne, zadnji pa je iz krškega pristanišča izginil v šestdesetih letih prejšnjega stoletja.



Slika 37 Bragoc "Paolina" KK 1941

Po tem, ko sta bili dve najbolj tipični krški in kvarnerski plovili, pasara in guc, obnovljeni in razstavljeni v pristanišču Krk, so se v mestu Krk in Jadralnem klubu Plav, s ciljem ohranitve in revitalizacije pomorske, ladjedelniške in ribiške dediščine, odločili za nabavo in obnovo bragoca. Glede na to, da v hrvaških pristaniščih takšnih čolnov ni več, so bragoc pripeljali iz Italije. V Benetkah deluje združenje Arzana, ki se tako kot JK Plav ukvarja z ohranjanjem pomorske dediščine, in to združenje je podarilo stari bregoc, izdelan v enem od ladjedelnic v Chioggi v petdesetih letih prejšnjega stoletja. Bragoc z imenom Paolina, dolg 9,50 m, je bil v zelo slabem stanju, vendar je s svojim videzom in velikostjo popolnoma ustrezal lastnostim bragocev, ki so nekoč pluli po krškem akvatoriju. Izdelal se je ustrezen stroškovnik za obnovo in pristopilo se je k zagotavljanju finančnih sredstev za ureditev čolna. Rekonstrukcijska dela so razdeljena v tri faze – celote.

Prvo celoto del je predstavljalo popravilo trupa čolna. Ta zelo zahteven ladjedelniški posel, ki je zahteval zamenjavo velikega dela konstrukcijskih elementov in oplate čolna, je opravljen v Pineziću pri izkušenem mojstru Josipu Mršiću in je financiran s sredstvi iz mestnega proračuna.

Druga celota del obsega izdelavo docela nove palube in ladijske nadgradnje. Ta posel je delno financiran iz projekta EU za regionalno sodelovanje Slovenije in Hrvaške, Interreg – Mala barka 2, katerega glavni nosilec je Primorsko-goranska županija, in v nekoliko večjem delu iz sredstev mestnega proračuna mesta Krk, dela pa so izvedena v eni od redkih preostalih otoških ladjedelnic, ladjedelnici Franka Kraljića v Malinski.

Tretja celota del zajema opremljanje ladje s pogonskim motorjem, jambori in jadri ter celo vrsto druge opreme, ki je potrebna, da bi plovilo lahko zaplulo. V ladjo je vgrajen ladijski motor znamke Perkins z močjo 75 KS in dva jambora s oglavnima jadroma, površine 15 in 45 m². Jamborje je izdelal Alvis Benussi iz Rovinja, jadra pa jadrarna družine Grego iz Kostrene. Pri opremljanju so sodelovali člani JK Plav iz Krka ter sloviti izdelovalec ladijskih maket iz Krka Željko Skomeršić.

Bragoc je bil prebivalcem Krka in širši javnosti predstavljen ob praznovanju dneva mesta Krk in zaščitnika Krške nadškofije Sv. Kvirina, 3. junija 2018.

Barka bo kot ploveči eksponat "živega muzeja" na odprtem privezana v pristanišču Krk, vendar bo namenjena tudi promociji pomorske in ladjedelniške dediščine Krka in sodelovala na številni regatah tradicionalnih plovil in dogodkih s področja pomorske dediščine po celem Jadranu.

Foto-dokumentacija





4.6 Gajeta (lovranski guc) „Pantigana“ OP 207 iz Opatije/Reke

Gajeta (lovranski guc) Pantigana OP 4136 je dolga 5,15 m. Izdelal jo je lovranski ladjedelec Ivan Nino Gasparinić leta 1968 v Lovranu, za naročnika in prvega lastnika Lovra Stigliča. Plovilo je Stiglič naročil leta 1967 (gradilo se je med letoma 1967 in 1968), ko se je upokojil (drugače je plul kot ladijski kuhar), ime pa je dobilo po njegovi vnuki – Silvana.

Gospod Stiglič je barko uporabljal kratko. Zbolel je in umrl leta 1973, barka pa je ostala njegovemu sinu Kazimiru Štigliču (Casimiro Stiglich). Barko so stalno uporabljali v družinske namene, vožnjo na kopanje in mali ribolov, približno tri leta pa so z njo prevažali tudi turiste (barkaroli). Ves čas, ko je bila v družini, jo je vzdrževal Arturo Puharić, celoten trup pa je bil prelakiran z brezbarvnim lakom. Privezana je bila v Lovranu in jeseni so jo potegnili na suho do pomladi.

Po večletni neuporabi je barka leta 2007 prodana Draganu Gržinu iz Lovrana (tudi pomorščak - upravitelj stroja), ki jo je delno prenovil in jo uporabljal v rekreativne namene.

Arsen Dobrijević je leta 2013 kupil plovilo in skupaj s svojim partnerjem Adonisom Prodanom v družbi "Aspar rigging" začel s prenovo. Barka je bila temeljito prenovljena v okviru projekta "Mala barka 2", prenovil pa jo je ladjedelec Ivan Pavelić iz mesta Poljane.



Slika 38 Gajeta (lovranski guc) "Pantigana" OP 207

Barka se bo uporabljala za promocijo pomorske dediščine Kvarnerja in s svojo posadko bo sodelovala na prireditvah in regatah tradicionalnih plovil po celem Jadranu.

Foto-dokumentacija



4.7 Gajeta „Nebuloza-Ničija“ RK 8452 iz Ičićev/Reke, obnovljena v Ičićih

Nebuloz-Ničija je gajeta, zgrajena leta 1932 na Korčuli. V času nastanka ni bila predvidena za vgradnjo motorja, kar pomeni, da je ohranila značilno vitko krmo in majhen ugrez. Podrobnejši vpogled v stanje barke pove, da je bila večkrat delno obnovljena, o čemer pričajo različni "rokopisi" bolj ali manj večjih mojstrov, ki so jo prenavljali. In čeprav je bil del reber zamenjan ali ojačan zaradi utrditve nastalih poškodb, je značilno, da je večji del platic izviren, kar kaže na to, kakšna je bila kakovost izbire, priprave in obdelave lesa v tistem času na Korčuli. Korčula je namreč v obdobju razcveta lesnega ladjedelstva slovela kot ladjedelska velesila in hkrati so bili v tem obdobju sprejeti predpisi, ki so varovali korčulske gozdove in prepovedali izvoz lesa z otoka, razen kot končnega izdelka – ladje ali čolna. Korčula je namreč v tistem obdobju imela največ ladjedelnic in najboljših mojstrov, ki so med drugim zgradili tudi velik del dubrovniške flote.



Slika 39 Gajeta "Nebuloza - Ničija" RK 8452

Gajeta je nekajkrat zamenjala lastnika in se z vsakim novim lastnikom premaknila malo proti severu. Trenutni lastnik Nebuloze Ničije, Igor Felker, je gajeto kupil v kraju Preko na otoku Ugljan, ko se je leta 2010 vračal z regate Rota Palagružona. Regate se je udeležil z levtom Šajeta, ki je gajeto privleklo na Reko. Ker gajeta ni imela jadrovja, na Šajeti pa je med Rote počil jambor, so se njegovi ostanki izkoristili, da je gajeta dobila

snast. Poleg križa, poševnika in floka je bilo nujno izdelati novo globlje krmilo, ki je pri jadraniu proti vetru omogočilo upravljanje s plovilom. Ta dela in tudi del obnove plovila je opravil mojster Ivan Kalčić, zadnji delujoči mojster, vajenec Nina Gašparinića, tvorca lovranskega guca. Tako je Nebuloza, kot gajeta, v osemdesetih letih svojega obstoja preplula relacijo Korčula - Lovran.

Zadnja prenova Nebuloze je bila izvedena s sredstvi Evropske unije v okviru projekta čezmejnega sodelovanja Hrvaške in Slovenije - Mala barka 2. Barko je temeljito prenovil ladjedelec Ivan Kačić v ACI marini v Ičićih.

Nebuloza Ničija je zadnja leta, in bo tudi v prihodnje, privezana v ACI marini Ičići. Privezana je kot plavajoči eksponat tradicionalnega ladjedelstva z možnostjo ogleda. S to gajeto skupina entuziastov redno obiskuje dogodke in regate tradicionalnih plovil po celem Jadranu, in tako bo tudi v prihodnje, s čimer prispeva in bo prispevala k promociji hrvaške pomorske dediščine.

Foto-dokumentacija





4.8 Guc „Rožica“ CK 2253 iz Selc

Guc Rožica CK 2253 je dolg 5,57 m. Za svoje potrebe ga je leta 1990 izdelal pok. Ivan Lončarić - Barinac, po zgledu na ostale čolne, ki so bili privezani v pristanišču Selc. Uporabljal se je za športni ribolov. Tradicionalno so se te barke v Selcah uporabljale za ribolov in vsakodnevno vožnjo na otrok Krk, kjer so Selčani imeli kmetijska zemljišča.

Ivan Lončarić je leta 2005 zaradi starosti in nezmožnosti uporabe prodal barko Sašu Stipanoviću iz Velike Gorice. Ta je ni uporabljal, temveč jo je potegnil iz morja in prodal. Novi lastnik je leta 2010 postal Ivan Dobrinić iz Karlovca. Barko je preselil v okolico Šibenika, kjer jo je kratek čas uporabljal, nato pa potegnil iz morja in shranil v vasi v zaledju.

Jadralni klub "Jadro" se je leta 2015 začel aktivno ukvarjati z ohranjanjem pomorske dediščine. Člani združenja so poiskali plovilo in lastnika, ga odkupili in pripeljali nazaj v Selce. Plovilo so želeli prenoviti in pripraviti za tradicionalno jadranje, sodelovanje na tematskih dogodkih in uporabo v izobraževalne namene in seznanitev s pomorsko dediščino, še posebej za najmlajše.



Slika 40 Guc "Rožica" CK 2253

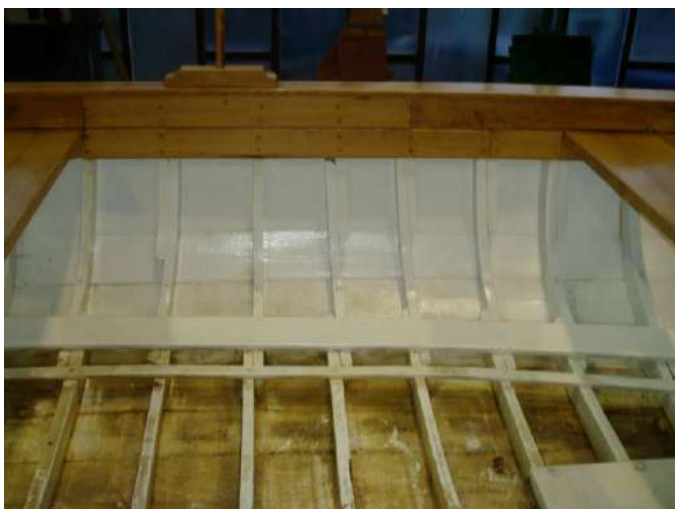
Obnova se je začela v obliki delavnice za otroke, v okviru „Ribiškega tedna“ v Crikvenici. Potem je bilo plovilo shranjeno v klubskem hangarju v Selcah, kjer so se dela nadaljevala. Leta 2016 so zaradi pomanjkanja sredstev, znanja, spretnosti in časa dela prepočasi napredovala.

Barka je bila temeljito prenovljena med letoma 2017 in 2018 v okviru projekta „Mala barka 2“ na otoku Krku. V prvi fazi jo je prenavljal ladjedelec Stanislav Žic v Brusićih, nato pa Josip Mršić v Pinezićih. Prenova je bila končana leta 2018.

Barka se bo uporabljala za promocijo pomorske dediščine Vinodolskega kanala in Kvarnerja. Lahko si jo ogledate v pristanišču v Selcah, sodelovala pa bo tudi na prireditvah in regatah tradicionalnih plovil po celem Jadranu.

Foto-dokumentacija





4.9 Batana „Risorta“ RV 294 iz Rovinja

Batana je tipičen rovinjski čoln. Od vseh lesenih plovil močne rovinjske trgovske in ribiške flote v 19. in v prvi polovici 20. stoletja je batana edina barka, ki je z ohranitvijo vseh svojih značilnosti preživela vse do danes. Za to so zaslužni združenje „Kuća o batani - Casa della batana“ in njihova prizadevanja za ohranitev tega izjemnega čolna ter Rovinjani in njihova ljubezen do morja in tradicije, tako da je precejšnje število teh čolnov še vedno prisotno v rovinjskem pristanišču. Številni umetniki, pesniki in glasbeniki so v 20. in 21. stoletju v svojih delih ovekovečili to barko, ki je prebivalcem Rovinja zelo ljuba. Čeprav je na severnem Jadranu ime »batana« precej razširjeno in se uporablja za lesene čolne z ravnim dnom, se značilnosti posameznih bark od kraja do kraja precej razlikujejo.

Rovinjska batana se je od svoje začetne oblike nenehno razvijala in v 20. stoletju postala najbolj primerno sredstvo za ribolov z mrežami in drugimi orodji na odprtem morju. To je lesena barka s skoraj ravnim dnom, robovi in je rahlo konveksno vdolbena. Bočni strani polkrožno in simetrično zapirata trup v razmerju približno 1:2,9 med širino in dolžino, kar ji daje dobro stabilnost. Premec in zrcalna krma sta ostra, vendar se premčna in krmna statva po obliki razlikujeta. Obstajajo tri vrste rovinjskih batan: „odprte“, „pokrite“ s palubo in „polpokrite“ delno opalubljene. Identične batane lahko najdemo severno od Rovinja, v Poreču in Vrsarju ter južno v Kolonah in Fažani, saj so jih večinoma gradile spretno roke rovinjskih ladijskih tesarjev v samem Rovinju ali v teh krajih. Batane so do prihoda izvenkrmnih motorjev za pogon uporabljale vesla ali glavno jadro.



Slika 41 Batana "Risorta" RV 294

Risorta je najstarejša rovinjska batana, ki se je ohranila do današnjih dni. Obstaja več kot sto let in je aktivno plula od leta 1914 do 1988, zato je treba opisati in dokumentirati njene konstruktivne značilnosti, saj so te značilnosti skoraj v nespremenjeni obliki ohranjene do danes na različnih primerkih še vedno plavajočih batan, ki so zgrajene zlasti po letu 1945, v različici „odprta“ in „pokrita“, večjih in manjših dimenzijah, in tudi tistih, ki so izplule iz škvera v zadnjih petnajstih letih. Zahvaljujoč združenju „Kuća o batani - Casa della batana“ je *Risorta* pod zaščito Unesca. Restavrirana in konzervirana je trenutno razstavljena na vhodu na Letališče Pulj. *Risorta* je imela trapezasto jadro zelene barve iz inlet platna s površino približno 15 m². Na njem je bilo Morsejevi abecedi napisano v „Živeló mesto Rovinj“.

Risorta je bila zgrajena leta 1914 kot „odprta“ batana, verjetno v Rovinju, za neznanega naročnika. Ded Franca Dirittija, zadnjega lastnika batane, Antonio Diritti imenovan *Curadeîn*, jo je kupil leta 1922. Istega leta je naročena gradnja palube v rovinjski ladjedelnici Deterni (to je bila prva velika opalubljena batana, kar je olajšalo ribarjenje z mrežami, ki se je do takrat opravljalo z batelo; tudi ostali so pozneje sledili ta primer). Imela je palubo ter veliko in majhno odprtino, pokrito s palubnimi pokrovi (bokaportami). Nato je prešla v last Antonia Dirittija *Curadeîna*, imenovanega *Fiòlo* (Antoniev sin in Francov oče) vse do osemdesetih let, ko je umrl, barka je nato bila v lasti Franca Dirittija *Curadeîna* do leta 1998, ko zaradi slabega stanja ni več mogla pluti po odprtem morju in se ni več uporabljala. Prodana je združenju „Kuća o batani - Casa della batana“, ki jo je dalo obnoviti in konzervirati kot muzejski eksponat in je njen sedanji lastnik. Do leta 1945 je imela registrsko oznako 68 R, nato RV 41 in pozneje RV 294.

Franco Diritti, zadnji lastnik *Risorte*, je leta 1998 naročil gradnjo kopije (skoraj identično) te batane. Zgradil jo je Sergio Malusà, Diritti pa jo še danes uporablja za ribolov. Nosi registrsko oznako RV 1264.

Foto-dokumentacija



4.10 Batiel (istrski topo) iz Pirana

Istrski topo je bil v naših krajih med najpogostejšimi tipi majhnih in za gradnjo dokaj enostavnih ribiških plovil, s katerimi so ribiči ribarili v zaprtih zalivih in lagunah. Istrska obala s svojimi zalivi ne nudi tako varnih in pred vremenskimi vplivi zaščitenih območij, kot so s kanali povezane lagune med Chioggio, Benetkami in Gradežem. Zato je morala biti istrska različica v primerjavi s Beneškim topom ali topom iz Chiogge, tudi nekoliko robustnejše izvedbe.



Slika 42 Istrski topo - replika

Osnovna konstrukcijska zasnova Istrskega topa je razmeroma enostavna in je glede na tipologijo trupa v veliki meri sorodna drugim plovilom s ploskim dnom. Premec in krma imata sicer nekoliko močnejšo konstrukcijo medtem, ko je sredinski del trupa za gradnjo preprostejši. Ker ima plovilo ravno dno in je brez običajnega gredlja, so sestavljena rebra v srednjem delu istrskega topa preprostih oblik, med seboj pa jih povezuje v simetrični plovila vgrajena notranja hrbtenica, ki so jo v lokalnem žargonu ladjedelci imenovali »*paramezal*«. Le ta deluje kot vzdolžni nosilni in vezni element, nanj pa se v ta namen predviden izrez naslanja tudi peta jamborja. Trdnost plovilu je poleg vzdolžnih veznih delov zagotavljalo tudi z rebri povezana palubna struktura. Predvsem na premcu in krmi najdemo podrobnosti, ki so od tradicionalnih ladjedelcev zahtevale izkušnje, znanja in poznavanje materialov.

Istrske tope so izdelovali v dolžini osem do dvanajst metrov in kot vsa plovila s ploskim dnom in posledično plitkim ugrezom, so jih opremili s krmili velikih dimenzij, ki so segala globoko pod plosko dno. Krmilo je moralo plovilu namreč zagotavljati tako vodljivost, kot tudi zadostno stabilnost za varno priobalno plovbo. Velika površina krmila je namenjena predvsem povečanju lateralnega plana podvodnega dela plovila, kar med jadranjem v smeri proti vetru zmanjša sicer relativno velik zanos ploske oblike trupa, obenem pa pripomore pri uravnoteženju s težiščem jadrova. Opremljeno je bilo z posebnim okovjem, ki je omogočalo dvig krmila pri plovbi v plitvinah ali na privezu v času oseke.

Istrski topo je bil opremljen običajno z enim, redkeje dvema jamboroma. Jadrovje je predstavljalo tudi več kot 40 m² veliko trapezno jadro in manjše prednje jadro. Svoja jadra so ribiške družine običajno obarvale z živobarvnimi družinskimi poslikavami, ki so omogočale medsebojno razpoznavanje ribičev tudi na večjih oddaljenostih.

V srednje velikih ladjedelnicah, med katere uvrščamo tudi nekdanje ladjedelnice v Piranu, Izoli in Kopru, so gradili lesena čolne in ladje namenjene predvsem ribolovu in prevozu tovora. Hiter tehnološki razvoj je v zadnjem stoletju lesenjače postopoma potisnil na obrobje in jih nadomestil s sodobnimi ladjami izdelanimi iz drugih materialov. Od tedaj je tako snovna kot nesnovna dediščina tradicionalnega ladjedelstva tudi v naših krajih postopoma postajala vse bolj ogrožena. Tudi zato je v pričetku leta 2011 oddelek za tehniško dediščino Pomorskega muzeja »Segej Mašera« Piran znotraj svojega takrat novega razstavišča v nekdanjem skladišču soli Monfort na Fizinah pri Portorožu, pričel z dejavnostjo zbiranja plovil, predmetov in gradiva povezanega s tradicionalnim ladjedelstvom. Stara piranska ladjedelnica je bila preseljena v Izolo v pričetku sedemdesetih let prejšnjega stoletja iz bližnjega območja današnjega turističnega in hotelskega kompleksa Bernardin, ki se nahaja le lučaj od tega razstavišča Pomorskega muzeja Piran. Zaradi tega sta obe stalni zbirki povezanih z gradnjo lesenih plovil, še bolj smiselno umeščeni v ta prostor in še tesneje vsebinsko povezani z njim.

Posamezni primerki tradicionalnih tipov plovil so pomembni zaradi svoje pričevalnosti, ki jo imajo kot izdelki ladjedelske obrti, prav tako pa njihovo preučevanje lahko pripomore k boljšemu razumevanju in poznavanju razvoja tudi drugih pomorskih dejavnosti. V nekaj letih je v novem razstavišču poleg obsežne zbirke predmetov in gradiva iz področja tradicionalnega ladjedelstva pristalo tudi že kar nekaj različnih tradicionalnih tipov plovil. Postopoma smo v zbirko Tradicionalnega ladjedelstva uspeli zbrati plovila tipa guc, pasara, istrski topo, ribiška svečarica oz. lampara in eno izmed različic batane.

Močno dotrajan, a konstrukcijsko v večji meri ohranjen in edinstven primerek ribiškega plovila tipa »Istrski topo« je bil v trajno last Pomorskega muzeja Piran pridobljen v letu 2009. Omenjeni primerek smo že ob odprtju novega razstavišča pripravili za muzeološki prikaz in sočasno pripravili tudi vsebine projekta za izgradnjo njegovega dvojnika.

Ohranjeni primerek je namreč do te mere dotrajan, da bi njegova obnova zahtevala zamenjavo skoraj celotne konstrukcije in zato ne bila smiselna. V času rabe izvornega primerka istrskega topa, ki ga hranimo v zbirki, je bila njegova konstrukcija v manjši meri spremenjena, saj so boke nekoliko povišali ter spremenili značilen potek vzdolžne linije zaključka bokov v premčnem delu. Z veliko verjetnostjo smo ocenili tudi, da so kasnejši posegi na trupu spremenili njegovo celotno vzdolžno usločenost, ki je tako značilna in prepoznavna na fotografijah in načrtih plovil tega tipa. Pred samo pridobitvijo obravnavanega primerka, je le-ta verjetno celo desetletje ali še dlje propadal izpostavljen vsem negativnim vremenskim in drugim okoljskim vplivom, zaradi česar se je ohranjen del trupa še dodatno deformiral. Prav tako se niso ohranila palubna rebra in druga konstrukcijska zasnova palube ter jambor, krmilo in druga oprema.

Podatke potrebne za rekonstrukcijo vseh naštetih manjkajočih, spremenjenih ali netipičnih podrobnosti plovila ter zaradi deformacij deloma spremenjenih linij smo za potrebe projekta izgradnje njegovega dvojnika pridobili iz različnih drugih virov.

Na osnovi podrobnih laserskih meritev in zajema vseh linij in ohranjene konstrukcije na izvornem primerku plovila ter rekonstrukcije na njem manjkajočih delov s pomočjo načrtov in fotografskega gradiva istega tipa plovil, je bila v letih 2016 in 2017 izdelana celovita projektna dokumentacija in podroben tridimenzionalni digitalni izris.

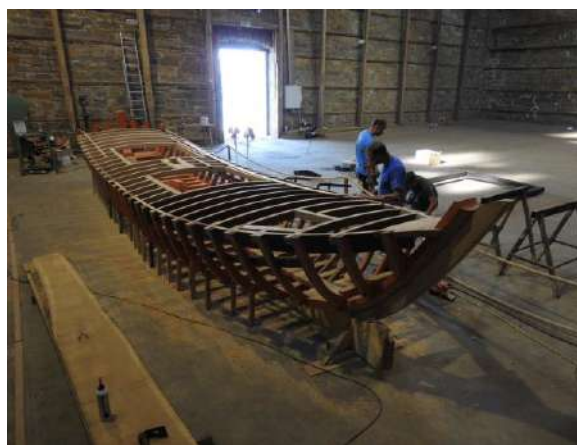
Pomemben vir podatkov za določitev poteka palubne linije in njena konstrukcijske zasnove, potek linije vzdolžne usločenosti dna ter druge podrobnosti, ki se na izvornem primerku niso ohranile ali so zaradi različnih razlogov netipične, smo določali s podatki pridobljenimi iz načrta plovila Istrski topo, ki ga je izdelal g. Narcisio Orel.

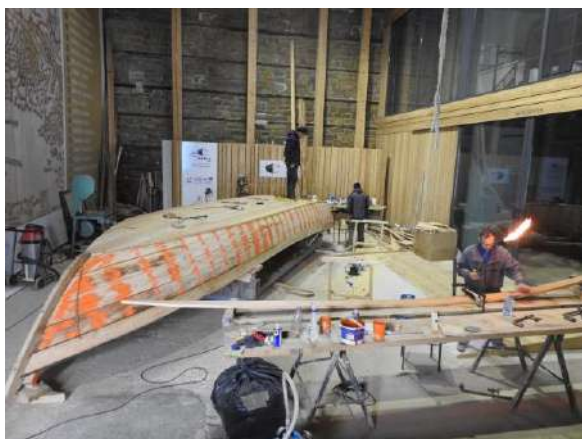
Slednji je svoje bogate izkušnje in znanje načrtovanja in gradnje plovil v piranski ladjedelnici pridobival do sredine prejšnjega stoletja. V primeru rekonstrukcije manjkajočih delov tradicionalnega plovila, je bil zamuden predvsem proces valorizacije virov in posameznih podatkov potrebnih za načrtovanja jadrne, palubne in druge opreme. Največji obseg potrebnih podatkov v tem delu smo pridobili s podrobnim pregledom številnih historičnih fotografij in razglednic plovil obravnavane tipologije in podobnih dimenzij. Pri presojanju in vrednotenju uporabljenih podatkov smo upoštevali razmerja in dimenzije plovil na posameznih fotografijah in upoštevali tudi morebitna popačenja, do katerih bi lahko prihajalo zaradi različnih perspektiv prikazanih plovil na posnetkih.

Izdelavo projektne dokumentacije, ki je bila osnova za gradnjo povsem plovne kopije tega plovila, smo v Pomorskem muzeju Piran zaupali priznanemu slovenskemu projektantu plovil Justin Andreju. Tehnični nadzor nad skladnostjo gradnje plovila z vsemi veljavnimi standardi je izvajal mednarodni klasifikacijski zavod DNV-GL oz. njegovo predstavništvo v Sloveniji. Slednja ima pridobljena pooblastila za nadzor nad gradnjo plovil tako s strani Det Norske Veritas-a, kot tudi Germanischer Lloyd-a, ki imata več kot stoletno tradicijo delovanja na področju nadzora gradnje plovil. Graditelj plovila je podjetje KOP d.o.o.. Lastnik podjetja je Tomi Sinožič, med ostalim tudi ustanovitelj ter dolgoletni predsednik Društva starih bark Izola.

Po končani gradnji bo novo plovilo tudi formalno registrirano in podeljeno v trajno rabo oddelku za pomorstvo Fakultete za pomorstvo in promet Portorož, kjer bodo z njim izvajali pedagoške dejavnosti praktičnega usposabljanja iz področij vzdrževanja lesenih plovil in plutja oz. jadranja in veslanja z avtohtonim severno-jadranskim plovilom s tradicionalno obliko jader in jadrne opreme. Občasno se bo muzej z novim plovilom udeleževal tudi različnih prireditev, kot so na primer srečanja starih bark ali različni turistični sejmi doma in v tujini. Tudi na ta način želimo v muzeju prispevati k ohranjanju nesnovne dediščine starih pomorskih veščin in prenašanju kulture tradicionalnih pomorskih obrti.

Foto-dokumentacija





4.11 Pasara – svečarica iz Izole

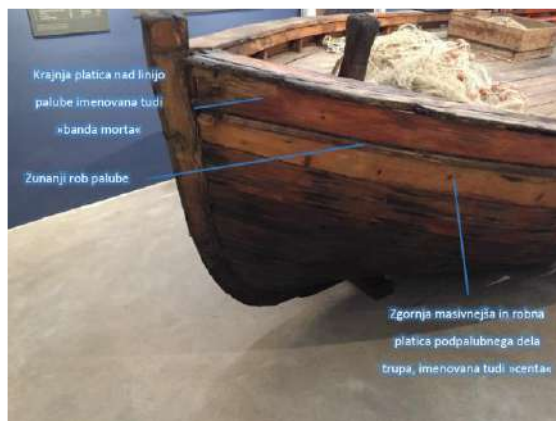
Svečarice so manjša ribiška plovila, ki jih po tipologiji ter glede na njihovo obliko in konstrukcijsko zasnovo uvrščamo med pasare. Svečarice, ki so jih uporabljali ribiči podjetja Riba, so bile grajene v sredini prejšnjega stoletja najpogosteje v njihovi lastni ladjedelnici v Izoli. Običajno jih med ribolovom niso uporabljali kot samostojna plovila, temveč so najpogosteje spremljala večje ribiške ladje. Z močnimi lučmi na zrcalnih krmah svečaric so jate rib usmerjali v mreže in s tem povečali možnost uspešnega ulova. Italijanski termin za svetila je *lampada*, zato so ta plovila na dvojezičnem področju v ribiškem žargonu slovenske obale, pogosto imenovali tudi »lampara«.



Slika 43 Pasara svečarica v razstavnem prostoru Izolana

Obraavnani primerek plovila svečarica je bil izdelan leta 1956 v Izoli. Plovilo je v lasti Društvo starih bark Izola, ki ga je pridobila z donacijo od zadnjega lastnika lokalnega ribiča Bonassa Pugliese Cristian-a leta 2014. Pri zadnjem vnosu v vpisnik čolnov pri Upravi za pomorstvo R. Slovenije je imela oznako 9 - IZ. Z izjemo oplate je strukturno skoraj v celoti ohranjen, a ga zaradi obsega dotrajanosti lesa in drugih materialov, ni bilo smiselno celovito prenoviti. Sledi dolgoletne rabe plovila so vidne tudi v obliki poškodb posameznih konstrukcijskih elementov. S pomočjo finančnih sredstev projekta Mala barka 2, je bil v letu 2018 restavriran in razstavljen v zbirki Izolana. Čiščenje in druge posege potrebne za predstavitev znotraj omenjene zbirke je izvedel Zasebni zavod za restavracijsko in konservatorsko delo – ZAR iz Izole.

Foto-dokumentacija



4.12 Batana IZ 75 iz Izole

Leseno plovilo BATANA bila grajena leta 1959 v Izoli. Plovilo je v lasti Društva starih bark Izola registracije IZ-75 in se nahaja v Mandraču v Izoli.

Stanje plovila pred prenovo je bilo dobro, saj je bilo plovilo redno vzdrževano. Premaz palubnega dela, zunanjega dela trupa in krmila je bil obrabljen saj je za vzdrževanje potrebna vsakoletna obnova. Vilice in vesla so bila v dobrem stanju. Bum, pik in jambor so bili premajhni glede na dimenzije plovila, kar je kazilo podobo tipične »batane«. Temu je sledila tudi neustrezna velikost jadra. Pokrivalo za jadro je bilo staro in preperelo. Predeloma so bile vrvi nekoliko obrabljene in potrebne menjave. Dva škripca sta bila poškodovana, ostali so v dobrem stanju. S pomočjo finančnih sredstev projekta Mala barka 2, je bil v letu 2017 restavriran. Čiščenje in druge posege potrebne za predstavitev znotraj omenjene zbirke je izvedelo Zasebni zavod za restavracijsko in konservatorsko – ZAR iz Izole.



Slika 44 Batana IZ 75

Dolžina plovila je 4,5 m, njegova širina pa znaša 1,5 m. Grajena je bila leta 1959 iz lesa. Ima en jambor, bum in pik, ki pa so bili pred obnovo premajhni glede na dimenzijo plovila. Stanje plovila pred obnovo je dobro, saj je bilo redno vzdrževano.

Foto-dokumentacija



4.13 Pasara IZ 660 iz Izole

Pasare so manjša plovila in so se glede na njihovo konstrukcijsko zasnovo razvile iz rešilnih čolnov večjih ladij. Med seboj se lahko razlikujejo po velikosti in jadri ter drugi opremi, njihove različice pa so razširjene povsod v Sredozemlju. Uporabljali so jih v različne namene, od druge polovice devetnajstega stoletja pogosto tudi za namen rekreacije in razvedrila. V preteklosti so jih opremljali z vesli in jadri, kasneje pa so vanje vse pogosteje vgrajevali manjše motorne agregate.

Obravnavani primerek plovila z registracijo IZ-660 je bil izdelan leta 1981 v Labinu. Njegov graditelj je g. Josip Lilić, plovilo pa je v lasti Društvo starih bark Izola, S pomočjo finančnih sredstev projekta Mala barka 2, je bilo v letu 2019 restavrirano, nahaja pa se na privezu v Izolskem mandraču.



Slika 45 Pasara IZ 660

Dolžina tega plovila je 5,92 metra, njegova širina pa znaša 2,1 metra. Najmanjša višina trupa tega primerka merjena od spodnjega roba kobilice do linije palube je na skrajnem krmnem delu, kjer znaša 50 cm. Proti sredini plovila je zaradi oblike trupa linija palube nekoliko višja in je na glavnem rebru višina trupa 77 centimetrov ter na premcu 75 centimetrov.

Foto-dokumentacija



PRILOZI ŠTUDIJI – NACRTNA DOKUMENTACIJA

Sve obnovljene barke osim što su tehnički opisane one su i tehnički snimljene, te su temeljem izmjerenih vrijednosti izrađeni nacrti.

Nacrte su izradili temeljem provedenog tehničkog snimanja obnovljenih barki brodograđevni stručnjaci s tehničkog fakulteta Sveučilišta u Rijeci za barke s područja Kvarnera, dok su nacрте za ostale barke izradili projektni partneri iz Rovinja, Pirana i Izole.

- Prilog 1. Pasara „Julijana“ OP 4136 iz leta 1954 obnovljena v Lovranu, ladjedelec Ivan Kalčić
- Prilog 2. Guc „Papalina“ ML 4108 iz leta 1953 obnovljen v Nerezinah, ladjedelec Zdravko Škrabonja
- Prilog 3. Opatijski guc „Patricia“ OP 552 iz leta 1895 obnovljen v Iki, ladjedelec Feručo Brubnjak
- Prilog 4. Leut (tratarica) „Sv. Andrija“ MD 564 iz leta 1934 obnovljen v Mošćenicah/Sv. Jeleni, ladjedelci Loris Rubinić in Josip Rubinić
- Prilog 5. Bragoc „Paolina“ KK 1941 iz leta 1960 obnovljen v Pinezićih in Malinski na Krku, ladjedelci Josip Mršić in Franko Kraljić
- Prilog 6. Gajeta (lovranski guc) „Pantigana“ OP 207 iz leta 1968 obnovljena v Poljanah, ladjedelec Ivan Pavelić
- Prilog 7. Gajeta „Nebuloza/Ničija“ RK 8452 iz leta 1932 obnovljena v Ičićih, ladjedelec Ivan Kalčić
- Prilog 8. Guc „Rožica“ CK 2253 iz leta 1990 obnovljen v Brusicih in Pinezićih na Krku, ladjedelci Josip Mršić in Stanislav Žic
- Prilog 9. Batana „Risorta“ RV 294 iz leta 1914, obnovljena v Rovinju, ladjedelec Mladen Takač
- Prilog 10. Batiel (istarski topo) „Adria“, replika izdelana v Piranu leta 2018/2019., ladjedelec Tomi Sinožić
- Prilog 11. Pasara (svećarica) iz leta 1956, obnovljena v Izoli, ladjedelec Tomi Sinožić
- Prilog 12. Batana IZ 75 iz leta 1959, obnovljena v Izoli, ladjedelec Tomi Sinožić
- Prilog 13. Pasara IZ 660 iz leta 1981, obnovljena v Izoli, ladjedelec Tomi Sinožić

Zbog opsega nacrtnе dokumentacije prilozi su tiskani zasebno.