

# BATANA

## TUDI TO JE STARODOBNIK



Najprej pojasnilo, kaj dela čoln tukaj. Adria classic je društvo ljubiteljev starodobnih vozil in plovil, zato imajo tudi plovila pri nas domovinsko pravico.

Zakaj pa ravno batana? Ker je naša, da bolj ne bi mogla biti. Je avtohtono istrsko plovilo, njen obstoj je dokumentiran približno dvesto let nazaj, gotovo je pa še starejša. Med istrskimi, torej našimi plovili, si zasluži večkrat prvo mesto: bila je najpogostejše plovilo, z njo se je preživljala skoraj vsa istrska obala, izdelava jo lahko vsak, ki ima nekaj ročne spretnosti in osnovno mizarско orodje. Ladjedelci so jo sicer smatrali za ljudsko spretnost, a vseeno so radi pomagali pri gradnji, danes bi rekli kot dopolnilna dejavnost.

Kako pa izgleda oziroma kako bi jo opisali? Je preproste konstrukcije, število sestavnih delov redko preseže 100 kosov. Je zelo dobro premišljena, saj ima vsak kos svojo funkcijo, okrasnih, torej nepotrebnih elementov na batani ne boste videli. Oplata dna in bokov je izdelana iz celih desk. Od premca do krme potekajo deske v enem kosu, kar prispeva k izredni togosti trupa. Istočasno je z dolžino desk, ki jih ima graditelj na razpolago, pogojena velikost batane. Tako seže v dolžino do približno 5 metrov, redko več. To so potem že velike batane, t. i. Bateloni. Širina je okoli 1/3 dolžine. Nekatero so imele jambor in jadro, ostale pa so bile namenjene samo veslanju. Slednje nimajo jambora in niti krmila. S prihodom izvenkrmnih motorjev so jambori začeli izginjati, krma pa je postala bolj robustna, da je lahko prenašala potisno silo motorja. Dno batane je ravno, po dolžini rahlo usločeno. Boki so prav tako ravni, nagnjeni navzven in najbolj izbočeni v sredini trupa. Krma... uganili ste, tudi ta je ravna in nagnjena nazaj nad vodno površino. Ugreza skoraj nima, pri prazni znaša največ 15 cm.

Tudi batane poznajo izjeme, pogledjmo si kakšno: batana z V - dnom, batana z ukrivljenimi boki in batana z ukrivljeno krmo. Izdelava slednjih dveh zahteva znanje ladijskega tesarja in kalafatanje (zatesnjevanje oplate s predivom).

Prav posebna izjema je savudrijska batana. Ne toliko po videzu, ampak po konstrukciji

in samem načinu izdelave. Dno se proti krmi prelomi, ogrodja skoraj ni, tako da še najbolj spominja na samonosno karoserijo. Oplata dna je izdelana iz prečno postavljenih deščic namesto vzdolžnih kakor na bokih. Ta način se je uporabljal še vsaj na prečni batani. Običajno so imele šipo v dnu kot pomoč pri ribarjenju z ostmi. Ena od značilnosti batane je ta, da ni točnih pravil, kakšna mora biti. Gradili so jih brez načrtov, vsak po svojih željah in potrebah. Zaradi tega je razvrščanje batane na različne tipe in podtipe vse prej kot enostavno. Slobodan Simič v svoji monografiji o batanah le - te deli na enajst osnovnih tipov, podtipov je še vsaj dvakrat toliko, če pa upoštevamo še lokalne značilnosti, potem naštevanju ni konca. Dodatne zaplete povzroči tudi poimenovanje, saj z batano imenujejo tudi med seboj zelo različna plovila, istočasno pa ima batana tudi kup drugih imen. Tako se v Dalmaciji imenuje plazulja, zamejski ribiči ji pravijo ščifa, v Benetkah pa skoraj enako plovilo imenujejo Batane so bile, če temu tako rečemo, v redni proizvodnji do začetka sedemdesetih let. Potem so jih začela izpodrivati plastična plovila. Tudi redno vzdrževanje so si lastniki radi poenostavili tako, da so leseno plovilo plastificirali. Eden od razlogov je verjetno ta, da so bile nekatere batane izdelane iz lesa, ki ni primeren za plovila. Graditelj je pač uporabil to, kar je imel na razpolago. To se je odražalo pri življenjski dobi batane, povprečno so doživele okoli 30 let. Sedaj moram omeniti pravega Metuzalema med batanami. V Strunjanu se nahaja batana, za katero njen sedanji lastnik trdi, da je bila zgrajena okoli leta 1915. Danes je ob naši obali nekje med 60 - 70 batan. Eno od teh sva lansko poletje izdelala s sodelavcem. Tudi prijatelji so sodelovali, eni so skrbeli, da nismo trpeli žeje, drugi so z veseljem prijeli za orodje. Batano smo skozi gradnjo spoznali do podrobnosti ter istočasno prispevali k ohranjanju naše plavajoče tehnične dediščine. Solinarski pregovor pravi: človeka spoznaš, ko z njim poješ vedro soli. Jaz dodajam, da ga spoznaš tudi, ko z njim izdeláš plovilo. Ugotovil sem, da imam nekaj izjemnih prijateljev. Za tiste, ki jih zanima več, priporočam izlet v Rovinj in ogled muzeja Kuča o batani in zasebne zbirke Trani. V Križu (S. Croce) pri Trstu je ribiški muzej, za javnost bo odprt verjetno proti koncu leta. Knjig na to temo ne manjka, izpostavil bi slednje: Batane i Istre, Z vetrom in vesli ter Restavriranje historičnih plovil. Avtor navedenih je Slobodan Simič - Sime.

