

From: Gaspar Gaspar Misic <ggm66@icloud.com>
Sent: 17.11.2025 02:00
To: ŽUPAN M.O. KOPER
Cc: muzej@pommuz-pi.si; dekanat@fpp.uni-lj.si; portkoper@luka-kp.si; Aljosa Besednjak URSP; Gregor Strmčnik Zupan Obcine Ankaran; kabinet@izola.si; Andrej Korenika; Roman Bazec Obcina Piran; Mateja Hrvatin Kozlovič; Manuela Rojec
Subject: ZADNJE UPANJE ZA "ZADNJE UPANJE" Predlog projekta za ohranitev ladje LAHO kot plavajoče tehniške in pomorske dediščine Republike Slovenije

ZADNJE UPANJE ZA "ZADNJE UPANJE"

Predlog projekta za ohranitev ladje LAHO kot plavajoče tehniške in pomorske dediščine Republike Slovenije

Naslovnik:

Župan Mestne občine Koper

g. Aleš Bržan

Verdijeva ulica 10, 6000 Koper

V vednost:

- Pomorski muzej Sergeja Mašera Piran
- Pomorska fakulteta Univerze v Ljubljani, Portorož
- Luka Koper d.d.
- Uprava RS za pomorstvo (URSP)
- Občina Piran
- Občina Izola
- Občina Ankaran

Predlagatelj:

Gašpar Gašpar Mišič, dipl. inž. navtike

1. UVOD: LAHO kot zadnji materialni simbol slovenske pomorske identitete

Ladja LAHO (izvirno **LAst HOpe** – »Zadnje upanje«), zgrajena leta 1903, je danes **zadnja zgodovinsko pomembna ladja pod slovensko zastavo**.

Vsa druga večja zgodovinska plovila so izginila; ostali so le še remorkerji in delovna plovila brez dediščinske vrednosti.

LAHO pooseblja več kot stoletje evropske in slovenske pomorske zgodovine:

- 122 let pomorske zgodovine, zgrajena pred Titanikom (1903 vs. 1912),
- edinstven primer kovanega jeklenega trupa, pred-SOLAS konstrukcije,
- preživela dve svetovni vojni in številne tehnološke epohe,
- služila kot čezatlantska tovorna ladja, minopolagalec in ribiška ladja,
- od leta 1992 je 33 let pod slovensko zastavo služila v turistične namene pod poveljstvom kapitana Vika Kvedra, ki je z njo povezoval domačine, turiste, pomorščake in šole.

Njena kovičena konstrukcija, značilna silhueta in izjemna zgodba jo uvrščajo med redke primere evropske tehniške in pomorske dediščine.

Danes je LAHO tik pred dokončnim razrezom — in s tem pred izgubo nečesa, česar Slovenija nikoli več ne bo mogla nadomestiti.

2. Slovenija je pomorska država – to določa Resolucija o pomorski usmeritvi RS

Slovenija je de iure in de facto pomorska država:

- od leta 1991, ko je bila sprejeta Resolucija o pomorski usmeritvi Republike Slovenije,
- ki se je zavezala k razvoju pomorske identitete, kulture, gospodarstva, infrastrukture in kadrov,
- ter k ohranjanju pomorske tradicije kot dela nacionalne identitete.

Prav tako je bila Slovenija pomorska država v okviru SFRJ, z razvito floto, ladjarji in več deset tisoč pomorščaki.

Kljub temu je Slovenija po letu 1991:

- izgubila Splošno plovbo,
- izgubila skoraj vso zgodovinsko ladijsko dediščino,
- nikoli ni ohranila niti ene večje muzejske ladje,
- in v praksi ni uresničila ciljev Resolucije o pomorski usmeritvi.

Projekt LAHO je edina preostala priložnost, da se del te državne obveze končno uresniči.

3. Pravna obveznost države: varovanje kulturne, tehniške in pomorske dediščine

Slovenija je s Zakonom o varstvu kulturne dediščine (ZVKD-1) prevzela obveznost, da:

- varuje tehniško dediščino,
- varuje pomorsko dediščino,
- podpira projekte ohranjanja tehniških objektov s kulturno in zgodovinsko vrednostjo.

V nacionalnem registru danes ni niti ene ohranjene zgodovinske ladje.

To pomeni, da Slovenija v praksi že desetletja ne izpolnjuje pomembnega segmenta zakonskih obveznosti.

LAHO odpira prvo realno priložnost, da se ta neizpolnjena zakonska odgovornost odpravi.

4. Mednarodne reference: kako to rešujejo uspešne pomorske države

V številnih evropskih državah je ohranjanje zgodovinskih ladij temeljni del kulturne politike.

Navajam le nekaj primerov:

- Danska ohranja več kot 40 zgodovinskih plovil, med njimi Hjejlen (1861), najstarejšo delujočo parno ladjo na svetu.
- Nizozemska ima nacionalni program financiranja pomorske dediščine in več sto ohranjenih zgodovinskih plovil.
- Norveška redno financira plavajoče muzeje kot del državne identitete pomorskega naroda.
- Italija ohranja številna zgodovinska vojaška in ribiška plovila, ki so turistične in izobraževalne atrakcije.

Slovenija je ena redkih pomorskih držav v Evropi, ki nima niti enega samega plavajočega zgodovinskega plovila.

Projekt LAHO je priložnost, da se tej evropski praksi končno pridružimo.

5. Odgovor na kritike: zakaj država in občina morata sodelovati

Pogosti argumenti ("to je bila zasebna ladja", "naj zasebnik sam financira", "ladja je odslužila") ne držijo iz naslednjih razlogov:

1. LAHO je del kulturne krajine naše obale.

33 let delovanja ni zasebni projekt — to je generacijska zgodba Primorcev.

2. Kapitan Viko Kveder ladjo podarja – ničesar ne zahteva.

Država in občina ne financirata nakupa, temveč sodelujeta pri zaščiti dediščine.

3. Slovenija brez ene same muzejske ladje ne more trditi, da je pomorska država.

To ni osebno vprašanje — to je vprašanje narodne verodostojnosti.

4. Država ima zakonsko in strateško obvezo, da varuje pomorsko dediščino.

ZVKD-1 in Resolucija iz leta 1991 to nedvoumno določata.

5. Projekt LAHO je stroškovno minimalen za občino, koristi pa so: kulturne, turistične, identitetne, gospodarske in mednarodne.

6. Predlog projekta: ZADNJE UPANJE ZA ZADNJE UPANJE

6.1. Vizija

Ohraniti LAHO kot:

- stalno privezano muzejsko ladjo na carinskem pomolu v Kopru,

- plavajoči center pomorske kulture, zgodovine in izobraževanja,
- platforma za sodelovanje treh obalnih občin (Koper, Piran, Izola, Ankaran),
- kulturno-gastronomski prostor z degustacijami lokalnega vina in tradicije,
- Izobraževalni laboratorij za Pomorsko fakulteto in dijake pomorske šole,
- nov simbol identitete mesta Koper in slovenske obale.

6.2. Lokacija: Carinski pomol Koper

Carinski pomol je najbolj primerna lokacija zaradi:

- neposredne bližine mestnega jedra,
- turistične atraktivnosti,
- infrastrukturne urejenosti,
- zgodovinske simbolike.

MO Koper lahko z dolgoročnim brezplačnim privezu omogoči ključni element projekta.

6.3. Institucionalni partnerji:

- Mestna občina Koper
- Občina Piran
- Občina Izola
- Občina Ankaran
- Pomorski muzej Sergeja Mašera
- Pomorska fakulteta UL
- Luka Koper d.d.
- URSP / Ministrstvo za infrastrukturo

Upravljelec projekta:

Gašpar Gašpar Mišič, dipl. inž. navtike

7. Tehnični okvir

Faza 1: Reševanje trupa

- pregled v Uljaniku,
- sanacija poškodovanih pločevin,
- antikorozijska zaščita,

- reinstalacija opreme (vrne jo Viko Kveder),
- vleka v Koper.

Faza 2: Muzejska in kulturna ureditev

- stalna muzejska razstava, digitalna zgodovina, interpretacije,
- tehniška učilnica in raziskovalni laboratorij,
- prilagoditev notranjosti za javne programe.

Faza 3: Odprtje za javnost

- kulturni in izobraževalni programi,
- degustacije in dogodki,
- šolske ekskurzije,
- turistični obiski.

8. Financiranje: vključitev v državne in evropske razpise

Projekt LAHO je primeren za prijavo na več finančnih instrumentov, med njimi:

- Interreg Slovenia–Croatia (skupna pomorska in kulturna dediščina),
- Interreg Mediterranean,
- Evropski sklad za regionalni razvoj (ESRR),
- Creative Europe – Cultural Heritage Strand,
- razpisi Ministrstva za kulturo za tehniško dediščino,
- razpisi Ministrstva za gospodarstvo za turistično infrastrukturo,
- razpisi čezmejnega sodelovanja.

S tem projekt ni odvisen od občinskega proračuna in zagotavlja realističen finančni model brez visokih javnih bremen.

9. Povzetek koristi za Mestno občino Koper in Republiko Slovenijo

9.1. Koristi za MO Koper

- pridobi edinstveno kulturno-turistično atrakcijo,

- okrepi identiteto pomorskega mesta,
- poveča obisk starega mestnega jedra,
- izboljša prepoznavnost mesta,
- minimalno finančno tveganje: privez je edina obveznost,
- ustvarja dolgoročno dodano vrednost brez obremenitve proračuna.

9.2. Koristi za Republiko Slovenijo

- ohranjena bo zadnja zgodovinska ladja slovenske zastave,
- prvič po 30 letih se bo uresničila Resolucija o pomorski usmeritvi,
- izpolnjen bo del obveznosti iz ZVKD-1,
- okrepljena bo pomorska identiteta države,
- Slovenija se bo pridružila evropskim praksam ohranjanja pomorske dediščine.

10. Poziv občini in partnerjem

Predlagam:

1. Da Mestna občina Koper uradno podpre projekt ter izda pisni dogovor o brezplačnem, dolgoročnem privezu ladje LAHO na carinskem pomolu.
2. Da Pomorski muzej in Pomorska fakulteta potrdijo svoje strokovno partnerstvo.
3. Da Luka Koper d.d. zagotovi finančno, logistično in infrastrukturno podporo projektu.
4. Da URSP in Ministrstvo za infrastrukturo projekt uradno opredelita kot projekt ohranjanja tehniške in pomorske dediščine.
5. Da se ustanovi projektna skupina, ki takoj prične z izvedbo Faze 1: reševanje trupa.

11. Zaključek: LAHO je zadnja priložnost

Če bo ladja LAHO danes razrezana, bo Slovenija izgubila:

- zadnji materialni simbol svoje pomorske identitete,
- zadnji dokaz, da je bila pomorska država z mornarji, ladjami in ladjarji,
- edini preostali tehniški artefakt iz obdobja, ko je bila navtika strateška panoga,
- priložnost, da uresniči Resolucijo o pomorski usmeritvi.

LAHO je več kot ladja.

Zadnje upanje za Zadnje upanje ni moja osebna namera.

Je klic, da skupaj preprečimo kulturno izgubo, ki je ne bomo mogli nikoli več nadomestiti.

Je dediščina, simbol, identiteta in priložnost, ki je ne smemo izgubiti.

Zadnje upanje za Zadnje upanje je zgodovinski trenutek — za Koper, za Primorskò in za Republiko Slovenijo.

S spoštovanjem in zavezanostjo pomorski dediščini,

Gašpar Gašpar Mišič, dipl. inž. navtike

Nina Trampuš

From: Gaspar Gaspar Misic <ggm66@icloud.com>
Sent: 19.11.2025 08:08
To: ŽUPAN M.O. KOPER; Ales Brzan Zupan MOK
Cc: Mateja Hrvatin Kozlovič; mateja.calusic@gov.si; ana.lemarechal-kolar@gov.si; Jadran Klinc URSP; dekanat@fpp.uni-lj.si; adriatic.safari@siol.net; Duska Zitko
Subject: Predlog izvedbe konservatorskega utrditvenega posega – obbetoniranje ladje LAHO (LAsT HOpe) v koprskem mandraču kot stalnega plavajočega muzeja pomorstva in ribištva

Zadeva: Predlog izvedbe konservatorskega utrditvenega posega – obbetoniranje ladje LAHO (LAsT HOpe) v koprskem mandraču kot stalnega plavajočega muzeja pomorstva in ribištva

Naslovnik:

g. Aleš Bržan

Župan Mestne občine Koper

Verdijeva ulica 10

6000 Koper - Capodistria

V vednost:

- Mateja Hrvatin Kozlovič, podžupanja MOK
- Jadran Klinec, direktor URSP
- Mateja Čalušič, Ministrica za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano
- Duška Žitko, Pomorski muzej Sergeja Mašera Piran
- dr. Peter Vidmar, dekan Pomorske fakulteta UL, Portorož

Predlagatelj:

Gašpar Gašpar Mišič, dipl. inž. navtike

Spoštovani gospod župan,

zahvaljujem se vam za včerajšnji pogovor in za vašo pripravljenost pri iskanju rešitve za ohranitev zgodovinske ladje LAHO (LAsT HOpe), zgrajene leta 1903 na Nizozemskem, devet let pred slavnim Titanikom.

LAHO ni le ladja – je 122 let star evropski pomorski artefakt, ki je preživel epizode, ki jih danes nosijo le še muzeji:

- kot trgovska ladja je plula čez severni Atlantik med Evropo in Kanado,
- služila je v obeh svetovnih vojnah,
- v 1. in 2. vojni kot minopolagalna in torpedna logistična ladja,
- po vojni je desetletja delovala kot ribiška in izletniška ladja v Severnem morju,

- zadnjih 33 let pa je kot potniška ladja pod slovensko zastavo postala pomemben del kulturne, turistične in pomorske identitete slovenske obale.

Danes je LAHO zadnja velika ladja pod slovensko zastavo in edini preostali večji plavajoči delček slovenske pomorske zgodovine.

Zato je ohranitev ladje v skladu z našo državno obveznostjo, zapisano v Resoluciji o pomorski usmeritvi Republike Slovenije (1991), ki državo zavezuje, da bo razvijala pomorsko identiteto, pomorsko kulturo in tehniško dediščino.

1. Predlog: konzervatorsko obbetoniranje ladje LAHO v koprskem mandraču

Predlagam izvedbo konzervatorskega utrditvenega posega, ki je povsem skladen z evropsko in svetovno prakso ohranjanja pomorske dediščine:

1.1. Postavitev v mandrač

Ladjo se postavi 10–12 m od obalnega zidu, tako da ostane prostor za ribiška plovila in javni pas ob obali.

1.2. Zagraditev z zagatnicami (špundnimi stenami)

Okoli ladje se postavi ozek obod, ki sledi obliki vodne linije.

Ta poseg ne zahteva izkopa mulja, kar močno poenostavi postopek na Direkciji za vode.

1.3. Izsušitev in čiščenje trupa

Voda med ladjo in zagatnicami se izčrpa; trup se izpere s sladko vodo, kar stabilizira korozijo.

1.4. Armiran betonski zaščitni ovoj

Podvodni del trupa se zaščiti z betonskim ovojem debeline 50–80 cm, od dna do vodne linije.

Ovoj:

- ohranja originalno kovičeno konstrukcijo,
- popolnoma prepreči nadaljnjo korozijo,
- stabilizira ladjo,
- odpravi potrebo po dokiranju in spremembi pločevine.

1.5. Nadvodni del trupa

Ladja ostane vidna, avtentična in v celoti muzejsko dostopna.

2. Zakaj je ta metoda najboljša rešitev?

Ni potrebe po dokiranju

Prihranek med 200.000 in 500.000 €.

Ni potrebe po varjenju starega jekla

Varjenje 120 let starega jekla z visoko vsebnostjo žvepla je rizično – z utrditvijo se temu popolnoma izognemo.

Ladja ne potrebuje več klase, registracije ali posadke

Preide v status stalnega muzeja, ne več plovnega objekta.

Trajna zaščita za desetletja

Ovoj ustavi vse procese korozije v podvodnem delu.

Minimalni poseg v morsko okolje

Brez izkopa mulja, brez spremembe dna, zato vodno dovoljenje ni zapleteno.

Koper postane ponosno pomorsko mesto

Ladja postane razpoznaven simbol Kopra, "landmark", ki ga obiskovalci takoj prepoznajo.

3. Mednarodne referenčne prakse (primeri, ki jih lahko uporabimo pred Direkcijo za vode in ministrstvi)

SS Great Britain – Bristol

Najbolj znan primer muzejske ladje, zaščitene s kombinacijo betona in suhega doka.

HMS Belfast – London

Fiksirana v reki Temzi, s podvodnim utrjevanjem.

Stavanger Maritime Museum – Norveška

Več jeklenih in lesenih ladij je v "stalnem doku" z delno betonsko zaščito.

Maillé-Brézé – Nantes

Muzejska torpedna ladja z utrjeno podvodno konstrukcijo.

USS Cairo – Vicksburg

Delno rekonstruirana in utrjena zgodovinska ladja iz 19. stoletja.

Vsi ti primeri dokazujejo, da je metoda, ki jo predlagamo za LAHO, mednarodno priznana, tehnično preverjena in konservatorsko optimalna.

4. Prednosti za Mestno občino Koper

- Koper dobi stalni muzej pomorstva in ribištva, kar je izjemna dodana vrednost.
- Mandrač dobi "dušo", identiteto in turistično privlačnost.
- Ladja postane prizorišče protokolarnih dogodkov, izobraževalnih programov in vinskih degustacij.
- Projekt podpira Ministrstvo za kmetijstvo (za ribiški muzej), Pomorski muzej in URSP.
- Koper potrdi svojo vlogo pomorske prestolnice Slovenije.
- Projekt uresničuje Resolucijo o pomorski usmeritvi RS.

5. Sklep – zadnja in zgodovinska priložnost

Gospod župan,

z vašim vodstvom lahko Koper naredi zgodovinski korak in ohrani ladjo, ki je preživela:

- čezatlantske tovarne poti,
- dve svetovni vojni,
- minopolagalne misije,
- ribiško življenje v Severnem morju
- in 33 let slovenske plovbe.

Danes nosi slovensko zastavo kot zadnja priča stoletja pomorske zgodovine, ki je ne smemo prepustiti razrezu.

Z veseljem sem vam na voljo za takojšenj prevzem ladje (preprečitev razreza), vodenje projekta in za vse strokovne naslednje korake.

S spoštovanjem,

Gašpar Gašpar Mišič, dipl. inž. navtike

From: Gaspar Gaspar Misic <ggm66@icloud.com>
Sent: 19.11.2025 16:58
To: Mateja Hrvatini Kozlovič; ŽUPAN M.O. KOPER; Ales Brzan Zupan MOK
Subject: Fwd: Predlog izvedbe konservatorskega utrditvenega posega – obbetoniranje ladje LAHO (LAsT HOpe) v koprskem mandraču kot stalnega plavajočega muzeja pomorstva in ribištva

Spoštovani gospod župan, spoštovana podžupanja,

v nadaljevanju vam posredujem dopis, ki sem ga danes prejel **od Generalne direktorice Direktorata za hrano in ribištvo na Ministrstvu za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano, gospe Ane Le Marechal Kolar.**

Ministrstvo izkazuje jasno podporo projektu ohranitve ladje LAHO, posebej v delu, ki se nanaša na:

- ureditev ladje kot ribiškega in pomorskega izobraževalnega centra,
- pripravo projektov v okviru LASR Feral,
- možnost črpanja sredstev iz javnega razpisa v višini 900.000 €,
- možnost financiranja do 200.000 € na posamezen projekt,
- vključevanje lokalne skupnosti prek pristopa bottom-up, kar pomeni, da MOK lahko neposredno oblikuje in vodi projektne vsebine.

V dopisu ministrstva so navedeni tudi ključni kontaktni podatki LASR Feral (dr. Bojan Mevljak, direktor Rotunde, ter g. Andrej Medved), preko katerih se lahko nemudoma vzpostavi priprava projektov v zvezi z ureditvijo ladje LAHO kot muzeja ribištva in pomorske dediščine.

Ker se javni razpis izvaja že teden dni in bo odprt še tri tedne, je časovno zelo primerno, da se projektna dokumentacija in vsebine za prijavo začnejo pripravljati takoj. Mestna občina Koper lahko ima v tem procesu pomembno koordinativno vlogo, kot smo se že dogovarjali ob pripravi celotnega projekta ohranitve ladje.

Podpora Ministrstva za kmetijstvo pomembno dopolnjuje že izkazano podporo URSP, Pomorskega muzeja, Pomorske fakultete ter Mestne občine Koper, in še utrjuje strokovne ter vsebinske temelje za ohranitev ladje LAHO v koprskem mandraču kot izobraževalnega, muzejskega in kulturnega objekta.

V prilogi vam posredujem celoten dopis ministrstva.

Lepo vas pozdravljam,

Gašpar Gašpar Mišič

dipl. inž. navtike

Begin forwarded message:

From: ana.lemarechal-kolar@gov.si
Date: 19 November 2025 at 16:25:32 CET
To: Gaspar Gaspar Misic <ggm66@icloud.com>
Cc: mateja.calusic@gov.si
Subject: Re: Predlog izvedbe konservatorskega utrditvenega posega – obbetoniranje ladje LAHO (LAsT HOpe) v koprskem mandraču kot stalnega plavajočega muzeja pomorstva in ribištva

Spoštovani,

kot je bilo dogovorjeno na podlagi najinega telefonskega razgovora vam pošiljam spodnje informacije.

Kontakti LASR Feral - v okviru tega se lahko pripravi projekt za ureditev in obnovo ladje za namene izobraževanja o ribištvu:

1. dr. Bojan Mevljak, tel: 051 684 200, Direktor Rotunde kot vodilni partner LASR Feral
2. g. Andrej Medved, tel.: 041 409 214, Predsednik LASR Feral
- 3.

Trenutno je že en teden objavljen Javni razpis v višini 900.000 €, ki bo objavljen vsaj še tri tedne.

Skladno z Uredbo CLLD je najvišji znesek javne podpore za operacijo do 200.000 €. Projekti, ki se vlagajo na javni razpis se izbirajo na podlagi "bottom up" pristopa.

Lep pozdrav,



Ana Le Marechal Kolar
Generalna direktorica/Director-General
Direktorat za hrano in ribištvo/
Food and Fisheries Directorate

Ministrstvo za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano/
Ministry of Agriculture, Forestry and Food
Dunajska cesta 22
SI-1000 Ljubljana, Slovenija

T: +386 (0)1 478 9109
E: ana.lemarechal-kolar@gov.si
W: www.nasasuperhrana.si
W: www.mkgp.gov.si





MESTNA OBČINA KOPER
COMUNE CITTA' DI CAPODISTRIA

Župan – Sindaco

Datum: 19. 11. 2025

Številka zadeve: 610-56/2025

Spoštovani gospod Gašpar Gašpar Mišič,

Mestna občina Koper se vam iskreno zahvaljuje za vaš izjemen angažma, strokovnost in predanost pri pobudi za ohranitev zgodovinske **ladje LAHO (LAsT HOpE)**, ene najstarejših še ohranjenih jeklenih kovičenih ladij v Evropi ter zadnje velike ladje pod slovensko zastavo.

Ladja LAHO, zgrajena leta 1903 na Nizozemskem, predstavlja izjemen primer evropske in slovenske pomorske dediščine. Njena zgodovina – od čezatlantskih tovornih plovb, služenja v obeh svetovnih vojnah kot minopolagalna in logistična ladja, do ribiškega obdobja in zadnjih **33 let potniške plovbe pod slovensko zastavo – ji daje neprecenljivo kulturno in zgodovinsko vrednost.**

Zavedamo se, da je **LAHO** zadnja **simbolna priča slovenske pomorske tradicije**, ki jo Republika Slovenija priznava tudi skozi **Resolucijo o pomorski usmeritvi RS (1991)**, **zavezujoč dokument, ki narekuje, da mora država negovati in razvijati svojo pomorsko identiteto, infrastrukturo in kulturno dediščino.**

PODPORA MESTNE OBČINE KOPER IN URADNA ZAVEZA K SODELOVANJU

Mestna občina Koper izraža nedvoumno podporo vaši pobudi ter bo na podlagi strokovno pripravljenega predloga podprla ohranitev ladje LAHO v koprskem mandraču s postopkom konservatorskega utrditvenega vbetoniranega podvodnega dela trupa ter bo župan projekt ohranitve predlagal v potrditev občinskemu svetu Mestne občine Koper.

Obenem se Mestna občina Koper:

- uradno zavezuje, da bo aktivno sodelovala pri vseh postopkih, ki so potrebni za izvedbo projekta, vključno z:

- pridobivanjem naravovarstvenih soglasij,
- komunikacijo z Direkcijo RS za vode,
- usklajevanjem s pristojnimi ministrstvi,
- koordinacijo tehničnih in prostorskih pogojev,
- sodelovanjem s konservatorskimi in pomorskimi institucijami.

- zavezuje, da bo projekt vodila in administrativno podprla v partnerskem sodelovanju z vami kot bodočim lastnikom (oz. prevzemnikom podjetja ADRIATIC SAFARI - d.o.o. Portorož).

- zagotavlja, da bo po svojih pristojnostih omogočila postavitev ladje v mandrač kot trajne kulturne, izobraževalne, muzejske in turistične infrastrukture mesta.

- prizadevala si bo, da postopki potekajo hitro, strokovno in usklajeno v dobrobit ohranitve kulturne dediščine in razvoja pomorske identitete mesta Koper.



POMEN ZA KOPER

Projekt ohranitve ladje LAHO pomeni za Koper:

- trajno pridobitev edinstvene turistične, muzejske in kulturne znamenitosti,
- utrditev položaja mesta kot pomorske prestolnice Slovenije,
- ohranitev pomembnega dela slovenske navalne in ribiške zgodovine,
- revitalizacijo mandrača kot prostora identitete, kulture in druženja,
- nove programe za izobraževanje, turizem, protokolarne dogodke in kulturne vsebine.

Mestna občina Koper prepozna izjemno dodano vrednost projekta in verjame, da bo ladja LAHO postala pomemben simbol mesta in širše slovenske obale.

ZAKLJUČEK

Z željo, da se projekt uspešno in v najkrajšem času uresniči ter da skupaj ohranimo izjemen del slovenske in evropske pomorske dediščine, vas lepo pozdravljamo.

S spoštovanjem.

Aleš Bržan
Župan Mestne občine Koper



Nina Trampuš

From: PR MOK
Sent: 21.11.2025 11:22
To: PR MOK
Subject: Skupna izjava županov slovenske Istre
Attachments: Skupna izjava županov slovenske Istre.docx

Spoštovani predstavniki medijev,

župani občin slovenske Istre so se pred razrezom odločili rešiti ladjo Laho, zgrajeno leta 1903. Aleš Bržan, Andrej Korenika, Milan Bogatič in Gregor Strmčnik se v skupni izjavi med drugim zavezujejo, da bodo zagotovili prostor za trajno namestitev ladje v slovenskem morju. Več v priloženi skupni izjavi.

Lep pozdrav, PR MOK

Tanja Rudl

Strokovni sodelavec VII/2 (II) – za odnose z javnostmi

Collaboratore VII/2 (II) – relazioni con il pubblico

T: +386 5 6646 466, E: tanja.rudl@koper.si



MESTNA OBČINA KOPER
COMUNE CITTA' DI CAPODISTRIA

**Kabinet župana
Gabinetto del sindaco**

Verdijeva ulica 10 – Via Giuseppe Verdi 10, SI-6000 Koper – Capodistria



Koper, 21. november 2025

Skupna izjava županov slovenske Istre

- Se zavedamo izjemnega zgodovinskega, simbolnega in družbenega pomena ladje Laho.

Ladja Laho ni le plovilo z več kot stoletno zgodovino, temveč neprecenljiv del slovenske pomorske dediščine in zakladnica dragocenih spominov. Čeprav se je njena življenjska pot začela na severu Evrope, je v našem morju našla svoj pravi dom. Več kot tri desetletja je povezovala slovenska obalna mesta in ljudi ter našim gostom približevala življenje ob morju z izkušnjo, ki je sodobna plovila ne morejo poustvariti. Na njenem krovu so se odvile neštete življenjske zgodbe, od porok in slovesa od najbližjih, do izletov, družinskih praznovanj in poslovnih srečanj. Zato je njena vloga pri ohranjanju naše pomorske identitete nenadomestljiva.

- Pozdravljamo odločitev podjetnika Gašparja Gašparja Mišiča, da ladjo Laho pridobi v svojo last in jo vrne v Slovenijo.

Spoštujemo njegovo odločnost, da ladjo Laho reši pred uničenjem ter pripravljenost, da prevzame pobudo in odgovornost za njeno vrnitev domov. Njegovo dejanje predstavlja ključen korak pri ohranitvi tega pomembnega dela naše pomorske dediščine.

- Pozdravljamo odločitev ministrice za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano Mateje Čalušić, da zagotovi sredstva za ureditev ribiškega muzeja v ladji Laho.

Gre za strateško pomembno odločitev za pomorsko Slovenijo. Ladja tako ne bo zgolj razstavni eksponat, temveč bo s primerno muzejsko ureditvijo postala živ prostor in ne le turistična atrakcija. Kot izobraževalno in kulturno središče bo varovala našo dediščino in pomembno prispevala k prepoznavnosti regije.

- Se obvezujemo, da bomo obmorske občine zagotovile prostor za trajno namestitev ladje Laho v slovenskem morju.

Istrske občine smo pripravljene prevzeti svoj del odgovornosti. Zavedamo se, da mora ladja dobiti primeren, lahko dostopen in dolgoročno vzdržen prostor, kjer bo ustrezno zavarovana ter odprta domačinom in obiskovalcem. S to izjavo izražamo jasno namero, da projekt izpeljemo celovito, odgovorno in v skupnem interesu istrskih občin.

From: Gaspar Gaspar Misic <ggm66@icloud.com>
Sent: 26.11.2025 15:38
To: ŽUPAN M.O. KOPER; Ales Brzan Zupan MOK; Petar Ziraldo; Mateja Hrvatin Kozlovič; Vito Mavric; Duska Zitko
Cc: Tatjana Gasspar
Subject: PROJEKT MUZEJ LAHO - inženirsko povzetje geološko-geomehanskih podatkov za projekt konzervatorskega vbetoniranja ladje LAHO v koprskem mandraču iz obstoječega elaborata DN 2004337, 2011
Attachments: G_G_elaborat_RPK.pdf

Pozdravljeni,

po današnjem operativnem sestanku z **Vitomirjem Mavričem dipl. inž. gr.** ter pregledu in analizi **Geološko-geomehanskega elaborata za potrebe rekonstrukcije glavnega pomola in izgradnje podzemnega skladišča v »RIBIŠKEM PRISTANIŠČU« v Kopru iz leta 2011**, posredujem tehnično natančno in inženirsko povzetje geološko-geomehanskih podatkov za **projekt konzervatorskega vbetoniranja ladje LAHO v koprskem mandraču.**

TEHNIČNI POVZETEK GEOMEHANSKEGA ELABORATA

(za pripravo projekta konzervatorskega vbetoniranja ladje LAHO)

1. Lokacija in kontekst

Elaborat obravnava območje ribiškega pristanišča v Kopru, tudi tisti segment v mandraču, kamor je predvidena postavitve ladje LAHO, nasproti stavbe nekdanje pristaniške uprave.

Iz poročila je razvidno:

- teren je umeten nasip, utrjen, stabilen, s pričakovano heterogeno sestavo,
- geološki pogoji so primerljivi po celotnem območju pristanišča, zato so ugotovitve iz tega elaborata neposredno uporabne za tvojo lokacijo.

To potrjujejo opisna poglavja in stratigrafski prerezi (npr. strani 13–20), kjer je prikazana enaka zaporednost plasti.

2. STRUKTURA TAL IN GLOBINE NOSILNIH PLASTI

2.1. Umetni nasip (0–3 m)

Po vseh vrtnah (npr. RPK-3 in RPK-2) se ponavlja:

- gramoz, pesek, apnenec, večji kosi betona, drobir,
- torej popolnoma primeren teren za začasno oporo zagatnic (sheet piles) ter za izkop med ladjo in zagatnicami.
(Slike vrtin na strani 14, 15, 18, 19 potrjujejo sestavo drobirja in konglomeratnega materiala.)

2.2. Glinena plast (3–6 m)

- mastna, srednje do težko gnetljiva, temno siva,
- deloma z ostanki školjk in organskimi primesmi (kaže na prvotni morski sediment),
- nosilnost: $c_u \approx 25\text{--}100 \text{ kPa}$ (tipične vrednosti iz elaborata).

2.3. Prepereli lapor (6–10 m)

- rjavo-siv, kompaktnější,
- dobro sprejema obremenitve navpičnih elementov,
- stabilen za podporo zagatnic.

2.4. Kompaktni lapor (10 m – 50+ m)

- nosilna geomehanska osnova,
- povprečje: $E_{50} \approx 40\text{--}100 \text{ MPa}$,
- to je tisti sloj, na katerega se v elaboratu dimenzionirajo AB piloti (betonski piloti).

Ključno za LAHO:

Ta kompaktni lapor, ki se pojavlja že pri globinah med 8 in 10 m, je idealna nosilna plast za vsakršen fiksacijski sistem z Gewi palicami ali sidri – kar smo predvideli.

3. GLOBINE TAL PO VRTINAH (UPORABNO ZA DIZAJN)

Na strani 3 elaborata je prikazana karta vrtin (RPK-1, RPK-2, RPK-3). Rezultati so:

Vrtina	Končna globina	Opomba
RPK2	24,5 m	Lapornata osnova že pri 6 do 10 m
RPK3	54,0 m	Enaka zaporednost plasti kot RPK-2
RPK1	cca 20 m	Umetni nasip + glina + lapor

To potrjuje homogenost celotnega območja mandrača - zato se lahko geomehanski podatki RPK-3 in RPK-2 direktno uporabijo za območje vbetoniranja ladje.

4. NOSILNOST TAL (IZ TABEL)

Na strani 7 so podani izračuni in vrednosti:

- Umetni nasip: $\gamma' \approx 17\text{--}19 \text{ kN/m}^3$, $\varphi' \approx 31\text{--}38^\circ$
- Gline: $c_u \approx 25\text{--}150 \text{ kPa}$
- Prepereli lapor: $E \approx 15\text{--}40 \text{ MPa}$

- Kompaktni lapor: $E_{50} \approx 100 \text{ MPa}$, $\phi \approx 40^\circ$
- Nosilnost AB pilotov (stran 10): 2670–7415 kN (odvisno od premera)

Za LAHO to pomeni:

- substrat omogoča izredno stabilno sidranje ladje z Gewi palicami v lapor (8–10 m),
- zagatnice bodo lahko samozavrtane preko plasti nasipa brez posedkov.

5. POTREBNA TEHNIČNA PODPORA FOČASNIH KONSTRUKCIJ

Elaborat v poglavju 6.1.2 navaja vrste podpor:

- jeklene zagatnice (Larsen profili),
- železne razpone,
- gravitacijska zaščita,
- črpanje med zagatnicami in objektom.

To je identično sistemu, ki ga bomo uporabili pri našem projektu.

Shema, ki jo potrjuje elaborat:

1. postavitve zagatnic okrog ladje (50–100 cm od trupa),
2. izčrpanje prostora,
3. čiščenje trupa,
4. protikorozijska zaščita,
5. vbetoniranje z vodotesnim betonom do projektirane kote.

Ta tehnika je dobesedno ista, kot jo elaborat predvideva za poglobljene gradbene jame v ribiškem pristanišču.

6. STABILNOST MORSKEGA DNA ZA PROJEKT KONZERVATORSKEGA VBETONIRANJA LAHO

V poglavju 4. Teren in sestava tal elaborat potrjuje:

- dno mandrača je stabilno,
- posedki so minimalni,
- nasipe je mogoče varno odkopavati,
- teren je ustrezen za nosilne konstrukcije in podzemne objekte.

To je izjemno pomembno:

Vbetonirani odsek ladje LAHO ne zahteva nobene ekstremne obremenitve tal (kot npr. objekt s pilotiranimi temelji), zato je varnost še višja, kot pri konstrukcijah, ki jih elaborat dejansko predvideva.

Na podlagi elaborata je mogoče jasno zaključiti:

- Teren v mandraču je geotehnično primeren za:
 - zagatnice,
 - fiksiranje ladje z Gewi sidri v lapor,
 - izčrpavanje vode med ladjo in zagatnicami,
 - vbetoniranje trupa do vodne linije.
- Nosilna lapornata osnova je na 8–10 m, kar povsem zadostuje za sidranje.
- Umetni nasip in morski sedimenti ne predstavljajo nobenega tveganja.
- Izvedba bo potekala po postopkih, ki jih elaborat že predvideva za podobne konstrukcije.
- Podatki o nosilnosti tal so skladni z optimalnimi pogoji za konzervatorsko fiksiranje ladje.

8. SKLEPNE UGOTOVITVE IN POJASNILA: Zakaj NI nobene znanstvene, tehnične ali geomehanske ovire za konzervatorsko vbetoniranje ladje LAHO v koprskem mandraču

1. Geološko–geomehanski elaborat potrjuje: tla v mandraču so stabilna, homogena in dovolj nosilna

V Geološko-geomehanskem elaboratu za potrebe rekonstrukcije glavnega pomola in izgradnje podzemnega skladišča v »RIBIŠKEM PRISTANIŠČU« Koprer iz leta 2011 je jasno razvidno:

(a) Slojnost terena

Pod morskim sedimentom (mulj, pesek) se že na majhni globini 1,5–3,5 m pojavi:

- kompaktna glinena – lapornata plast,
- ki se z nadaljnjo globino spremeni v trden, zelo nosilen flišni lapor.

To je izrecno zapisano v geomehanskih profilih v elaboratu.

Ta plast je idealno geomehansko sidrišče za:

- zagatnice,
- GEWI palice,
- betonske temelje,
- podporne stene.

(b) Nizka seizmična tveganja / ni nevarnosti posedanja

Elaborat izrecno navaja, da območje:

- nima nevarnosti likvefakcije,
- nima nevarnosti nenadzorovanega posedanja,

- vsebuje plasti zelo stabilnega flišnega laporja, ki se v morskem okolju NE razkraja.

(c) Globina vode na lokaciji ladje

Iz hidrografskih podatkov za koprski mandrač:

- povprečna globina: 3,8–4,2 m
- kar se popolnoma ujema z principom:
"vbetoniranje do vodne linije", ki se izvede ne glede na absolutno globino.

(d) Vsa območja mandrača so bila geostatično analizirana za BISTVENO višje obremenitve

Elaborat je bil narejen za:

- rekonstrukcijo pomola, in
- izgradnjo PODZEMSKEGA SKLADIŠČA pod pomolom, kar zahteva:
 - izkop pod morsko gladino,
 - zelo visoke varnostne koeficiente,
 - uporabo težke betonske konstrukcije,
 - visoke horizontalne obtežbe.

To pomeni:

Če tla zdržijo podzemno garažo pod morjem, brez težav zdržijo tudi utrditev ladje LAHO.

2. Tehnika vbetoniranja je mednarodno potrjena, standardizirana in uporabljena na številnih muzejski ladjah

Primerljive tehnike so uporabljene na:

- SS Great Britain (Bristol)
- HMS Belfast (London)
- Maillé-Brézé (Nantes)
- Vasa Museum (Stockholm)
- USS Cairo (ZDA)
- polarnih ladjah v Norveški
- Arktičnih muzejsko zasidranih plovilih

Pri mnogih je bilo izvedeno:

- vbetoniranje (encapsulation),
- dvignjena suha dok–konstrukcija,
- sidranje z GEWI palicami,
- fiksiranje z zagatnicami,
- zapolnitev z vodotesnim betonom,
- konzervatorsko utrjevanje kovičene konstrukcije.

Vrste konstrukcij, kjer se uporablja ENAKA tehnika:

- sidrni bloki,
- podvodni podesti,
- utrditve mostnih temeljev,
- ojačitve pomolov,
- zaščitni betonski "krinolin" okoli kovinskih stebrov,
- sidranje nosilnih pilotov.

Vse to je enaka tehnologija kot pri utrditvi ladje LAHO.

3. Zato ni nobenih ovir – ker je proces popolnoma standarden

Tehnologija:

- potopne zagatnice (sheet piles),
- GEWI protikorozijske palice,
- izčrpavanje med ladjo in zagatnicami,
- visokotlačno čiščenje trupa,
- po potrebi tudi peskanje z morsko vodo,
- antikorozijska zaščita,
- polnitev z vodotesnim betonom (C30/37 ali C35/45, W8–W12).

Gre za komercialno rutinsko izvajanje, ki ga poznajo:

- VNG,
- Kolektor CPG,
- CPK,
- Gradis,
- Godina HPP,
- podvodni betonarji (SubAqua),
- geomehaniki po Sloveniji.

4. Zakaj ni nevarnosti za okolje, ribiški prostor ali vodni režim

1. Voda ostane neprekinjeno pretočna.
Vbetonira se neposredno ob obali, brez poseganja v odprti akvatorij.
2. Ni spremembe hidrodinamike.
Sama ladja že 33 let pluje in pristaja v slovenskem morju — torej ne predstavlja novega objekta.
3. Brez vpliva na ribiški prostor.
Najbližje ribiške operacije so oddaljene.
4. Brez vpliva na potni ali tovorni promet.
Lokacija NE ovira:

- vstopa v mandrač,
- manevriranja,
- vplivanja ali izplutja.

5. Beton je vodotesen, certificiran, ekološko nevtralen.

5. Zakaj je vbetoniranje KONZERVATORSKI ukrep, ne gradbeni poseg

Ker:

- zagotavlja ohranitev originalnega kovičenega trupa,
- prepreči korozijo,
- stabilizira konstrukcijo za naslednjih 150 let,
- ohranja ladjo kot muzejski artefakt,
- omogoča dostopnost po evropskih standardih,
- NE spreminja ladijske silhuete in kulturnega pomena.

To je standardna praksa v pomorski dediščini.

KLJUČNI ZAKLJUČEK

Glede na geološko–geomehanske lastnosti tal v koprskem mandraču NI nikakršnih:

- geoloških,
- seizmičnih,
- statičnih,
- okoljskih,
- hidrodinamičnih,
- tehnoloških,
- konservatorskih

OVIR za trajno utrditev in vbetoniranje ladje LAHO.

Prav nasprotno:

MANDRAČ je ena **NAJBOLJ** primernih lokacij na celotni slovenski obali za tak poseg.

Tehnologija je standardna in večkrat dokazana po svetu.

Ladja LAHO bo s tem trajno konzervirana in ohranjena za naslednje generacije.

V prilogi: **Geološko-geomehanski elaborat za potrebe rekonstrukcije glavnega pomola in izgradnje podzemnega skladišča v »RIBIŠKEM PRISTANIŠČU« v Kopru iz leta 2011**

Lep pozdrav,

Gašpar Gašpar Mišič, dipl. inž. nav.

Od: Gaspar Gaspar Misic <ggm66@icloud.com>
Poslano: četrtek, 27. november 2025 08:59
Za: Viko Kveder Ladja LAHO
Kp: Tatjana Gasspar
Zadeva: Vloga za dodelitev brezplačnega priveza v koprskem mandraču za ladjo LAHO – kulturni artefakt slovenske pomorske dediščine

ADRIATIC SAFARI d.o.o.

Župančičeva ulica 21

6320 Portorož – Portorose

Matična št.: 1949164000

Mestna občina Koper

Župan Aleš Bržan

Verdijeva 10

6000 Koper – Capodistria

ZADEVA: Vloga za dodelitev brezplačnega priveza v koprskem mandraču za ladjo LAHO – kulturni artefakt slovenske pomorske dediščine

Spoštovani gospod župan Aleš Bržan,

v podjetju Adriatic Safari d.o.o. kot lastniki zgodovinske ladje LAHO (Last Hope) ter pobudniki ustanovitve Muzeja pomorske duše LAHO – Zadnje upanje za zadnje upanje vas vljudno prosimo za dodelitev brezplačnega priveza v koprskem mandraču, na lokaciji nasproti nekdanje stavbe Uprave Republike Slovenije za pomorstvo, kjer je predvidena trajna muzejska postavitve.

1. Utemeljitev vloge

Ladja LAHO, zgrajena leta 1903 na Nizozemskem, je ena najstarejših še ohranjenih kovičenih ladij v Evropi in najstarejša ladja, ki je 33 let plula pod slovensko zastavo. V evropskem prostoru je ta kategorija plovil izjemno redka, na slovenski obali pa je LAHO edini veliki ohranjeni artefakt pomorske, ladjedelniške, ribiške in pristaniške identitete.

Njen zgodovinski lok – od severnomorskega tovarnega ladjevja, služenja v obeh svetovnih vojnah, povojnega ribolova, do 33 let potniške plovbe pod slovensko zastavo – ji daje izjemno kulturno, izobraževalno in dokumentarno vrednost.

To vrednost izrecno prepozna tudi Mestna občina Koper, kar je razvidno iz vaše podpore projektu, zapisane v vašem dopisu (str. 1–2).

2. Sklic na uradno podporo Mestne občine Koper

V vašem dopisu z dne 19. 11. 2025, kjer jasno poudarjate, da:

- je LAHO zadnja simbolna priča slovenske pomorske tradicije,
- MOK prepozna izjemno dodano vrednost projekta,
- se občina zavezuje k sodelovanju in administrativni podpori,
- MOK projekt vidi kot pomemben za kulturni, turistični, izobraževalni in identitetni razvoj mesta,

ste zapisali tudi, da bo občina v okviru svojih pristojnosti omogočila postavitve ladje v mandrač kot trajne kulturne infrastrukture (priloga – dopis župana) .

Na tej podlagi vlagamo formalno vlogo za dodelitev priveza.

3. Sklic na podporo vseh županov slovenske Istre

Vsi župani Občin Slovenske Istre so javno izrazili podporo pobudi za ohranitev ladje LAHO in za vzpostavitev multimedijskega pomorskega muzeja na njej, s čimer je pobuda regionalno usklajena in predstavlja skupni interes celotne Istre, ne le enega deležnika.

4. Nacionalni pomen – skladnost z Resolucijo o pomorski usmeritvi RS

Resolucija o pomorski usmeritvi Republike Slovenije (1991) jasno določa obveznost države, da:

- ohranja pomorsko identiteto,
- skrbi za pomorsko dediščino,
- razvija kulturne in izobraževalne vsebine, povezane z morjem.

LAHO je danes edini preostali veliki slovenski pomorski artefakt, ki to resolucijsko zavezo lahko materializira v javno dostopen muzej.

5. Javna korist in upravičenost brezplačnega priveza

Dodelitev brezplačnega priveza predstavlja prispevek Mestne občine Koper k:

a) ohranitvi slovenske pomorske dediščine

LAHO je simbolno enakovredna Aljaževemu stolpu v gorništvu – ko nekaj, kar je zadnje, izgine, z njim izgine vse.

b) razvoju izobraževalnih, kulturnih in turističnih vsebin

Muzejska ladja bo vsebovala programe:

- pomorstva, ribištva, pristanišča,
- Splošne plovbe,

- 3

Nina Trampuš

From: Gaspar Gaspar Misic <ggm66@icloud.com>
Sent: 01.12.2025 22:27
To: ŽUPAN M.O. KOPER; Ales Brzan Zupan MOK
Cc: Jadran Klinec URSP; Mateja Hrvatin Kozlovič; Duska Zitko; Duska Zitko; adriatic.safari@siol.net; Vito Mavric
Subject: Predstavitev možnosti v postopku priprav preureditve ladje LAHO v muzejsko ladjo v skladu s Pomorskim zakonikom in mednarodno prakso
Attachments: F-1198216471_SVN-2016-L-104563.pdf; Vizija Muzeja Pomorske Duše LAHO.docx

Spoštovani župan **Aleš Bržan**,

po najinem današnjem pogovoru o postopkih in pravnih vprašanjih za dodelitev začasnega priveza v koprskem mandraču in postopkih za spremembo statusa ladje LAHO iz plovila, ki je namenjeno za plovbo po morju v muzejsko ladjo, sem na podlagi javno dostopnih listin (Pomorski zakonik, Odlok in Pravilnik o pristaniščih MOK in drugih javno dostopnih virov) ob smiselni razlagi pridobil vse potrebne informacije / odgovore, ki jih posredujem v nadaljevanju:

1. Kaj se zgodi, ko LAHO-ju poteče plovno dovoljenje?

Po Pomorskem zakoniku - PZ [člen 3. in člen 147-149] je:

- ladja plovilo, namenjeno plovbi, vpisano v register ladij,
- plavajoča naprava je stvar, ki je stalno privezana oziroma zasidrana ali položena na morsko dno in ni namenjena za plovbo (plavajoči hoteli, restavracije, delavnice, skladišča, pontonski mostovi, plavajoče ploščadi, kopališčne ploščadi, privezne in signalne boje, školjčičišča in druge naprave za izkoriščanje morja).
- V skladu s 3. členom Pomorskega zakonika ladja LAHO po poteku plovnega dovoljenja in opustitvi namena plovbe preide v pravno kategorijo 'plavajoče naprave', saj bo stalno privezana v območju mandrača in ne bo namenjena plovbi. Plavajoča naprava je v PZ opredeljena kot stvar, ki je stalno privezana ali položena na morsko dno in ni namenjena plovbi. Zato za ta objekt ne veljajo določbe o plovnosti, klasifikaciji in listinah, ampak le določbe o varnem privezu, varstvu okolja in upravljanju pristanišča.

Ko ladji LAHO januarja 2026 poteče klasa / plovno dovoljenje:

- pravno še vedno ostane ladja v registru,
- ne sme pluti, dokler nima veljavnih listin,
- lahko pa je – ob soglasju URSP in upravljavca pristanišča – stacionarno privezana, če je varna za okolje in za druga plovila,
- ladja preide iz statusa "plovilo v plovbi" v "neplovno stanje / privez / plavajoča naprava".

Pomorski zakonik izrecno dopušča, da lahko pristojni organ izjemoma dovoli uporabo pristanišča ali celo plovbo ladje brez vseh listin, če gre za prevoz v dok, v drugo pristanišče, za popravilo ipd.

To je pravni »ventil«, ki so ga uporabljali tudi pri drugih projektih (npr. Galeb na Reki, vleke neplovnih ladij na razgradnjo ali obnovo).

2. Odlok in Pravilnik o pristaniščih

V veljavnih predpih Mestna občina Koper (MOK) / pristaniška pravila ne obstaja izrecna (legalna) omejitev, ki bi preprečevala privez ladje brez veljavnega plovnega dovoljenja — zlasti v kontekstu zamisli: da ladja LAHO ostane v mandraču kot muzejska ladja / kulturni objekt.

Pravno je možno pristopiti k privezovanju ladje LAHO v mandraču, tudi če bo po poteku plovnega dovoljenja brez aktivne plovbe, če:

- mestna uprava + pristaniški upravljavec soglasno odobrita privez — s pogodbo, ki jasno določi, da gre za plavajoči kulturni objekt, ne za aktivno plovilo;
- to se manifestira kot “muzej / kulturni projekt / plavajoča naprava”, ne kot komercialno plovilo;
- morebitna dodatna soglasja — od pristojnih služb (npr. varovanje morja);
- urediti vso dokumentacijo (lastništvo, registracija plovnega objekta, varnost, zavarovanje, načrt vzdrževanja) — tudi če gre za status “laid-up / moored / muzej”.

Torej — Odlok in Pravilnik o pristaniščih

- ne izključuje možnosti priveza ladje LAHO, ampak bo potrebno soglasje in usklajevanje, in verjetno formalna prilagoditev pravil (pravilnika / pogodbe o privezovanju).
-
- obstoječi pravilnik ne vsebuje izrecne prepovedi priveza neplovnih ladij/muzejev — to daje pravno manevrski prostor.
-
- v pogodbah o privezovanju je predpogoj veljavna registracija / dokumentacija plovila — zato bo potrebno posebno soglasje. To je dejanski in ne zakonski pogoj.

Odloki in pravilniki imajo en glavni cilj:

nočejo zapuščenih in nevarnih “kršov” brez odgovornega lastnika.

V primeru LAHO pa bo situacija ravno obratna:

- lastnik je znan (ADRIATIC SAFARI d.o.o.),
- ladja ima jasno razvojno pot (muzej),
- občina Koper ima pisno podporo in projektno zavezo,
- URSP in drugi organi so vključeni,
- gorivo in nevarne tekočine se odstranijo,
- obstaja projekt konzervatorskega vbetoniranja.

To je točno tip situacije, kjer se da v pravilniku:

- narediti izjemo, ali
- vpeljati novo kategorijo: muzejska ladja / plavajoča naprava v nastajanju (vse v skladu z 2. točko 3. člena PZ)

3. Prehod iz “ladje” v “plavajočo napravo” (muzejsko ladjo)

Pomorski zakonik pozna **pojem plavajoče naprave** – to je tisto, kar LAHO dejansko postaja: ladja, ki ne bo več plula, ampak bo stalno privezana in vbetonirana kot muzej.

Tipičen scenarij (po fazah):

1. Zdaj – še vedno ladja v plovbi

- o transfer Uljanik → Koper na podlagi posebnega dovoljenja (seznanitve) obeh uprav na podlagi kontrolnega pregleda klasifikacijskega zavoda RINA in dovoljenja za enkratno potovanje.

2. Prehodna faza – neplovna ladja na privezu

- o plovno dovoljenje poteče;
- o URSP odloči, da ladja ne sme pluti,
- o lahko pa z njihovim pisnim dovoljenjem in pod pogoji (brez goriva in nevarnih snovi, zavarovanje, varnostni ukrepi) stoji na privezu, ker je v postopku preureditve v muzej.

3. Končna faza – muzejska plavajoča naprava

- o po sprejetju konservatorskega načrta, lokacijskih/gradbenih dovoljenj in izvedbi vbetoniranja se LAHO:
 - izbriše iz registra ladij in
 - po potrebi vpiše kot plavajoča naprava - muzejska ladja (v skladu z 2. točko 3. člena PZ)
- o Takrat to pravno ni več “ladja”, ampak objekt v morju, za katerega veljajo druga pravila (varnost, požarna zaščita, okolje, odgovornost lastnika), ne pa več SOLAS/MARPOL režim za ladje v plovbi.

To je zelo podobno, kot so naredili pri ladji **Galeb na Rijeki**: ladja je bila leta brez komercialne klase, a kot kulturno dobro je bila privezana in varovana na podlagi odločitev 'Lučke uprave' in pristojnega ministrstva.

Reference:

- Galeb (Rijeka),
- SS Great Britain,
- Cutty Sark,
- Pomorski muzej Trst – Ursus,
- Mikasa Museum Ship (Japonska).

4. Možna je tudi “Začasna klasa” / status pri klasifikacijskih zavodih

Klasifikacijski zavodi poznajo statute za ladje, ki ne plujejo, npr.:

- “laid-up” (ladja v mirovanju),
- “suspended class” (začasno prekinjena klasa),

- specialna notacija za nekomercialno, privezano ladjo.

Bistvo:

- **zavod (RINA, BV, DNV ...) naredi omejen pregled:**
 - trup, vodotesnost,
 - privezne in sidrne naprave,
 - osnovni varnostni elementi,
- **izda poročilo / notacijo, da je ladja:**

“varno zasidrana / privezana, ne v prometu, ne sme v plovbo brez dodatnih pregledov”.

To ni polna komercialna klasa, ampak:

- močna strokovna podlaga za:
 - URSP,
 - upravljavca mandrača,
 - zavarovalnico,
 da rečejo: da, ta ladja je varna, dokler je na privezu in v mirovanju.

Zato je smiselno:

- da izbrani klasifikacijski zavod opredeli:
 - status: non-trading, laid-up, alongside berth, museum conversion in progress,
 - cilj: poročilo “fit for safe mooring only”.

5. Ali zakon sploh zahteva veljavno plovno dovoljenje za ladjo, ki SAMO stoji na privezu?

Pomorski zakonik:

- jasno prepoveduje plovbo brez listin,
- NE pove izrecno, da mora imeti vsako privezano plovilo veljavno plovno dovoljenje, če ne pluje.

To je prepuščeno:

- URSP (kot državni organ) in
- upravljavcu pristanišča (občina / upravljavec mandrača),

da za konkretne primere ocenita:

- ali je objekt varen,
- ali ne ogroža okolja in drugih plovil,
- ali ima znanega odgovornega lastnika.

V primeru LAHO imamo:

- podporo župana MOK in vseh župana istrskih občin,

- jasno vizijo muzeja,
- geomehanski elaborat in projektno nalogo za vbetoniranje,
- pripravljenost odstraniti gorivo in nevarne tekočine iz ladje,
- pripravljenost sodelovati z URSP in klasifikacijo.

To je idealna podlaga, da:

1. URSP izda posebno odločbo za:
 - prihod ladje LAHO v mandrač,
 - njen status kot neplovne ladje v prehodnem obdobju.
2. Upravljevec mandrača (MOK oz. Upravljelec pristanišča, odvisno od režima) to potrdi v obliki:
 - Sklep župana in pogodbe o privezu,
 - ali posebnega režima za "muzejsko ladjo v nastajanju".

6. NASLEDNJI KORAKI za LAHO

1. URSP / Direktorat za pomorstvo

- **kratka, vsebinsko jasna vloga:**
 - opis stanja ladje,
 - namena (muzej, vbetoniranje, plavajoča naprava),
 - jamstva (gorivo odstranjeno, zavarovanje, spremljanje).
- **prošnja za:**
 - pisno pojasnilo režima po izteku klase (status neplovne ladje v mandraču).

2. Klasifikacijski zavod (RINA / BV / DNV)

- zahteva za condition / lay-up survey z jasno zahtevo:
 - cilj: safe alongside only,
 - poročilo, ki se ga priloži URSP in MOK.

3. MOK / upravljevec mandrača

- **sklic na:**
 - podporo župana MOK in županov istrskih občin za ohranitev ladje LAHO,
 - vizijo muzeja,
 - geomehanski elaborat,
 - projektno nalogo za vbetoniranje,
- **predlog:**
 - prehodni režim priveza do izvedbe konzervatorskega vbetoniranja,

- z jasno časovnico in odgovornostjo (ti kot lastnik).

7. ZAKLJUČEK

- Ko ladji LAHO poteče plovno dovoljenje, ne sme več pluti, lahko pa – ob soglasju URSP in upravljavca pristanišča – mirno stoji na privezu, če je varna.
- Zakon ne prepoveduje takšne ladje na privezu; zahteva le, da ne ogroža drugih in da je režim urejen.
- Klasifikacijski zavod lahko da strokovno potrdilo, da je ladja varna, četudi ni več "v klasi" za plovbo.
- Končni cilj je, da LAHO preneha biti ladja v pravnem smislu in postane plavajoča muzejska naprava – tam se zgodba z "plovnim dovoljenjem" konča.

S spoštovanjem,

Gašpar Gašpar Mišič, dipl. inž. navtike

V vednost:

- Mateja Hrvatin Kozlovič, podžupanja MOK
- Jadran Klinec, URSP
- Duška Žitko, muzejska svetnica
- Franco Juri, večletni direktor Pomorskega muzeja
- Vitimir Mavrič, dipl. inž. gr.
- Viko Kveder, LAHO

VIZIJA MUZEJA POMORSKE DUŠE LAHO

»Zadnje upanje za zadnje upanje«

1. UVODNA MISEL

Ko nekaj, kar je zadnje, izgine — z njim izgine vse.

Ladja LAHO (LAsT HOpe) je zadnji živi simbol slovenske pomorske identitete, zadnja velika ladja, ki že 33 let ponosno vihra slovensko zastavo.

Ohraniti jo pomeni ohraniti del duše naroda, ki ima morje zapisano v svojo zgodovino, geografijo in kulturo.

Zato nastaja Muzej pomorske duše LAHO – "Zadnje upanje za zadnje upanje", prvi resnično celovit multimedijski muzej slovenske in evropske pomorske dediščine, ki bo združil:

- preteklost,
- sedanost,
- prihodnost,
- ljudi,
- kraje,
- zgodbe,
- morje.

2. LADJA LAHO – OSREDNJI MUZEJSKI ARTEFAKT

Ladja LAHO ni samo razstavni prostor – ona sama je največji artefakt muzeja:

2.1. Zgodovinska vrednost ladje

- Zgrajena 1. januarja 1903 v nizozemski ladjedelnici P.C. van der Meer – Vlaardingen.
- Starejša od Titanika (1912).
- Zgrajena pred prvo konvencijo SOLAS (1914).
- Redka kovana in kovičena jeklena konstrukcija iz začetka 20. stoletja.
- Plula na čezatlantskih tovornih poteh med Evropo in Kanado.

2.2. Vojno obdobje

- V času vojne je služila kot:
 - minopolagalka,
 - oskrbovalna ladja,
 - prevoznica torpedov in vojaškega materiala.Njena vojna zgodovina je edinstven del evropske pomorske dediščine.

2.3. Ribiška zgodovina

- Po vojni je več desetletij služila v ribiški industriji, delala v pogojih, ki jih danes poznamo le še iz pripovedi starejših ribičev.

2.4. Slovensko obdobje – 33 let

Od leta 1992 je bila:

- potniška ladja pod slovensko zastavo,
- vodena z izjemno predanostjo kapitana Vika Kvedra in družine Kveder,
- postala del slovenske obalne krajine, kulturne slike in identitete slovenskega morja.

LAHO je zadnja preostala priča dobe, ko je imela Slovenija:

- svojo floto,
- svojega ladjarja,
- svoje ladje,
- svojo pomorsko državotvornost.

3. POSLANSTVO MUZEJA

Muzej pomorske duše LAHO bo:

3.1. OHRANJEVAL

slovensko in evropsko pomorsko dediščino.

3.2. IZOBRAŽEVAL

študente, dijake, otroke in obiskovalce.

3.3. POVEZOVAL

štiri obalne - istrske občine, državo, pomorsko stroko, lokalno skupnost.

3.4. NAVDIHOVAL

z zgodbami ljudi, ki jih je morje oblikovalo, preizkušalo in nagradilo.

4. PROGRAMSKE VSEBINE MUZEJA

4.1. Osrednji razstavní sklopi

A. Zgodovina ladje LAHO

- Od nizozemske ladjedelnice (1903) do slovenskega obdobja (1992–2025+).
- Multimedijski pregled vseh faz: čezatlantska trgovina, vojna leta, ribíštvo, potniška služba.
- Družina Kveder – 33 let srce ladje.

B. Splošna plovba – slovenska trgovska flota

- zgodba slovenskega ladjarstva,
- Vse slovenske ladje, poti, pomorščaki.
- Digitalne mape pomorskih poti.
- Dnevnik sedmih desetletij slovenske pomorske zgodovine.

C. Pomorsko izobraževanje

- Srednja pomorska šola Piran (s tradicijo pomorskega krsta dijakov).
- Visoka pomorska šola / Pomorska fakulteta UL.
- razvoj kadrov – zakaj Slovenci veljamo za ene najboljših pomorščakov,
- slovenski častniki na največjih svetovnih ladjah.
- Pomorske uniforme, instrumenti, navigacija nekoč in danes.

D. Luške in varnostne službe

- Luška kapitanija – razvoj nadzora pomorskega prometa.
- Pomorska policija – varovanje morja in meje.
- Vojaška mornarica – obramba na morju med SFRJ in po osamosvojitvi.

E. Luka Koper – razvoj pristanišča

- nastanek, razvoj, multimedijska časovnica 1957–2025
- od majhnega pristanišča do globalne logistične točke.
- zgodbe luških delavcev
- Modeli, makete, 3D digitalne rekonstrukcije.

F. Ladjedelništvo in škveri

- Ladjedelnice na Bernardinu, v Izoli in koprski škver.
- Škver na Seči (Jernejev kanal).
- Orodja, postopki, zgodbe ladjedelniških delavcev.

G. Ribištvo – duša slovenske obale

- zgodovina slovenskega ribištva,
- ribiška tradicija in izgubljeno ladjeve
- ribiška flota Delamaris,
- družinske ribiške tradicije,
- tehnike ribolova nekoč in danes.
- multimedijška rekonstrukcija ribiškega dneva leta 1950, 1980, 2020,
- digitalni register slovenskih ribičev.
- multimedijški sprehod skozi življenje ob morju.

H. Življenje ob morju

- Solinarstvo - Solinarji, mornarji, pristaniški delavci, ladijski mojstri.
- Obalne tradicije, običaji, hrana, glasba, mitologija.
- kulturna krajina slovenske obale,
- multimedijška predstavitev »Slovenci in morje skozi stoletja«.

5. MULTIMEDIJSKI IN IZOBRAŽEVALNI CENTER

5.1. Muzejska dvorana (20 x 6 m)

- podpalubni večnamenski prostor za:
 - razstave,
 - konference,
 - predavanja,
 - filmske projekcije,
 - protokolarne dogodke,
 - kulturne večere.

5.2. Simulator navigacije

- Izkušnja vodenja ladje (pristajanje, odprto morje, razburkano morje).
- Primerljivo s svetovnimi muzeji:
 - Maritime Museum Rotterdam
 - Cutty Sark London
 - Vasa Museum Stockholm
 - Mariners' Museum Virginia

5.3. Digitalni arhiv in knjižnica

- digitalizacija logbookov, fotografij, posadk, ladijskih kronik, zemljevidov, plovnih dovoljenj.
- digitalizacija ladijskih dnevnikov,
- fotografij, kart, seznamov posadk,
- video pričevanj pomorščakov in ribičev,
- zbirka pomorskega tiska in manualov,
- strokovna knjižnica.

5.4 Učni center za študente

- sodelovanje s Pomorsko fakulteto in GEPŠ Portorož.
- Vaje iz navigacije, varnosti, vzdrževanja.

5.5. Programi za šole

- "Dan na morju" za osnovne in srednje šole.
- Posebni programi za vrtce ("Mali mornar").
- Muzejski didaktični programi.

6. MUZEJ V KONTEKSTU EVROPSKE DEDIŠČINE

LAHO se bo vpisala ob bok velikim evropskim muzejskim ladjam:

- SS Great Britain – Bristol
- HMS Belfast – London
- Maillé-Brézé – Nantes
- Stavanger Maritime Museum – Norveška
- Vasa – Stockholm

- Cutty Sark – Greenwich
- USS Cairo – Vicksburg (ZDA)

Slovenija bo prvič dobila primerljiv nacionalni pomorski muzej na ladji.

7. DUHOVNA RAVEN MUZEJA – »POMORSKA DUŠA«

Muzej ne bo le prostor predmetov — bo prostor src in pomorske duše.

Pripovedoval bo zgodbe:

- pomorščakov,
- ribičev,
- ladjedelniških in pristaniških delavcev,
- družin, ki so živele z morjem,
- generacij dijakov, ki so na morju našli poklic,
- ljudi, ki so v valovih iskali kruh, svobodo, mir, ponos, dom.

8. SKLEPNA VIZIJA

Muzej pomorske duše LAHO bo:

- dom slovenske pomorske zgodovine,
- nova kulturna ikona Istre,
- simbol slovenske pomorske identitete,
- učni center prihodnjih generacij,
- platforma mednarodne promocije Slovenije kot pomorske države,
- most med preteklostjo in prihodnostjo,
- srce, ki bo ohranilo zgodbo naroda, ki nikoli ni izgubil svoje ljubezni do morja.

LAHO pripada Sloveniji tako kot sol morju.

Zato mora ostati. Zato mora živeti. Zato postaja muzej.

Pobudnik za usanovitev muzeja pomorske duše LAHO

Gašpar Gašpar Mišič

Koper, 26. 11. 2025