



I Z V E S T J A
POMORSKEGA MUZEJA PIRAN

S T R E N N A
DEL MUSEO DEL MARE DI PIRANO

2009

© Pomorski muzej - Museo del Mare »Sergej Mašera« Piran - Pirano

Izid publikacije sta finančno podprla Občina Piran in Ministrstvo za kulturo Republike Slovenije.

Za vsebino in jezikovno pravilnost prispevkov odgovarjajo avtorji.

CIP - Kataložni zapis o publikaciji

Narodna in univerzitetna knjižnica, Ljubljana

94(497.472)(082)

656.61(497.472)(082)

IZVESTJA Pomorskega muzeja Piran / [uredil Igor Presl ; prevodi Ivan Marković]. - Piran : Pomorski muzej "Sergej Mašera", 2009

ISBN 978-961-91279-9-5

1. Presl, Igor

248651776

Kazalo



Martina Gamboz	<i>Prvemu letniku na pot</i>	5
Martina Gamboz	<i>Cenni introduttivi per la Strenna</i>	6
Igor Presl	<i>Predgovor ali: kako videti lastno slepoto</i>	7

RAZPRAVE

Nadja Terčon	<i>Kozala - govorica obrobij preteklosti: reško gradivo v Pomorskem muzeju »Sergej Mašera« Piran</i>	15
Flavio Bonin	<i>Tipologija ladij in ladijskega tovora na SZ obali istrskega polotoka med 16. in 18. stoletjem</i>	46
Bogdana Marinac	<i>Podmorničar. Razstava Pomorskega muzeja »Sergej Mašera« Piran</i>	61
Igor Presl	<i>Poskus spoznavanja načina življenja predindustrijskega ladjedelca skozi arhivske vire</i>	91
Magda Reja	<i>Severnoafriško gusarstvo v 18. stoletju kot slepilni manever</i>	140
Nadja Terčon	<i>Razumeti pomen morja. Zgodovinski pregled pomorstva in pomorskega prometa v severozahodnih istrskih mestih</i>	158

ZAPISI IN POROČILA

Savina Gorišek	<i>Kapitan in njegov Petek</i>	200
Marica Merljak	<i>Življenjska zgodba upokojene uslužbenke Splošne plovbe Piran</i>	210
Marko Bonin, Primož Marinko	<i>Bibliografija časopisnih člankov o Luki Koper v obdobju 1956-2003</i>	230
Nadja Terčon, Bogdana Marinac, Snježana Karinja, Igor Presl	<i>Ženske in pomorstvo: »Zakaj na morje?«</i>	234
Igor Presl	<i>Zgled dobre prakse in inovativne simbioze? Pomorski muzejski kampus Forum Marinum v Turkuju</i>	244
Nadja Terčon, Bogdana Marinac, Snježana Karinja	<i>Rex – blišč, propad, obujeni spomin. Razstava Pomorskega muzeja »Sergej Mašera« Piran</i>	250
	<i>Navodila avtorjem prispevkov</i>	270

Prvemu letniku na pot



Z velikim veseljem pozdravljam nova *Izvestja / Strenna*, ki so v obdobju multimedijskega zapisa pristno papirnata. Še vedno menimo, da je treba zapisati in izdati svoje misli in strokovna spoznanja, zato smo se v Pomorskem muzeju odločili, da nova *Izvestja* izidejo v tiskani obliki, četudi v obdobju recesije, ki nam narekuje zelo premišljeno rabo proračunskega denarja.

Verjamemo, da potrebujemo korak nazaj v pravo smer. To je smer pristnega zapisa čistih misli. To je moje osebno voščilo publikaciji, ki bo vsebovala spoznanja in presežke v muzejskem delu, prinašala vesti o proučevanju pomorske dediščine. Prvotno je publikacija namenjena strokovnim prispevkom kustosov muzeja, si pa močno, od prve številke dalje želi tudi zunanjih kvalificiranih sodelavcev. Take, ki vedo, kako izbiramo vsebinske sestavine in s kakšno resnostjo moramo proučevati pomorsko dediščino, ki izginja, in tisto, ki se poraja pred našimi očmi. Lep je vonj po knjigah, ki pospremi naš sprehod po pomembni knjižnici, ki jo varujemo v Pomorskemu muzeju Piran, *Biblioteca Civica*. Našemu občinstvu želimo zagotoviti veliko prijetnega branja in bodoči generaciji mnogo sprehodov po takih knjižnicah, ki kar kličejo k spoznanju. Dovolite torej, da zaželim Izvestjem obilo letnikov in vam, dragi bralci, ki vam je vse to namenjeno, obiskujte muzeje po svetu, da pomnimo, ko gremo od koder prihajamo.

Martina Gamboz, direktorica Pomorskega muzeja Piran

Cenni introduttivi per *la Strenna*



Con grande piacere licenziamo alle stampe il primo numero della pubblicazione intitolata *Izvestja / Strenna*, che in questo periodo di scrittura ipertestuale è ancora piacevolmente cartacea. Crediamo nella necessità di fissare pensieri e dissertazioni scientifiche sulla carta e non solamente su supporti multimediali, perciò pubblichiamo un primo numero quasi controcorrente in un periodo di recessione economica che non induce all'apertura di nuovi capitoli di spesa.

Pensiamo di dover compiere un passo nella direzione giusta, quella che permetta la trasmissione di pensieri cristallini e maturi alla stampa. Il mio più sincero augurio riguarda la neonata pubblicazione, possa essa contenere il numero maggiore di nuove conoscenze e acquisizioni negli ambiti museali, con collaboratori qualificati siano essi curatori siano collaboratori esterni, consci dell'importante missione, che il museo deve realizzare: tutelare il patrimonio marittimo sul quale incombe l'oblio. Il Museo del mare di Pirano riserva al visitatore una suggestione particolare nell'attraversare l'importante *Biblioteca Civica*, che esso conserva e promuove. Permettete quindi che questo licenziamento alle stampe giunga con l'auspicio di molteplici prossimi numeri, che concedano alle generazioni future stimolanti percorsi intellettuali. Un museo per antonomasia mira alla realizzazione di cittadini consapevoli delle proprie radici con basi salde per articolati percorsi di vita e di conoscenza.

Martina Gamboz, direttore Museo del mare di Pirano

Predgovor

ali:
kako videti lastno slepoto



V vsaki knjigi je predgovor prva in hkrati zadnja stvar: ali naj pojasnjuje namen dela ali pa naj ga opravičuje in odgovarja na pričakovane kritike. Ker se bralci navadno kaj malo menijo za npravstvene namene in napade v revijah, predgovorov ne berejo. Naša publika je še tako mlada in preprosta, da ne razume basni, če je na koncu ne čaka nauk. Podobna je čudaku, ki prisluškuje prisrčnemu pomenku dveh diplomatskih predstavnikov sovražnih si držav in je prepričan, da zaradi medsebojnega prijateljstva oba varata svoji vladi. Ne zdi se torej napačno domnevati, da je zgoščeno predstavitev pričujočega zbornika modro začeti z apologijo.

Snovalec vsakega dela, ki presodi, da bo njega rezultat vreden vloženega truda in odpovedi prijetnejšim opravičilom, mora biti pripravljen na temeljno dihotomijo, ki ga bo spremljala vso pot do tiskarne in distribucije. Njegov izdelek mora namreč biti (vsaj) toliko konformen z veljavnimi kánoni, da bo uporaben, tj. berljiv, hkrati pa toliko samosvoj, da ne bo utonil v množici prav zaradi te podobnosti (sicer bi bila vsak trud in zavestna odpoved ugodju za snovalca žaljiva). Zastaviti si mora torej neko strategijo preživetja, ki ga bo vodila med čermi skrajnosti, ne da bi prisegal na svetost »zlate sredine«. Kako pa to doseči prav v času, ko zgodovinopisje svojega predmeta ne razume več kot neodvisno empirično entiteto, ki jo lahko, če le ni pristransko, z rigoroznimi metodami verodostojno (objektivno) rekonstruira? Ko je preteklost le še diskurzivna konstrukcija in rezultat reprezentacij, ne pa neodvisni zunanji vir reprezentacij? Ko se pomen vseh zgodovinskih virov ustvarja šele v procesu branja in »delati zgodovino« pomeni uporabljati diskurze, ki imajo v središču zanimanja razlago »branja« in ustvarjanja pomena? Ko je jasno, da vsako tako »branje«, tj. transformacija preteklosti oz. nje ostankov v zgodovinsko pripoved, poteka skozi jezikovne protokole in reprezentacijske prakse, ki se dogajajo na področju boja za družbeno moč? V samih zgodovinskih virih, sledeh preteklosti, namreč ni osnove za izbiro, na kateri način naj jih razumemo, ni preizkusnega kamna, kriterija, ki bi bil referenca pri preverjanju resničnosti. Ker bi si v tej smeri lahko zastavili več (sicer plodnih) vprašanj kot dobili odgovorov, pričujoči zbornik pa ne želi biti (n-ti) manifest (post)postmodernizma, saj ne bi zadostil drugemu pogoju »spoznanja za preživetje«, tj. svojskosti, bomo »umetnost upovedovanja podob preteklosti« skušali razumeti skozi možnosti, ki jih

ponuja t. i. zgodovinopisje »omejenega dosega«. Vsako kritično branje kateregakoli vira ali njegove interpretacije nas torej lahko le sili v ugotavljanje minimuma pogojev, pod katerimi obravnavani tekst vsaj za silo zadosti, ali pa tudi ne, »kriterijem resnice«. Pri tem seveda ne gre za filozofsko opredelitev Resnice, temveč za poskus razumevanja, kaj je v nekem času veljalo za resnično. Zgodovinske rekonstrukcije torej ne gre presoјati glede na to, kako zvesto predstavlja realno, saj je realnost vedno produkt protokolov zgodovinsko »že povedanega«. Moč zgodovinopisja ni v množici podatkov o preteklem, ki jih posreduje, temveč v tem, da ponuja specifične oblike, v okviru katerih sploh lahko razmišljamo o preteklosti.

Vprašanje »Kaj je zgodovina?« bi se moralo glasiti »Za koga je zgodovina?«. Nekaterе družbene skupine bi rade harmonično zgodovino brez konfliktov, drugi bi od nje želeli duševni mir, tretji zahtevajo grob individualizem, četrti strategijo za revolucijo, peti spet za reakcijo itn. Vrsta je tako logično kot praktično neskončna. Do postmodernih premikov in zasukov v zgodovinopisju je morda prišlo tudi po zaslugi demokratizacije izobraževalnih in drugih sistemov, ki je takorekoč »h koritu« pripustila do tedaj odrinjene skupine spolno, rasno, versko, politično itn. diskriminiranih. Med avtorizirano, empirično zgodovino dominantnega diskurza in post-modernistično odsotnostjo preteklosti obstaja prostor za zgodovine mnogih ljudstev, ki bi tako dobili resničen vpliv v svetu. Njihov vpliv seveda ne more biti natančno zagotovljen vnaprej. Če zgodovine ne vidimo v tradicionalni preobleki vede, ki želi doseči resnično vednost o preteklosti, ampak kot to, kar je, diskurzivna praksa, ki omogoča ljudem vsakokratne sedanosti, da se podajo v preteklost in jo približajo lastnim potrebam, lahko proizvede vidike preteklosti, ki so prej bili spregledani, skriti ali odrinjeni, so pa lahko osvobajajoči. Tak razmislek odpira nova področja zgodovinskega raziskovanja, kjer med drugim opazimo zanimanje za oralno zgodovino, biografsko in avtobiografsko pripoved, zgodovino žensk, mentalitet, materialne kulture in vsakdanjega življenja, za mikrozgodovinski pristop, ki omogoča tudi primerjavo mikro- in makroperspektive v zgodovinopisju in iskanje utišanih glasov marginalnih pojavov oz. skupin, pa tudi spregledanih in spregledljivih posameznosti, »nepomembnih malenkosti«, ki sicer zlahka utonejo v morju navajenosti.

Preden pa preidemo na predstavitev posameznih prispevkov, naj osvetlimo vzgibe in okoliščine, ki so oblikovale nastajanje pričujoče zbirke besedil in so hkrati ključ za branje in boljše razumevanje. Besede so namreč nepopolno sredstvo za izražanje in izmenjavo misli in se nikoli ne kažejo v obliki praktičnih nasvetov in priporočil za takojšnje uživanje resnice, ki bi se iz besedila kar sama ponujala. Vsaka družba ima namreč svoje »obče politike« resnice: sprejema samo določene vrste diskurzov in jim omogoči delovati kot resnica, ustvarja mehanizme, ki omogočajo razlikovati med resnico in neresnico ter sankcionirajo »nepravilno« interpretacijo, promovira

vrednostne sisteme, ki obvladujejo učenje resnice, in družbeni status tistih, ki so poklicani izjavljati tisto, kar velja za resnično. Pravzaprav gre za skupek pravil, glede na katere je resnica ločena od neresnice, z resnico pa so povezani prav določeni učinki moči, tj. stalen boj za njen status in ekonomsko ter politično vlogo. Resnico je razumeti kot sistem urejenih postopkov za ustvarjanje, urejanje, razširjanje, kroženje in delovanje izjav, trditev. Uredniško delo lahko zato razumemo kot stalen postopek preverjanja, kaj v določenem diskurzu lahko velja za resnično, kot postopek neprestanega nihanja med reševanjem tekstnokritičskih zagat tipa »kaj je pesnik želel povedati« in bojem s prisilami, ki obvladujejo tako avtorjeva kot urednikova prizadevanja:

- omejitev obsega publikacije, števila besed: ali bi zgodovinsko vedenje bilo drugačno, če bi besedila lahko bila petkrat daljša, ali morala biti za polovico krajša?
- kako na ustvarjanje pomena besedila vpliva format publikacije: velikost in postavitev strani, tip in velikost črk, prisotnost ilustracij, opomb, vaj, bibliografije, kazal, vrsta vezave, priloženo video in drugo multimedijско gradivo;
- tudi zgodovinar piše za ciljno publiko, ki si jo prizadeva s svojimi vsebinami doseči - npr. francoska revolucija 1789 je napisana drugače za različne starostne skupine, različne ravni poglobljenosti, npr. strokovnjake ali laike, drugačna je za Francoze kot npr. Azijce;
- kako na kakovost in obseg besedila vpliva rok za oddajo dela: koliko časa ima avtor za raziskave, pisanje, korekcije itn., kako je ta čas alociran in razporejen (npr. en dan tedensko, za konec tedna, nekaj mesecev skupaj), kako to vpliva na dosegljivost in razpolaganje z viri, zbranost avtorja ipd. Termini, ki jih postavi založnik, so pogosto odločilni;
- katerega literarnega sloga je avtor sposoben, tj. način pisanja je lahko polemičen, dolgovezen, podroben, pester, jasen ali zmeden, ali morda kombinacija več slogov. Kakšen je avtorjev doseg v morfološki, sintaktični in semantični odličnosti - vse je lahko ključno glede na izbiro založniške hiše;
- recenzenti lahko zahtevajo tudi drastične spremembe, dopolnitve, črtanja, lahko v nedogled mučijo in zmeljejo avtorja;
- korekcije so prisotne v vseh fazah nastajanja besedila, lahko celo med tiskom. Zanimive in bistre ugotovitve pogosto zbledijo, že ko se jih zapiše, nato popravlja in prilagaja morda desetič, lahko se jih nato sploh opusti ipd.

Bralec naj presodi, če gre le za večer spopad z lastno in tujo neumnostjo, ali če naj nadaljuje svoj spopad s tu zbranimi besedili, katerih avtorji so v prizadevanju, da bi opredelili režim znanstvenosti, značilen za njihovo vedo, ubirali različne poti. Če po eni strani morajo pristati na spoznanje, da se njihov

diskurz dogaja v »literarni« obliki, jih po drugi plati muči prav to, da niso literati. Njihovo pisanje ni ne nevtrarno ne transparentno. Pomen morajo podeljevati ostankom preteklosti, ki v sedanosti nimajo več referenčnega okolja, povsem iluzorni pa so poskusi, da bi hierarhizirali dela zgodovinarjev po epistemoloških kriterijih, ki bi kazal na njihovo pertinentnost pri poročanju o t. i. »pretekli sedanosti«. Hkrati pa morajo računati na učinke prisil, skozi katere se njihovo besedilo prenaša do bralca, in na bralne konvencije, značilne za vsako »interpretativno prakso«.

Izhajanje letnega zbornika Pomorskega muzeja Piran otvarja prispevek Nadje Terčon, ki govori o gradivu, ki ga hrani Pomorski muzej Piran in se navezuje na zgodovino Reke in njene okolice. Ker je delovno področje v prek 50-letnem obstoju Pomorskega muzeja večinoma zasedala slovenska pomorska preteklost, je zbranih tudi največ tovrstnih materialnih prič. Poleg nacionalne pomorske zgodovine pa avtorica predstavi tudi marsikatero usodo malega človeka, ki si je življenjsko pot utiral skozi nevarne oceanske in negotove vode pomorske trgovine, ladjedelstva in ladjarstva. V njenem članku bo uteho našel tudi radovednež, ki ga mikajo historiat, ustroj in aktualna ponudba Pomorskega muzeja Piran.

Živahnost, raznolikost in pomen pomorske, ladjedelske in trgovske dejavnosti v severnoistrskih mestih Kopru, Izoli in Piranu nam s pomočjo arhivskih virov predstavi Flavio Bonin. S kvantitativno analizo pogostosti omemb obravnava tipe in velikost plovil ter vrste tovara, ki so ga prevažala. Med vrsticami pa opozori tudi na eno od »krhkosti« zgodovinskih virov, tudi arhivskih, ki naj bi veljali za najbolj verodostojne. Raziskovalec namreč gradi svojo vednost na dostopnih, prebranih, razumljenih in interpretiranih virih, ne ve pa, če mu dotedanjo vednost ne bo spodkopala že naslednja listina ..., ki je lahko celo izgubljena oz. nedostopna, kot v primeru dela koprškega arhivskega fonda, ki samuje v Benetkah.

Bogdana Marinac je z etnološkega vidika sklenila spoznavati vsakdanje življenje slovenskih podmorničarjev, zlahka spregledljive in pogosto tudi fizično skrite skupine svojevrstnih pomorcev. Ker je to izključno vojaška dejavnost, so viri skopi, informatorji pa redki in pogosto nezaupljivi. Razpad Jugoslavije in njene armade pa je omogočil odstreiti vsaj pramen tančice z vojaških skrivnosti, še živečim podmorničarjem pa pomagal razvezati jezik. Avtorica nas popelje skozi nastajanje istoimenske razstave, ki je bila pravzaprav posledica spodrsa pri pridobivanju ene od podmornic bivše jugoslovanske mornarice, in osvetli vlogo Slovencev v avstro-ogrski in mornaricah obeh Jugoslavij.

Naslednje preverjanje povednosti arhivskih virov opravi Igor Presl, ko skozi njih želi spoznati in predstaviti okoliščine življenja ladjedelcev v 18. stoletju. Kako spoznati način življenja ljudskih množic, pogosto nepismenih in

anonimnih, skozi vire, ki so nastajali v okviru pisne kulture navadno oblastnih organov? Dobrotljivi bralec naj sam presodi, kako uspešno avtor lovi ravnotežje med strogo eklektičnostjo, kritiko virov in možnimi interpretativnimi modeli. Kjer se mu posreči, se mu nekako na slepo, kjer pa spodrsne, pa se še utegne izkazati, da bo to prihodnji uspeh ...

Etnologinja in v zadnjih letih sahelska popotnica Magda Reja je v Alžiru naletela na zanimiv dokument, ki je nastal na francoski ambasadi v Tunisu v 2. polovici 18. stoletja, beležil pa je aktivnost gusarskih ladij. Z osvetlitvijo te dejavnosti takorekoč »od znotraj« dopolnjuje tu objavljena članka Flavia Bonina in Igorja Presla.

Vsebinski sklop Razprav zaključuje tehten prispevek Nadje Terčon k dvema Slovincem manj prijetnima spoznanjema: da pomena morja za Slovenijo ni enačiti z ekonomskim stanjem oz. nadzorom nad podjetjem Luka Koper d.d. in da prav morje omogoča presegati drobnjakarske nacionalizme. Naloga ni bila preprosta, saj je etabliровано zgodovinopisje otrok 19. stoletja, je izdelek in orodje evropskega nacionalizma. Zgodovina je odlično sredstvo nacionalne ideologije, ki je naše razumevanje preteklosti spremenilo v smetišče nevarnih odpadkov. Odstranjevanje teh snovi je izziv sodobnega zgodovinopisja.

Rubriko Zapisi in poročila odpirata dve avtobiografiji. Savina Gorišek se spominja svojih jadrnanj z Mirkom Bogičem po Jadranskem morju, Marica Merljak pa celoviteje opisuje svoje življenje v Kairu in Južnoafriški republiki ter svoje delo v podjetju Splošna plovba Piran. Prispevek je za objavo pripravila Špela Pahor. Marko Bonin in Primož Marinko predstavljata okoliščine sestavljanja in metodološke osnove bibliografije časopisnih člankov, ki v obdobju 1956 do 2003 govorijo o Luki Koper (seznama zaradi obsežnosti nismo vključili v našo publikacijo). Sledita poročili o muzejski dejavnosti v domači ustanovi in informativni zapis o novem pomorskem muzeju v Turkuju na Finskem, v katerem zgledno sobivajo civilna in vojaška plovila. Pogovor Ženske in pomorstvo je ob 7. marcu 2009 – Dnevu slovenskega pomorstva – in 8. marcu 2009 – Mednarodnemu dnevu žena – bil dobro obiskan in pritegnil je pozornost javnosti in medijev, Snježana Karinja pa je z muzeološke plati predstavila zakulisje razstave o ladji Rex, prestižnem potniškem parniku, ki je svoja morska potovanja končal na plitvini med Koprom in Izolo.

Morda bralca preveva občutek, da smo si v napačnem trenutku zastavili nalogo s skoraj nedosegljivim ciljem, da morda namenoma uriniramo proti vetru, da želimo narodu brez smisla za humor prodati šale na njegov račun? A samo morda. *Sapienti sat.*

Igor Presl, urednik tega letnika Izvestij

Avtorji in avtorice prispevkov

- Flavio Bonin, *univ. dipl. zgodovinar in zgodovinar umetnosti, mag. zgodovinskih znanosti*
- Marko Bonin, *univ. dipl. zgodovinar*
- Martina Gamboz, *univ. dipl. prof. družbenih ved*
- Savina Gorišek, *učiteljica v pokoju*
- Snježana Karinja, *univ. dipl. arheologinja*
- Bogdana Marinac, *univ. dipl. etnologinja in sociologinja kulture*
- Primož Marinko, *študent Fakultete za humanistične študije Koper*
- Marica Merljak, *upokojenka Splošne plovbe Piran*
- Špela Pahor, *univ. dipl. etnologinja in kulturna antropologinja*
- Igor Presl, *univ. dipl. etnolog in sociolog*
- Magda Reja, *univ. dipl. etnologinja in zgodovinarka umetnosti*
- Nadja Terčon, *univ. dipl. zgodovinarka in sociologinja, mag. zgodovinskih znanosti*

RAZPRAVE

Kozala - govorica obrobij preteklosti

Reško gradivo v Pomorskem muzeju »Sergej Mašera« Piran

NADJA TERČON

Izvleček

Prispevek obravnava gradivo v Pomorskem muzeju »Sergej Mašera« Piran, ki se navezuje na Reko. Poudarek je zlasti na materialnem gradivu in podatkih, ki pričajo o vlogi in pomenu slovenskih pomorščakov, mornarjev in ladjarjev, članov trgovinskih in industrijskih zbornic, trgovcev, ladjedelcev in drugih, ki so živeli, delali in se šolali na Reki in v njeni okolici. Izpostavljene so muzealije, ki se kakorkoli v pomorskem pomenu dotikajo področja Reke. Omeniti velja zlasti modele ladij, ki so bile zgrajene na Reki ali katerih slovenski lastniki so živeli in delali tam, dokumente o šolanju slovenskega kadra v reških in bližnjih pomorskih trgovskih šolah, zbirko razglednic z motivi Reke in drugo.

Sintesi

Il contributo tratta i documenti del Museo del mare »Sergej Mašera« di Pirano riguardanti Fiume. In particolar modo sono studiati i documenti materiali che testimoniano il ruolo e l'importanza dei marinai sloveni, degli armatori, dei membri delle camere industriali e di commercio, dei commercianti, degli operai nei cantieri navali e di tutti quanti hanno vissuto, lavorato e studiato a Fiume e dintorni. Sono inoltre evidenziati i pezzi da museo che riguardano la marineria e il territorio di Fiume. Meritano menzione soprattutto i modelli di navi che sono state costruite a Fiume e le navi di proprietari sloveni che vivevano e lavoravano a Fiume, i documenti riguardanti l'istruzione dei quadri sloveni nelle scuole marittime e commerciali di Fiume e dintorni, la raccolta di cartoline con motivi di Fiume ecc.



obudo za nastanek prispevka in referata na Znanstvenem simpoziju ob Dnevih sv. Vida na Reki 12. junija 2006 je dalo povabilo mag. Darinka Munića, ki je želel izvedeti, koliko gradiva, ki se nanaša na Reko, hrani Pomorski muzej »Sergej Mašera« v Piranu (PMSMP). Takoj je bilo jasno, da je muzejskega gradiva, ki se na kakršenkoli način in v različnih oblikah navezuje na Reko, precej. Njegovo povabilo je bilo na nek način izziv, da se številni posamezni drobci preteklosti in ohranjena kulturna dediščina, ki je razstavljena oz. deponirana, tudi na tak način predstavijo strokovni javnosti.

Pomorski muzej »Sergej Mašera« Piran namreč zbira, hrani, varuje, predstavlja in publicira pomorsko zgodovinsko, arheološko, umetnostnozgodovinsko, geografsko, etnološko in tehnično kulturno dediščino. Priča o usmeritvi slovenskega naroda in prostora na področje Jadranskega morja. V muzejskih fondih je tudi gradivo, ki se veže na Reko in njeno neposredno okolico. V prispevku je zato poudarek zlasti na materialnem gradivu in podatkih, ki govorijo o vlogi in pomenu slovenskih pomorščakov, mornarjev in ladjarjev, članov trgovinskih in industrijskih zbornic, trgovcev, ladjedelcev in drugih, ki so živeli, delali, se šolali in bili v tesni povezavi tudi z Reko in njeno bližnjo okolico. Izpostavljene so muzealije, ki se kakorkoli v pomorskem pomenu dotikajo področja Reke. Gradivo, ki je vezano na Reko, najdemo v različnih oblikah, materialih in vsebinah v skorajda vseh fondih in zbirkah.

Pomorski muzej je bil ustanovljen leta 1954 kot Mestni muzej Piran. Za prvega in dolgoletnega ravnatelja je bil imenovan zgodovinar dr. Miroslav Pahor.¹ Čas, v katerem je bil ustanovljen muzej, je bil čas velikih političnih, nacionalnih in demografskih sprememb, ustanovitev muzeja z namenom vrednotenja in zaščite kulturne dediščine pa zato smiselna in pomembna. Pod njegovim okriljem sta bila takrat tudi piranski mestni arhiv in knjižnica, ki sta kasneje postali samostojni instituciji. V muzeju pa ostal fond bivše piranske mestne knjižnice (*Biblioteca civica*), ki je s številnimi dragocenimi knjigami obravnavana kot poseben muzejski fond.

Kmalu po ustanovitvi muzeja se je ob razmišljanjih o dolgoročni perspektivi muzejskega dela zelo hitro pokazalo, da novoustanovljeni muzej vse bolj

¹ Miroslav Pahor se je rodil 5. 11. 1922 v Novelu na Krasu. Leta 1950 je diplomiral iz zgodovine na Filozofski fakulteti v Ljubljani. Leta 1965 je doktoriral z disertacijo *Socialni boji v občini Piran od XV. do XVIII. stoletja*. Najprej je delal v Študijski knjižnici v Kopru, od leta 1954 pa v Piranu. Ko je bil tam ustanovljen Mestni muzej, je bil imenovan za njegovega ravnatelja. Velja za ustanovitelja piranskega muzeja in za utemeljitelja zgodovine slovenskega pomorstva. Raziskoval je starejšo zgodovino obalnih mest, ukvarjal pa se je zlasti z zgodovino slovenskega pomorstva. Okrog 150 razprav in strokovnih člankov je objavil v različnih revijah in zbornikih. Za muzejsko delo je leta 1974 prejel Valvasorjevo nagrado. Pomorski muzej je vodil do svoje smrti 25. 4. 1981.

dobiva pomorski značaj. Piranski muzealci so z zbiralnim in raziskovalnim delom hitro našli »pomorsko perspektivo«, ki je muzeju omogočila obstoj in nadaljnji razvoj in ostaja njegova glavna vsebina še danes. V sodelovanju zgodovinarjev Miroslava Pahorja in Ferda Gestrina se je vizija muzejskega dela kazala v proučevanju in prezentiranju zgodovine pomorstva. Ob zbiranju gradiva za Mestni muzej in plodnih razpravah o usmeritvi v pomorstvo, ki so bile posledica Gestrinovih arhivskih odkritij, so se takoj začele tudi zgodovinske raziskave v arhivih in na terenu z zbiranjem in evidentiranjem vsega dosegljivega pomorskega gradiva. Že leta 1959 je bil v okviru tedanjih možnosti v Mestnem muzeju ustanovljen pomorski oddelek. Vse do leta 1963 je zbiranje gradiva lahko potekalo le na območju piranske občine, od leta 1963 dalje pa je zaradi republiškega financiranja muzej lahko začel delovati tudi izven teritorija občine Piran; najprej na področju Slovenije, potem pa še Hrvaške in Črne gore. Muzej je s svojo specifično zbirko postajal edini tak muzej v slovenskem prostoru. Leta 1967 se je Mestni muzej preimenoval v Pomorski muzej »Sergej Mašera« Piran. Danes ima svoje zbirke v muzejski stavbi v Piranu ter v štirih dislociranih enotah.

Na nek način je mogoče zveze in podobnosti s kvarnerskim prostorom najti že v prazgodovini. Morje je namreč element, ki je neizbežno označil tako življenje in razvoj slovenskega obalnega področja kot tudi reškega področja. Ne rečemo zaman, da je morje okno v svet. Ta področja so se že od nekdaj razvijala kot pomorska in trgovska središča. Nastajala in razvijala so se v središču kulturnih vplivov več sosednjih narodov in držav. Kljub številnim političnim, gospodarskim, geografskim in nacionalnim spremembam, ki so se skozi različna zgodovinska obdobja dogajale na področju slovensko-hrvaškega prostora, pa je med njima obstajala povezava tudi prek morja. Slovenske dežele so se po propadu Beneške republike in od avstrijske države podprtem razvoju dveh pristanišč - Trsta in Reke - hitro navezoval nanju in njun družbeni, gospodarski in politični razvoj.²

Med Trstom, na katerega se je vezalo avstrijsko ozemlje z ožjim zaledjem, in Reko, na katero je gravitiral ves ogrski del države z dalmatinskim, vzhodnoistrskim prostorom Avstrijskega primorja ter delom slovenskega, zlasti notranjskega ozemlja, je vseskozi obstajala konkurenca. Za pomorski vojaški center Avstrije je bil izbran Pulj. Ob intenzivni industrializaciji z živahnim ustanavljanjem obrtnih delavnic so na celotnem slovenskem prostoru kot tudi v pristaniških središčih in njihovih neposrednih okolica začela nastajati manjša in večja industrijska središča.

² Terčon, N. (2004): Z barko v Trst.



Palača Gabrielli, sedež Pomorskega muzeja »Sergej Mašera« Piran
(PMSMP)

Reka je postala mesto z razvito industrijo, trgovino in obrtjo, zlasti ladjedelstvom in pomorstvom. Vse to so omogočile boljše prometne povezave. Vanjo se je doseljevalo kmečko prebivalstvo, tukaj pa so se zbirali tudi poslovni krogi, ki so ves ta razvoj usmerjali. Med enimi in drugimi najdemo na Reki tudi številne Slovence. Tako je začelo nastajati med drugim tudi pomorsko gradivo, ki priča o njih.

Pomorstvo je postalo ena najobetavnejših dejavnosti, zato ni manjkalo kapitala, ki so ga bili mnogi pripravljeni vložiti vanj. Tudi Slovenci so sami ali z družabniki vlagali denar v nakup ladij in skušali uspeti v pomorstvu, ladjarstvu in ladjedelstvu. Svoje ladjarske posle so opravljali na Reki in v Trstu. Na Reki so med drugim delovali:³ Matej G. Gasser iz Škofje Loke, Franc Jelovšek iz Vrem na Krasu, Jožef, Nikolaj in Rudolf Valušnik, Ivan Korošec, Ivan Vilhar, Anka Orel in številni drugi, ki so bili lastniki ali solastniki jadrnic, kasneje pa tudi parnikov. Eden pomembnejših mož v tem poslu je bil tudi v arhivskih virih večkrat omenjeni Josip Gorup pl.

³ Pahor, M. (1969): Sto let slovenskega ladjarstva 1841-1941; Pahor, M. & Hajnal, I. (1981): Po jamborni cesti ... v mesto na peklu; Župnišče Slavina, Status animarum; Terenski zapiski Nadje Terčon iz leta 1989, dokumentacija PMSMP.

Slavinjski,⁴ iz slovenske podjetniške in ladjarske družine Gorupov (sinovi Kornelij, Milan, Aleksander), katere korenine segajo v Slavino pri Postojni. Po priimkih sodeč, bi tudi marsikateri drug reški in tržaški ladar lahko bil iz slovenskih dežel, a o tem bi bile potrebne še dodatne podrobnejše raziskave. Nekateri med njimi so bili celo člani trgovinskih in industrijskih zbornic za Trst in Reko, kar vsekakor kaže na njihovo vlogo in položaj v družbi. Člani zbornic so bili namreč voljeni.

Zbornice so imele nalogo spremljati gospodarski razvoj svojega področja, razdeljene pa so bile običajno na dve sekciji: trgovinsko in industrijsko. V trgovinsko so se lahko vključevali posamezniki in podjetja, ki so se ukvarjali s trgovino ali pomorstvom. Med člani reške zbornice se pojavljajo: Nikolaj Valušnik, Jožef Valušnik, Franc Jelovšek, Anton Valušnik, Franc Gilbert Korošec, Jožef Kante, Milan Gorup in drugi.⁵ Eden od predsednikov reške zbornice je bil npr. tudi Slovenec Jožef Premrou.⁶ Tudi zaupanje ladjarjev reški ladjedelnici je bilo v tem obdobju dokajšnje, saj je bilo tam zgrajenih vsaj 18 večjih lesenih jadrnic, katerih lastniki so bili Slovenci. Na drugem mestu je to zaupanje veljalo Malemu Lošinju in šele na tretjem vsem tržaškim ladjedelnici skupaj. Na Reki so med drugim zgradili bark Laibach, navo Fiume, bark Florida, bark Marghiza, bark Francesco Gilberto, brigškuner Iri, bark Gazella, brig Polixeni in številne druge. Njihovi lastniki

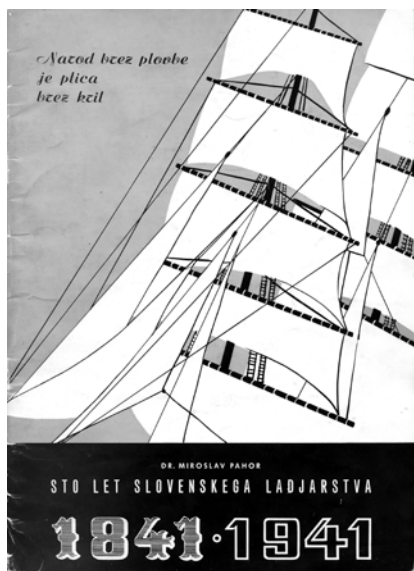
⁴ Josip Gorup pl. Slavinjski, rojen 6. 4. 1834 v Slavini, umrl 25. 4. 1912 na Reki. Leta 1854 je maturiral na ljubljanski gimnaziji in se nato zaposlil pri svojem stricu Janezu Nepomuku Kalistru. Po stričevi smrti 1864 je v Trstu prevzel vodstvo podjetja. Leta 1876 se je razšel s svojim bratrancem Francem Kalistrom pri vodenju firme Kalister in dediči. Preselil se je na Reko in ustanovil lastno podjetje. 20. 6. 1903 je bil povzdignjen v plemiški stan. Plemiški naslov si je izbral po rojstnem kraju, zato se je poslej imenoval Josip Gorup plemeniti Slavinjski. Bil je eden najbogatejših Slovencev, mož velikih poslovnih sposobnosti, mecen. Poročil se je dvakrat in imel 14 otrok. Sinova Kornelij, Milan in Aleksander so se ukvarjali z ladjarstvom: Kornelij v Trstu, Milan na Reki, Aleksander pa po 1. svet. vojni tudi na Sušaku. V Gorupovi vili na Reki je danes Slovenski dom Kulturno-prosvetnega društva Bazovica. Josip Gorup je pokopan v družinski grobnici na reškem pokopališču Kozala. Kapela na grobnici je v bizantinskem stilu iz belega in črnega kamna in je delo hrvaškega kiparja Ivana Rendića. Granda, S. (2005): Josip Gorup - najbogatejši Slovenec, pa ne le zase.

⁵ Pahor, M. (1969): Sto let slovenskega ladjarstva 1841-1941, 31-34.

⁶ Jožef Premrou, rojen 9. 3. 1863 v Martinjaku pri Cerknici, umrl v Gradcu 19. 4. 1937. Notranjec, ki je po končani trgovski šoli v Mariboru takoj začel poslovati v lastni lesni družbi Metzles na Reki. Trgoval je z lesom in leta 1893 ustanovil svojo družbo »J. Premrou, trgovina in izvoz lesa«, ki je bila od leta 1922 dalje osredotočena na Sušak. Trgoval je s slovenskim lesom in posloval s podobnimi podjetji po Evropi in drugod po svetu. Izvoljen je bil za predsednika reške Trgovske in industrijske zbornice, pozneje pa za njenega podpredsednika, kar je ostal do leta 1919. Bil je med ustanovitelji reške borze in njen dolgoletni predsednik, cenzor avstro-ogrske banke na Reki in drugo. Poleg svojega podjetja je na Reki osnoval vrsto gospodarskih in socialnih ustanov: zavod Fondiaria, Predjemno in posojilno društvo in »Pučko banko«. Bil je tudi eden glavnih delničarjev reške Delniške tiskarne, v kateri je bil od 1905 do 1914 tiskan Supilov »Novi list«. Ob svoji smrti je svojim štirim sinovom zapustil večmilijonsko premoženje. Dediči so v dobrodelne namene podarili precejšnjo vsoto, med drugim tudi za šolo v Martinjaku, rojstnem kraju Jožefa Premroua. (1937): Znameniti slovenski trgovci, 3, Jožef Premrou.

so bili tako Slovenci z Reke kot tisti iz Trsta. Vsekakor velja ob iskanju podrobnejših tovrstnih števil, imen in izsledkov prebrati študijo *Sto let slovenskega ladjarstva 1841-1941*, ki jo je že leta 1969 objavil dr. Miroslav Pahor.⁷

Po razpadu Avstro-Ogrske ter nastanku Kraljevine SHS oz. Jugoslavije so za Slovence v pomorstvu nastale velike spremembe. Državna meja z Italijo je od nove države Jugoslavije odrezala celotno Primorsko, Trst, Istro in Reko.



Naslovna stran temeljnega dela o slovenskem ladjarstvu v 19. stoletju (PMSMP)

potekal le med Trstom, Koprom, Izolo in Piranom. Zato je bilo že leta 1947 ustanovljeno prvo slovensko pomorsko podjetje Agmarit (Agenzia marittima), ki se je ukvarjalo z agencijskimi storitvami zasebnim ladjarjem, posedovalo pa je pet jadrnic. Kljub občasnim prizadevanjem za oživitev obalne plovbe, se je položaj slabšal. Januarja 1954 se je Agmarit preoblikoval v novoustanovljeno podjetje Val, ki naj bi opravljalo vse pomorske agencijske posle ter z lastnimi in najetimi ladjami male in dolge obalne plovbe vzdrževalo linije za osebni in tovorni promet. Že pet mesecev kasneje se je podjetje preimenovalo v Slovenijalinije, ki je kupilo tudi prve tri ladje slovenske trgovske mornarice: Martin Krpan (Sirob), Rog in Gorenjska. To podjetje je zelo hitro šlo v likvidacijo, vendar je bila konec

Trst je postajal pristanišče italijanskega državnega obrobja, na katerega so se še naprej vezala obalna mesta Koper, Izola in Piran s svojim agrarnim zaledjem, trgovina iz slovenskih dežel pa se je zato morala preusmeriti v jugoslovanska pristanišča, zlasti v najbližji Sušak. Tako potniški kot tovorni promet je še naprej uspešno potekal med obalnimi mesti, vendar so pri tem delovale le manjše ladjarske družbe. Koper in Piran sta postala izhodišči krajših linij obalne plovbe, obnovljena pa je bila tudi linija Trst-Split-Dubrovnik-Kotor, čeprav v okrnjeni obliki zaradi nove državne meje.

Med 2. svetovno vojno in takoj po njej je mali obalni promet v istrskih krajih upadel. Na območju Svobodnega tržaškega ozemlja je

⁷ Pahor, M. (1969): *Sto let slovenskega ladjarstva 1841-1941*; Terčon, N. (2004): *Z barko v Trst*.

leta 1954 osnovana Splošna plovba Piran (SPP), ki v Portorožu kot edini slovenski ladjar deluje še danes. Nanjo je vezan ves razvoj slovenskega tovornega pomorskega prometa po letu 1954.⁸

Drug zanimiv segment pretovora blaga in na neki način povezava Kopra z Reko pomeni Luka Koper.⁹ Decembra 1958 je v takrat novonastali Luki pristala prva ladja, slovenska prekooceanska Gorica. S tem privezom se je začelo novo obdobje v slovenskem pomorskem prometu ter njegovi povezavi z mednarodnim prometom. Tudi tukaj lahko izpostavimo povezavo Luke Koper z Reko v obliki zaposlovanja reških delavcev v koprskih podjetjih.

Pisno, podatkovno in materialno gradivo

Ob nastajanju pomorskega muzeja so najprej potekale arhivske raziskave zgodovine pomorstva. Rezultati so pogosto bili drobni podatki, ki pa so sčasoma začeli dajati sliko o pomorski zgodovini v Istri in o povezavi slovenskega naroda z morjem. V letih 1957-1959 je Miroslav Pahor sam in s sodelavci deloma pregledal Državni arhiv v Trstu in pridobil podatke o slovenskih ladjarjih, pomorščakih in mornarjih. Pregledali so publikacije avstrijskega Lloydja, publikacije avstrijskih pomorskih šol v Trstu, Bakru, Malem Lošnju, Splitu, Dubrovniku in Kotorju. Pregledali so tudi Rakovčev in Zoisov arhiv v Državnem arhivu LRS v Ljubljani. Posnetke dokumentov, ki pričajo o slovenski povezanosti z morjem, pa so v letu 1960 dobili tudi iz piranskega, reškega in dubrovniškega arhiva. Pregledane so bile publikacije avstrijske vojne mornarice in jugoslovanske vojne mornarice. Tako je začela nastajati bogata dokumentacija o vlogi Slovencev v avstrijski, jugoslovanski in kasneje mornarici NOB. V slednjo niso vključili samo deleža Slovencev v narodnoosvobodilni borbi za morje in na morju, temveč so popisali tudi mornariški kader, ki se je boril v vseh partizanskih enotah, vključno v IX. korpusu. V začetku devetdesetih let so bile vse tri kartoteke z uvajanjem nove tehnologije računalniško obdelane, kustosi pa jih stalno ažurirajo in dopolnjujejo z novimi podatki.

Številni so dokumenti, ki pričajo o šolanju slovenskega kadra v reških in bližnjih pomorskih trgovskih šolah, o ladjedelstvu in drugem. Najdeni so bili v drugih ustanovah, mnogi pa pridobljeni od posameznih informatorjev na terenu in so rezultat sistematičnega arhivskega in terenskega dela.¹⁰

⁸ Terčon, N. (1997): Splošna plovba; Terčon, N. (2004): Pomorski promet; Bonin, F. & Čeh, L. (1993): Slovenci in pomorstvo od najstarejših časov do 20. stoletja.

⁹ Petrinja, D. (1999): Gradnja luke Koper in železniške proge Koper–Prešnica; Borruso, G. [et al.] (1996): I porti dell'alto Adriatico: Trieste, Capodistria e Fiume.

¹⁰ Dokumentacija PMSMP.

Arhivske raziskave in številni podatki so Miroslava Pahorja in druge muzealce pripeljale do odločitve, da so po teh prvih uspehih v arhivih začeli raziskovati še na celotnem slovenskem etničnem ozemlju. Pomorsko topografijo so na Slovenskem začeli sestavljati leta 1963, hkrati pa so jo raziskovali tudi na ozemlju Hrvaške in Črne gore (Reka, Bakar, Lovran, Opatija, Boka Kotorska, Split, Dubrovnik, Pulj), povsod, kjer so živeli upokojeni slovenski pomorščaki. Obiskovali so pomorščake in svojce pokojnih ter pridobili izredno pomembno zbirko fotografij, dokumentov in različnih predmetov. Obiskovali so tudi župnijske in druge arhive ter pregledovali krstne in mrliške knjige, s čimer so ustvarjali in dopolnjevali osebne kartoteke mornarjev.



Pomorska knjižica Josipa Kremerja (PMSMP)

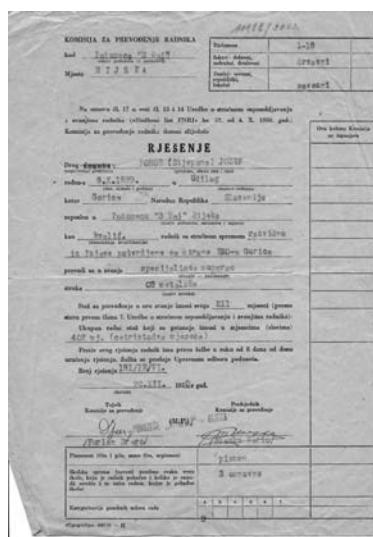
V sodelovanju z nekaterimi slovenskimi muzeji so obogatili pomorsko zgodovinsko zbirko svojega muzeja. V letih med 1972 in 1975 je Miroslav Pahor obiskoval Vojni arhiv na Dunaju. Pregledal je njegove fonde ter pridobil arhivske dokumente, fotografije in podatke, ki so osnova muzejski zbirki avstro-ogrske vojne mornarice. Rezultat arhivskega dela na Dunaju so bogata kartoteka mornarjev, številni članki o slovenskih mornarjih v avstrijski mornarici, odmevna pa je bila tudi obširna razstava Slovenski

mornarji v obrambi Dalmacije in Istre 1849-1917, za katero je muzejska delavka Ilonka Hajnal mojstrsko narisala načrte in karte.¹¹

Iz obdobja med obema svetovnima vojnama Pomorski muzej »Sergej Mašera« Piran hrani številne osebne dokumente, ladijske in osebne dnevnike, fotografsko gradivo in predmete (dele uniform, navtične instrumente ...) slovenskih pomorščakov, ki so se šolali na pomorski trgovski akademiji v Bakru in drugih šolah trgovske in vojne mornarice Kraljevine Jugoslavije ter se pozneje zaposlili na ladjah ladijskih družb, ki so imele sedež na Hrvaškem.



Zapisnik o opravljanju poročniškega izpita Antona Perka (PMSMP)



Dokument o zaposlitvi Jožefa Pahorja iz Hudega loga pri Gorici v Ladjedelnici 3. maj na Reki (PMSMP)

V Bakru so pomorsko akademijo obiskovali nekateri Slovenci. Eden od gojencev bakarske šole je bil npr. Branimir Velkavrh,¹² rojen v Trbovljah, ki je med 2. svetovno vojno plul v konvojih za Anglijo, bil pa je tudi eden od ustanoviteljev Splošne plovbe Piran. Precej pisnega in slikovnega gradiva, ki

¹¹ Letna poročila PMSMP; Poročila dr. Miroslava Pahorja o raziskovanjih v Vojnem arhivu na Dunaju v letih 1974 in 1975; Arhiv PMSMP.

¹² Kartoteka Jugoslovanske trgovske mornarice 1918-1945 v PMSMP; Jindra, I. (ur.) (1974): 125. obljetnica pomorskog školstva u Bakru: 1849-1974. Pomorsko šolo v Bakru so končali: Vladimir Čeč, Postojna 1913 - ?; Sergej Epih, Trst 1912 -?; Rudolf Juričič, 1915 Bakar -?; Marijan Juvenc, Celje 1916 - ?; Fedor Knific, Brežice 1920; Josip Kregar, Ilirska Bistrica 1912 - ?, Dušan Mayer, Šoštanj 1900 - ?; Dragoslav Tomažič, Maribor 1911 - ?; Branimir Velkavrh, Trbovlje 1910 - Piran 1990 in številni drugi.

se nanaša na slovenske pomorščake trgovske mornarice, je tudi iz obdobja po 2. svetovni vojni, saj so številni slovenski pomorščaki do leta 1954, ko je bila ustanovljena Splošna plovba Piran, pluli na ladjah drugih jugoslovanskih ladijskih družb, zlasti tistih, ki so imele sedež na Reki (Jugolinija in Jadrolinija). Nekateri¹³ so bili zaposleni tudi v upravi podjetja (npr. Karel Čepregi) in bili člani uredništva revije Pomorstvo. Iz tega obdobja piranski muzej hrani tudi kopijo dokumentarnega filma o ladji Slovenija, ki je imela sedež na Reki, izvirnik pa hrani v Slovenskem filmskem arhivu.¹⁴

Med muzejskimi predmeti, ki so vsebinsko povezani z Reko, velja omeniti modele ladij, ki so bile zgrajene na Reki, tam vpisane, ali pa so njihovi slovenski lastniki živeli in delali tam. V stalni muzejski postavitvi so razstavljeni model barka Laibach, barka Marghizza, brika Resiza in drugih trgovskih jadrnic. Laibach je bil zgrajen leta 1842, Marghizza pa 1853. Lastnika Laibacha sta bila Matej Gasser in Franc Jelovšek (1842), Nikolaj Valužnik pa je leta 1857 kupil Marghizo.¹⁵ Vsi trije so imeli domicil na Reki. Nekateri modeli so deponirani, z drugimi pa muzej redno sodeluje na občasnih razstavah ali sejnih. Modeli so bili izdelani v muzejski modelarski delavnici¹⁶ v letih, ko je Miroslav Pahor pripravljal študijo o slovenskih ladjarjih. Novozgrajeni modeli so se pridružili drugim, ki pa so v glavnem predstavljali tradicionalna plovila in ribiške ladje.¹⁷ Z ladijskimi modeli skuša muzej zainteresirani javnosti predstaviti razvoj pomorske zgodovine, povezavo ljudi z morjem, potrebo po ladijskem transportu in pomorskem prometu. Modeli so tudi priča tehnične dediščine, ki je danes skoraj izumrla. Prikazujejo gradnjo ladij, razvoj ladjedelstva, trgovanje, stike s svetom itd.

Prav prek modelov lahko obiskovalci spoznajo, da so ladjedelnice v istrskih mestih vse do petdesetih let 20. stoletja ostale na obrtni ravni. To je izredno zanimivo spoznanje, saj so istrske v nasprotju s tržaškimi in reškimi ladjedelnicami, ki so se v 19. stoletju razvile v samostojno in specifično lesno in kasneje železarsko industrijo in prevzemale vse najpomembnejše, največje

¹³ Med njimi npr. Karel Čepregi, Dušan Mayer in drugi.

¹⁴ Marinac, B.: Utrinki skozi objektiv kamere, Muzejska poletna noč, Piran, 17. junij 2006; Splavitev ladje Slovenija, Filmski obzornik, 53, 1951, režija Metod Badjura, original hrani Slovenski filmski arhiv pri Arhivu republike Slovenije.

¹⁵ Pahor, M. (1969): Sto let slovenskega ladjarstva 1841-1941.

¹⁶ Na pobudo Miroslava Pahorja in po načrtih inž. Armanda Klančiča so serijo modelov barkov, brikov in škunerjev izdelali Mihael Huszar, Leopold Belec in Ivo Štader.

¹⁷ Modeli so razstavljeni v muzejski stavbi v Piranu. Od leta 2004 so na ogled tudi v Zbirki ladijskega modelarstva v Izoli, ki je bila postavljena v okviru Uličnega muzeja v Izoli. Razstavljenih je 35 modelov. Za strokovno, oblikovno in projektno izvedbo so nosilni strokovni delavci prejeli muzejsko strokovno priznanje za leto 2005, Valvasorjevo priznanje. Več tudi v: Žitko, D. (ur.) (2005): Odpri k morju, Zbornik ob 50. obletnici Pomorskega muzeja »Sergej Mašera« Piran; Terčon, N. (2005): Ulični muzej in zbirka ladijskega modelarstva v Izoli; Terčon, N. (2004): Ulični muzej Izola.

in finančno dobro podprte gradnje ladij, izdelovale le manjše ladje, ki so jih običajno naročili domačini in so večinoma zadovoljevale lokalne potrebe.

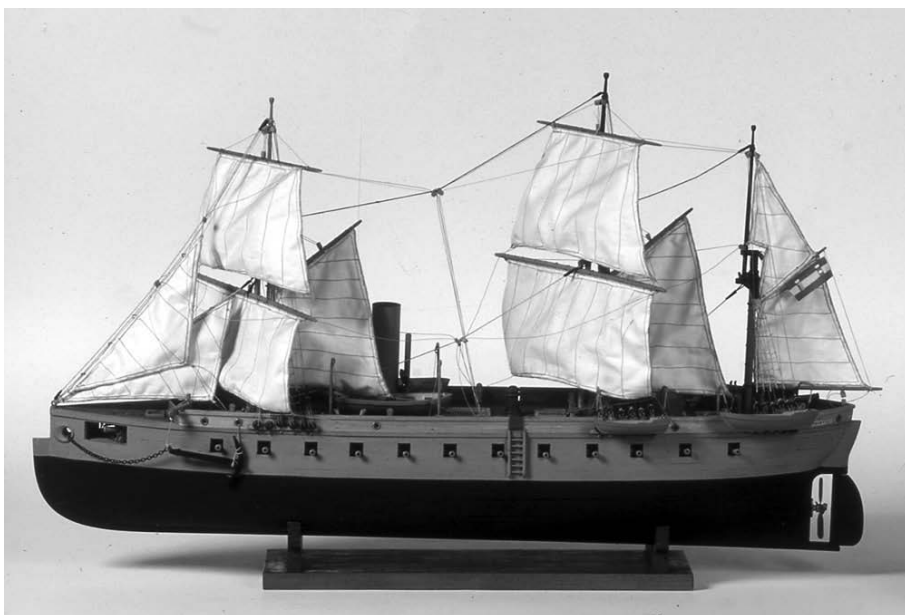
Konec šestdesetih let je v Pomorskem muzeju delovala tudi modelarska delavnica, ki je po načrtih, ki jih je priskrbel Miroslav Pahor, izdelala serijo modelov barkov, brikov, brikškurjerjev, avstrijskih vojnih ladij in drugih.



Model barka Laibach (PMSMP, foto Dušan Podgornik)

Pomembne so bile pridobitve ladijskih načrtov leta 1974 iz Vojnega arhiva na Dunaju, po katerih so bili izdelani modela avstrijskih bojnih ladij iz bitke pri Visu leta 1866 Erzherzog Ferdinand Max in Salamander ter peniša Laibach. Poleg novih gradenj so v modelarski delavnici opravljali »konzervatorsko prvo pomoč« za druge pridobljene modele, ki so se tako ohranili do danes.

Z njimi so skušali nadomestiti pomanjkanje muzejskih predmetov. Izdelali so modele ribiških ladij Delamarisa in tovornih ladij edinega slovenskega ladjarja Splošne plovbe Piran. Danes v Pomorskem muzeju modelarske delavnice ni več, a muzej sodeluje z drugimi izvrstnimi modelarji. Občina Izola je bila npr. pobudnica postavitve stalne muzejske zbirke, ki bi s predstavitvijo tradicionalnih plovil in modelarskih izdelkov predstavila obmorsko tehnično in kulturno dediščino ter na ta način ovrednotila znanje, trud in spretnost posameznikov, ki so del svojega življenja posvetili študiju in izdelavi ladijskih modelov. Modelarstvo je zamudno in precizno delo, ki zahteva veliko natančnosti in potrpežljivosti.

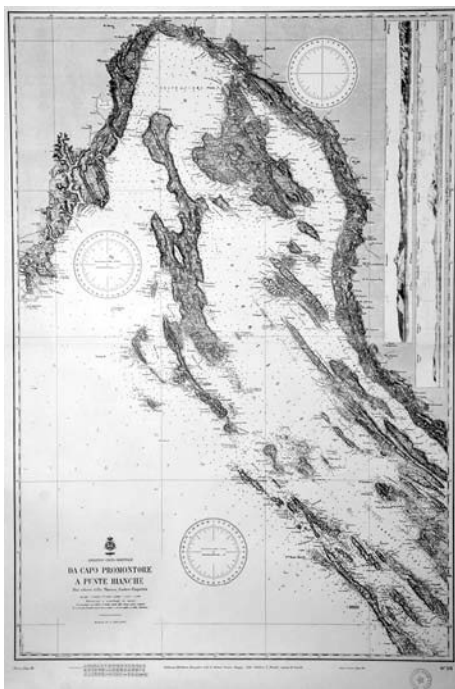


Model bojne ladje Salamander, ki je sodelovala leta 1866 v zmagoviti bitki pri Visu (PMSMP)



Modelar Ivan Štader med izdelavo serije modelov v sedemdesetih letih 20. stoletja (PMSMP)

Vsak modelar je mojster zase. Svojih znanj in skrivnosti ne bo nikoli razkril. Vsak ima svoj stil in zato so pogledi na modelarstvo in modeli zelo različni. Prav ta pestrost je v modelarstvu najbolj privlačna, saj vsak modelar v svoj izdelek vloži del sebe, predvsem pa ohranja dediščino preteklosti za bodoče rodove.



Pomorska karta Kvarnerskega zaliva (PMSMP)

Tretji sklop predmetov, ki prikazujejo Reko, Kvarner, Istro in Dalmacijo, so pomorske karte. Osnove tem kartam so bile postavljene v času Jožefa II., ko se je začela prva topografska izmera avstrijskih dežel. »Jožefinska meritev« je potekala v letih od 1764 do 1787. Izvedena je bila z različnimi instrumenti in metodami merjenja, zasnovana na triangulaciji, ni pa dala pričakovanih rezultatov. Prav v tem času se pojavijo prve šolske in poštne karte. V času Ilirskih provinc se je začela prva hidrografska izmera vzhodne Jadranske obale. Izvedli so jo francoski hidrografski inženirji v letih 1806–1818. V začetku 19. stoletja se je začela tudi »franciscejska meritev« avstrijskih dežel, ki je trajala do leta 1869.¹⁸

Fond pomorskih kart v PMSMP pokriva svetovna morja in obale ob njih. Pomorske karte prikazujejo posebnosti določenega plovbnega področja in dela obale, vidnega z ladje, ki so pomembne za varno in ekonomično plovbo. Na hidrografskem delu kart so prikazane vse morfološke značilnosti morskega dna, od globine morja in sestave morskega dna do grebenov, plitvin, otokov, svetilnikov, morskih tokov ter nešteti nevarnosti za plovbo. Večkrat so na karte vrisane tudi magnetne rože, ki omogočajo hitro orientacijo. Topografski del karte prikazuje karakteristike obale in obalnega pasu. Prikazane so oblike zemljišča z vsemi geodetskimi, orientacijskimi ali drugače pomembnimi točkami, označene so s simboli in kraticami. Hidrografski in topografski del kart deli obalna črta. Vsaka karta je izdelana v določenem merilu, ki je odvisno od njenega namena in področja, ki ga zajema, so pa bistvenega pomena za varno in ekonomično plovbo.

¹⁸ Kozličić, M. (1995): Risultati delle ricerche sull'Istria del 1806 del Beaumont-Beaupré.

Kart je v zbirki prek 900: 835 je pomorskih, nekaj zemljepisnih, vojaških specialk, skic in drugega. Število v fondu se nenehno spreminja zaradi novih pridobitev. Večino pomorskih kart je muzej pridobil z nakupom od zasebnikov (največ od Danila Trive leta 1990, od družine Trani 1957 in Vladimirja Kodriča 1962). Karte Danila Trive so bile ob nakupu razdeljene v skupine od A do V glede na geografska in pomorska območja, ki jih prikazujejo. V skupini H so karte morja, pristanišč, obal in otokov s področja vzhodnega Jadrana. Več takih kart prikazuje tudi Reko in Kvarner.¹⁹ Ker je bila že njihova prejšnja ureditev zelo sistematična, so jo v muzeju ob inventarizaciji ohranili, karte pa opremili z inventarnimi številkami Pomorskega muzeja. Nekaj na novo pridobljenih ali pred kratkim restavriranih kart še čaka na obdelavo. V tem fondu niso upoštevani načrti in zemljevidi, ki jih je po originalih iz Vojnega arhiva na Dunaju leta 1978 izrisala Ilonka Hajnal za razstavo Slovenski mornarji Avstrije v obrambi Dalmacije in Istre 1849–1917²⁰ in se prostorsko ponekod dotikajo in Kvarnerja in Reke.

Karte so natisnjene na papirju. Najstarejša iz tega fonda nosi letnico 1833, najmlajša pa 1952. Večina jih je bila natisnjena v letih 1927–1943, v zadnjem desetletju 19. stoletja in prvem desetletju 20. stoletja. Mere kart so zelo različne in so prilagojene merilu projekcije in področju, ozkemu ali širokemu, ki ga prikazujejo. Večkrat na kartah zasledimo s svinčnikom označene popravke, ki so jih vnašali pomorščaki.²¹

Velja opozoriti tudi na nekatere raritete, ki so sicer hranjene v knjižničnem fondu, gre pa dejansko za kartografsko gradivo. Na prvem mestu velja izpostaviti rokopis, vezan v pergament, t. i. Piranski kodeks, avtorja Pietra Coppa. Poleg dveh rokopisov vsebuje še petnajst koloriranih lesoreznih zemljepisnih kart in zato predstavlja svetovni unikat, ki je prvi poizkus tiskanega atlasa na svetu sploh in je najdragocenejši kartografski predmet v Republiki Sloveniji. Karte, imenovane tudi Tabulae, so datirani in kolorirani lesorezi, nekatere je podpisal sam avtor. Med njimi je tudi karta Istre iz leta 1525.²² To je najstarejša ohranjena pokrajinska karta te pokrajine. Celih sto let je obdržala primat nad predstavitvijo Istre in je bila zaradi svoje kakovosti podlaga vsem nadaljnjim kartografskim prikazom. V orientaciji, risanju obale in hidrografiji, plastičnem prikazu in umestitvi naselij se v današnjih očeh

¹⁹ Npr.: P 56/7487 Ports and anchorages in Yugoslavia; P 709/7540 Quarnaro, 1940; P 710/7541 Golfo di Fiume, 1940; P711/7542 Quarnarolo, 1940 itd.

²⁰ Pahor, M. (1978): Slovenski mornarji Avstrije v obrambi Dalmacije in Istre 1849–1917.

²¹ Terčon, N. & Bonin, F. (1999): Na poti v morsko prostranstvo; Terčon, N. (1992): Hranimo knjižno zapuščino starega Pirana.

²² Coppo, P.: Piranski kodeks De summa totius orbis, PMSMP; Petrus Coppus fecit: de summa totius orbis, Pomorski muzej "Sergej Mašera" Piran, avtorji Nadja Terčon, Flavio Bonin, Peter Čerče, Jedrt Vodopivec, Janez Peršič, Piran, 2001; Lago, L. & Rossit, C. (1984–1986): Pietro Coppo, Le "Tabulae".

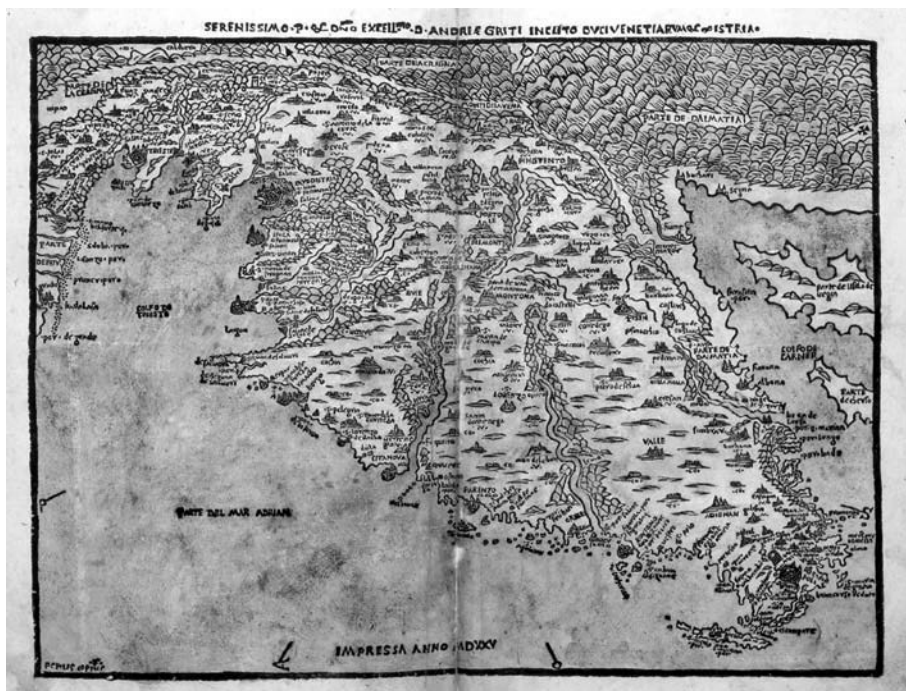
sicer pojavljajo odstopanja, vendar se noben drug prikaz ne more primerjati s tako dragocenostjo spoznanj in posameznih delov, kot jih vsebuje ravno Coppov. Risba se odlikuje po originalnosti kompozicije. Predstavlja severne jadranske obale od Gradeža do Senja in južno od njega ter zajema celotno Istro in dele Furlanije, Krasa, Reko in del Dalmacije. Polotok je orientiran v smeri od severa-severozahoda k jugu-jugovzhodu. Kljub za današnjega opazovalca slabi orientaciji ter ponekod podaljšani obali se zelo ujema s stvarnostjo.²³

Zelo bogato je prikazani relief, ki se marsikje približuje resničnosti, doline in hribi so lepo vidni, posebna pozornost pa je posvečena hidrografiji. Reke, potoki, plovni kanali in vse manjše vode z manjšimi izjemami so zelo natančno izrisani, označeni so mostovi, soline, jame itd. Najbolj bogata pa je karta v pogledu naselij. Coppo je namreč zabeležil veliko število toponimov, z oznakami pa je naselja naredil razpoznavna. Označil je celo cerkve na samem, mline, gostilne itd. *Città* so označevale mesta, ki so bila škofijska in trgovska središča, *terre* so z obzidjem utrjena mesta, ki jih je upravljal podestat, na karti pa jih prepoznamo po velikih tiskanih črkah, *ville* – vasi ali večja starejša vaška središča so označena z malo črko *v*, *castelli* pa z malo črko *c*, co pa najverjetneje pomeni *cortina* - manjše vaško naselje, ki ni bilo *villa*.

Zemljepisni položaj naselij v obalnem pasu je označen zelo natančno, manj pa v notranjosti, posebno še v tistem delu Istre, ki je pripadal avstrijski Pazinski grofiji. Pomen karte je izreden. Kaže na Coppovo izvrstno

²³ Coppo P.: Piranski kodeks *De summa totius orbis*, PMSMP; PETRVS COPPVVS FECIT, *De summa totius orbis*, Razstava Pomorskega muzeja »Sergej Mašera« Piran o Coppovem piranskem kodeksu. Pripravljena in postavljena je bila v okviru mednarodnega projekta *Cultucadses / Interreg II Italia-Slovenija*. Na ogled je bila od 12. julija do 16. avgusta leta 2001 v Piranu v Pečaričevi galeriji. Projekt *CULTUCADSES* je potekal v organizaciji Občine Benetke ter v sodelovanju s Pokrajino Benetke, Občino Piran, Ministrstvom za kulturo Republike Slovenije, Medobčinskim zavodom za varstvo naravne in kulturne dediščine Piran in Pomorskim muzejem »Sergej Mašera« Piran. Financirala ga je Evropska unija. Ponovno je bila postavljena na ogled ob prireditvi Študentske organizacije Univerze na Primorskem 25. maja 2005. Prirediteljev Koper minulih stoletij je vključevala tudi razstavo Pomorskega muzeja o piranskem kodeksu. Na ogled je bila v Galeriji Zapor na Titovem trgu 4. Razstava *Petrus Coppus fecit - De summa totius orbis* – Pietro Coppo in zemljevid 16. stoletja je bila na ogled od 25. 5. do 14. 6. 2005. Ob 450. obletnici Coppove smrti je Skupnost Italijanov Pasquale Benghi degli Ughi iz Izole 24. novembra 2006 v Manziolijevi palači v Izoli pripravila večer, ki je bil posvečen Pietru Coppu. Ob tej priložnosti je bila za krajši čas od 24. novembra do 5. decembra 2006 ponovno na ogled razstava PMSMP o piranskem kodeksu. *Petrus Coppus fecit: de summa totius orbis*, Pomorski muzej »Sergej Mašera« Piran; avtorji Nadja Terčon, Flavio Bonin, Peter Čerče, Jedert Vodopivec, Janez Peršič, Piran, 2001; Terčon N. (2002): *Petrus Coppus fecit: De summa totius orbis: razstava Pomorskega muzeja »Sergej Mašera« Piran*; Terčon N. (2003): *Piranski De summa totius orbis Petrus Coppus fecit: razstava Pomorskega muzeja »Sergej Mašera« Piran*; Vodopivec, J. (2002): *Coppov Piranski kodeks: struktura in stanje*.

poznavanje istrskega polotoka. Po tem zemljevidu se je zelo lahko orientirati, služila pa je tako civilnim kot vojaškim namenom. Zaradi bogatih posameznosti v prikazu obale, ki se ne omejujejo samo na prikaz plitvin in čeri, pristanišč in plovnihih kanalov, ampak obveščajo celo, kje je moč najti pitno vodo, kje se okrepčati daleč od središč in po katerih pomembnih stavbah (cerkve, samostani ...) se je mogoče orientirati, lahko sklepamo, da je bila karta namenjena pomorščakom.



Pietro Coppo, karta Istre, 1525 (PMSMP)

Področje Reke in Kvarnerja pa ni samo na karti Istre, temveč je omenjeno tudi v rokopisu Portolana, kjer Coppo omenja Reko. Na listu 49r navaja razdalje med nekaterimi kraji ob Kvarnerju vse tja do Dalmacije. Zapisal je, da je od Reke do Martinščice 2 milj, od Martinščice do Bakra pa 25 milj.²⁴

V umetnostnozgodovinskem fondu je v zbirki likovnih umetnosti poudarek na morskih in ladijskih motivih. Marinistično slikarstvo je razdeljeno na več sklopov: morske krajine, ladijski portreti, slike pomorskih bitk in portreti pomorščakov. V zbirki je pozornosti vredna veduta Reke oziroma reškega pristanišča iz leta 1840. To je barvna litografija, njen avtor pa je A. C. Meyer.

²⁴ Portolano, 49r ali stran 102: Da Fiume a S. Martin -----2, da S. Martin a Buchari ----25

Slika je razstavljena v stalni muzejski zbirki, ki govori o slovenskih ladjarjih na Reki in v Trstu.²⁵



Veduta Reke oziroma reškega pristanišča iz leta 1840 (detajl) avtorja A. C. Meyerja (PMSMP)

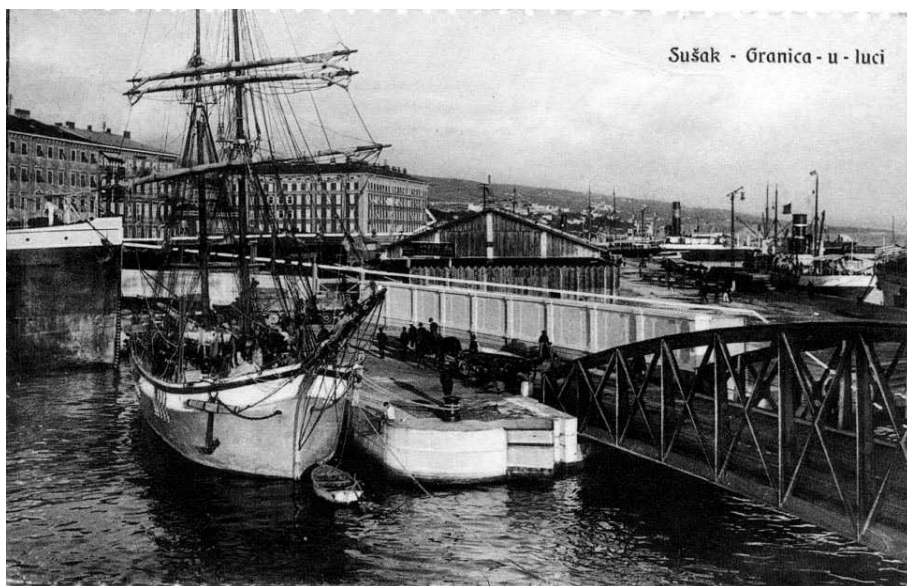
Ta in podobna likovna dela s svojo umetniško in dokumentarno vrednostjo dopolnjujejo vedenje o pomorski zgodovini, zlati dobi jadrnic, nastajanju in uvajanju parnikov, spreminjanju pokrajine ob morju in same obale, o razvoju mest, širjenju pristanišč itd.

Razglednice so svojevrsten dokument nekega časa, kraja ter dogajanja in imajo veliko dokumentarno vrednost. Pomorski muzej jih sistematično zbira. Vsebinsko se navezujejo na primarno dejavnost muzeja, to je pomorstvo: razglednice z ladijskimi motivi, obmorskih krajev in pristanišč, mornarjev itd. Precej je v zbirki tudi razglednic Reke, zlasti njenega pristanišča. So iz različnih časovnih obdobj in različnih političnih in gospodarskih sistemov. Izmed tistih, ki jih obravnavamo v tem prispevku, so izredno zanimive za slovenski prostor predvsem razglednice, ki imajo označeno mejo med Kraljevino Italijo in Kraljevino Jugoslavijo na Sušaku.

Pa tudi tiste, kjer lahko prepoznamo tradicionalna plovila iz istrskih krajev, so za muzejskega kustosa zelo dragocene. Precej je tudi takih, ki so jih izdajale paroplovne družbe iz propagandnih in komercialnih namenov, saj so bile z znamkami vred tudi sredstvo gospodarske in politične propagande.

²⁵ Žitko, D. (1999): Srečanja z morjem.

Njihova lica kažejo vedno vizualno podobo krajev, ljudi, objektov itd. Še veliko bolj pomembne pa so v drugačnih kontekstih hrbitišča razglednic, ki v pisanih sporočilih pričajo o človeški usodi.

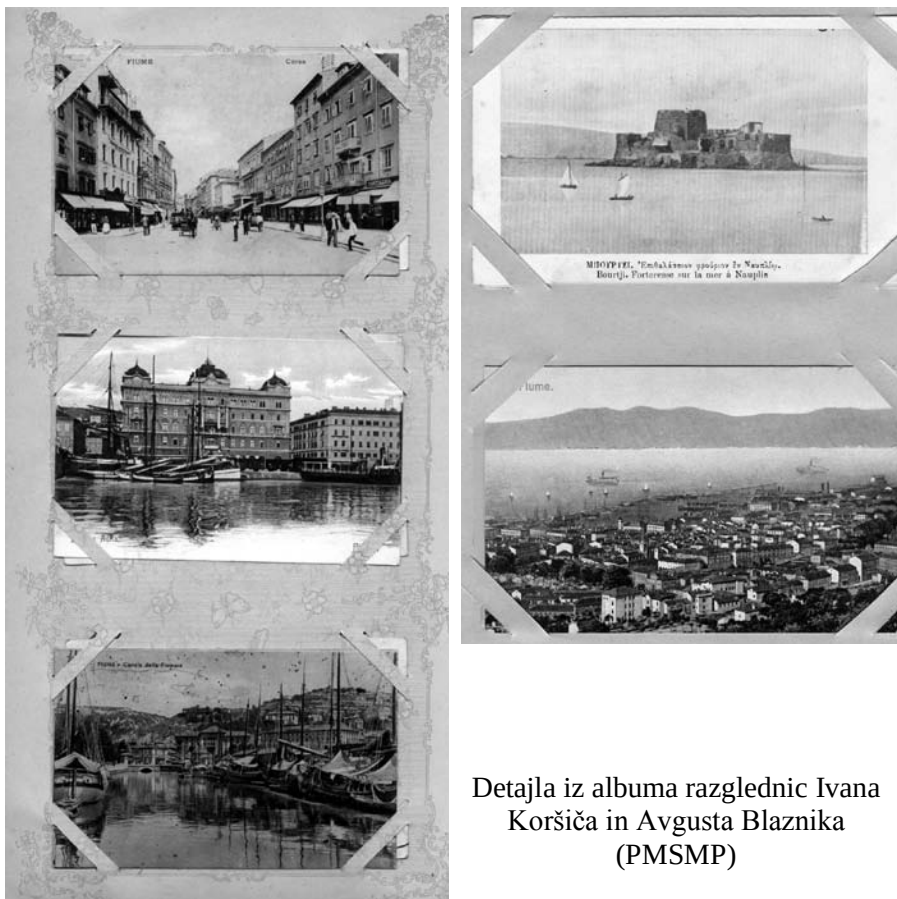


Razglednica Sušaka z razmejitveno ograjo (PMSMP)

Razglednice so zbirali in hranili tudi slovenski pomorščaki. Običajno so jih hranili v albumih in jih razvrščali glede na vsebino, lokacijo ipd. Veliko je propagandnih razglednic iz 1. svetovne vojne, pa nabožnih, tolažilnih in ljubezenskih, največ pa je krajevnih. Posebej so razvrščene tiste, ki prikazujejo svetovna in jugoslovanska mesta, mesta ob avstrijski jadranski obali in druga. Precej je tudi razglednic, ki prikazujejo Reko z okolico, zlasti Opatijo in Bakar. Izpostaviti velja vsaj dve zbirki razglednic v albumih mornariškega duhovnika Ivana Koršiča in pomorščaka Avgusta Blaznika.²⁶

²⁶ Ivan Koršič je bil rojen 30. 5. 1870 v Solkanu. Po končanem bogoslovju in službovanju v nekaterih primorskih krajih je leta 1899 odšel v avstrijsko mornarico kot pomorski kaplan. Napredoval je v pomorskega kurata, nato pomorskega župnika in pomorskega superiorja. Večkrat je bil odlikovan. V mornarici je ostal do leta 1919. Nato je služboval v Solkanu in Kobaridu. Umrli je 28. 5. 1941 v solkanski cerkvi. Pomorski muzej je od njegovih nečakov odkupil njegovo pomorsko zapuščino: Ivan Koršič, P 3680, Album pomorskih krajev Avstrijskega primorja 1900-1918; Ivan Koršič, P 3682, Nemške, italijanske in avstrijske propagandne razglednice iz 1. svetovne vojne; Ivan Koršič, P 3683, Album slovenskih tolažilnih in vojnopropagandnih razglednic 1914-18. O Avgustu Blazniku so v muzejski dokumentaciji le skromni življenjepisni podatki. Rodil se je 20. 4. 1890 v Fari pri Kostelu na Kočevskem. Bil je v avstrijski mornarici. Napredoval je v podoficirja artilerijske stroke. Po 2. svetovni vojni je živel v Celju. Muzeju je leta 1965 prodal album razglednic s svojih potovanj v obdobju 1905-1913: Avgust Blaznik, P 1562, Album potovanj Avgusta Blaznika 1905-1913, Jugoslovanska mesta, fotografije avstrijske mornarice, svetovna mesta.

Zaradi sistema zbiranja in avtentične ureditve albumov razglednice pričajo tudi o potovanjih in ekspedicijah, ki so se jih slovenski pomorščaki udeleževali kot člani ladijskih posadk in so bogat vir mnogoterih informacij.



Detajla iz albuma razglednic Ivana Koršiča in Avgusta Blaznika (PMSMP)

V Pomorskem muzeju so v arheološki zbirki predstavljeni predmeti iz neolita, bronaste, železne dobe, rimske zasedbe Istre vse do pozne antike. Med prazgodovinskimi predmeti je med najbolj zanimivimi apulski krater iz 6. stol. pr. n. št., ki je bil najden med arheološkimi izkopavanji v Kaštelirju pri Kortah nad Izolo. Primerljiv predmet naj bi bil najden tudi na reškem področju. Številni so materialni ostanki iz rimskega obdobja, ki dokazujejo pomorsko usmerjenost celega področja. Veliko podobnega gradiva je bilo najdenega tudi na reškem področju (amfore Lamboglia 2).²⁷

²⁷ Kustosinja za arheologijo Snježana Karinja je pripravila stalno arheološko muzejsko razstavo z naslovom Med morjem in kopnim. Arheološke najdbe, ki so na njej razstavljene, govorijo o stiku prebivalstva z morjem že v najzgodnejših obdobjih - od neolitika do srednjega veka.



Arheološka zbirka (fototeka PMSMP)

lastnikih – to je jadraniu in udeležbi na regatah. V kategoriji starodobnikov je jadrnica najhitrejša in dosega najboljše rezultate in si pridobiva številna priznanja in nagrade.

V sklopu materialne dediščine, ki jo hrani Pomorski muzej »Sergej Mašera« Piran, je treba izpostaviti vsaj še eno muzealijo. Ta za muzejskega kustosa sicer ni najpomembnejša, je pa za širšo javnost morda najbolj prepoznavna ali reprezentativna. To je Galeb, muzejska jadrnica, ki je bila leta 1994 iz Žurkova prepeljana v Piran. Pomorskemu muzeju sta jo podarila slovenska baletnika svetovnega slovesa Pia in Pino Mlakar. To je muzejski predmet, ki še vedno opravlja funkcijo, za katero je bil zgrajen. Jadrnica je po dolgoletnih obnovah namenjena tistemu, čemur je služila pri svojih prvotnih



Jadrnica Galeb med jadranjem v Piranskem zalivu (PMSMP)

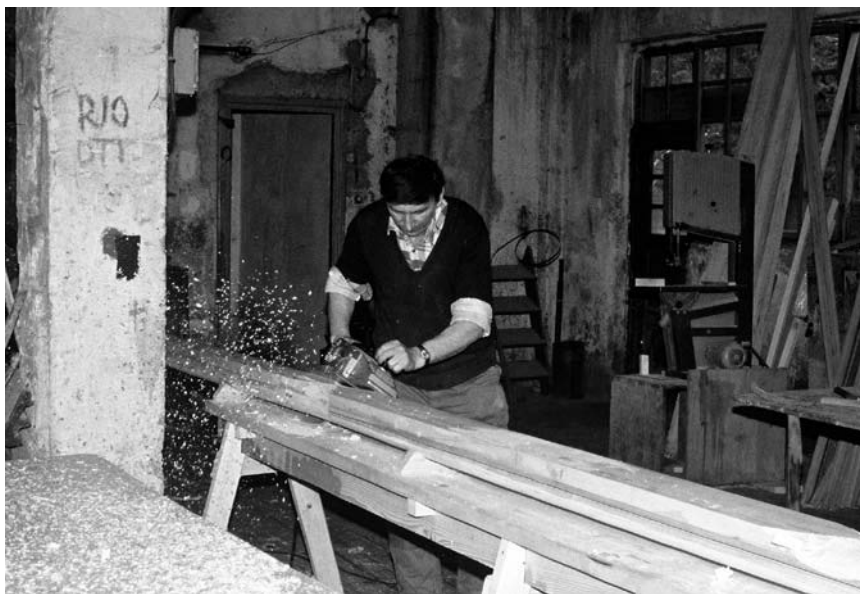
Leta 1936 sta baletna plesalca, zakonca Mlakar²⁸, v počastitev rojstva hčere Veronike pri trogirski ladjedelniški zadrugi naročila športno jadrnico. Dopuste sta potem z družino več kot petdeset poletij preživljala med jadranjem po Jadranskem morju. Po zapiskih vodje trogirske ladjedelniške zadruge Anteja Katalinića so bila rebra tega kuterja, kobilica, premčna in

²⁸ Pino Mlakar, znameniti baletni plesalec, koreograf in pedagog, umetnik svetovnega slovesa, dobitnik številnih priznanj in eden utemeljiteljev slovenskega baleta kot ga poznamo danes, je v stotem letu starosti umrl 30. 9. 2006. Rodil se je 2. 3. 1907 v Novem mestu v uradniški družini. Po končani gimnaziji je na ljubljanski univerzi študiral matematiko, fiziko in kemijo, a ga je vse bolj pritegovala umetnost; med drugim se je krajši čas ukvarjal s slikarstvom, plesu pa se je dokončno zapisal leta 1927 na Koreografskem inštitutu Rudolfa Labana v Hamburgu. Tam je spoznal tudi svojo poznejšo soprogo, leto dni mlajšo Mario Luizo Pio Beatrice Scholz, s katero sta več kot sedem desetletij delila življenjsko in umetniško pot. Par je po neločljivem spoju baletnega ustvarjanja poznala vsa Evropa; koreografski opus, ki sta ga zapustila, obsega 50 baletov, med njimi je dvanajst celovečernih. Zakonca Mlakar sta v predvojnem obdobju delala v številnih evropskih umetniških hišah, med drugim v Zürichu, Berlinu in Münchnu, po 2. svetovni vojni pa sta se naselila v Sloveniji, kjer sta postavila temelje ljubljanskega baleta in ustanovila baletno šolo. Kot pedagog je Pino Mlakar svojo ljubezen do plesa in odra povezal tudi s 25-letnim poučevanjem na Akademiji za gledališče, radio, film in televizijo v Ljubljani, kjer je bil redni profesor. Pino in Pia Mlakar sta v nemščini izdala dve knjigi, ki danes veljata za zelo pomemben dokument o tristoletnem razvoju evropskega gledališkega plesa, v slovenščini pa je Pino Mlakar napisal še knjigi *Ples kot umetnost in gledališče* ter *Srečne zgodbe bolečina*. Za svoje ustvarjanje in prispevek k razvoju slovenskega in svetovnega baleta sta Pia in Pino Mlakar tako doma kot v tujini prejela mnoga priznanja, med drugim trikrat Prešernovo nagrado. Iz: www.dnevnik.si/novice/dnevnik/204038/.

krmna grodnica izdelane iz hrastovine, zunanja oplata iz lesa slovenskih borov, krov iz macesnovega lesa, notranja oprema pa iz dragocenejšega tikovega lesa.

Kljub izredno dobrim plovnim lastnostim pa je jadrnico leta 1958 mojster Bonifačič iz Žurkova pri Reki obnovil in zvišal za 10 centimetrov, saj je bila prenizka za štiričlansko družino. Pomorski muzej »Sergej Mašera« Piran jadrnico je z lastnimi sredstvi in ob pomoči tudi tujih sponzorjev jadrnico obnavljal in tako ohranil to materialno pričo pomorske preteklosti in slovenske kulturne zgodovine.

Kmalu po prenovi in splavitvi so v muzeju začeli iskati morebitnega izdelovalca novega jambora, ki je moral biti natančna kopija starega. Delo je bilo nazadnje zaupano majhni ladjedelnici na Reki na Kantridi, ki ga je izvrstno opravila.



Izdelava novega jambora za jadrnico Galeb (PMSMP)

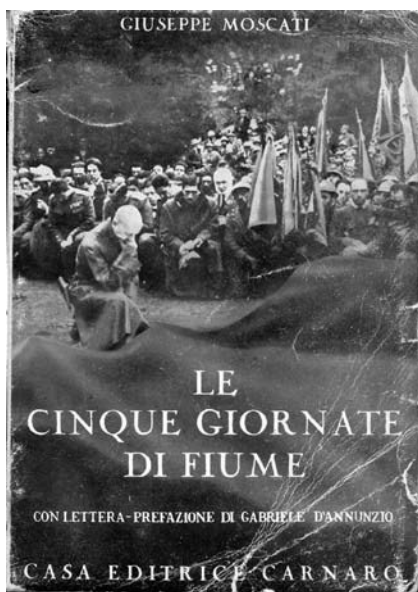
Knjižnično gradivo

Knjižnica²⁹ deluje v sklopu PMSMP vse od njegove ustanovitve, zgodovina knjižničnega fonda pa sega v čas daleč pred tem. Po ločitvi Mestnega muzeja in knjižnice je piranska knjižna zapuščina stare mestne knjižnice kot fond

²⁹ Terčon, N. (1992): Hranimo knjižno zapuščino starega Pirana; Čerče, P. (2002): »Biblioteca civica – Istrica«, Stari fond knjižnice Pomorskega muzeja »Sergej Mašera« v Piranu.

ostala v muzeju. Muzejska knjižnica je tako prišla do zelo bogate knjižne osnove, katere začetki po nekaterih dokumentih segajo že v 17. stoletje. Muzejsko knjižnico sestavljajo tri ločene zbirke. Posebej so obravnavane knjige, ki so pripadale dvema fondoma nekdanje Mestne knjižnice (Biblioteca Civica), in knjige, ki so bile pridobljene za muzejsko strokovno knjižnico. Vsebinsko slednje označuje že ime - to je strokovna knjižnica. V njej so shranjene knjige, ki pokrivajo področja, ki jih delavci muzeja obdelujejo pri svojem strokovnem delu. Tako največji del knjig obravnava tematike, ki so v skladu z usmeritvijo muzeja. To so predvsem pomorstvo in zgodovina pomorstva, solinarstvo, ribištvo in podvodna arheologija. Precej del pa ima splošnejšo, a še vedno muzejsko usmerjeno vsebino: zgodovino, arheologijo, etnologijo, umetnostno zgodovino, domoznanstvo in muzeologijo.

Tematika knjig, hranjenih v zbirki Biblioteca civica, je zelo različna. Med njimi je kar nekaj dragocenih primerkov. Pomembna dela iz knjižnega fonda so iz 16. stoletja.³⁰ Najstarejša knjiga je izšla leta 1501. Od zanimivejših omenimo le obsežno, tematsko razdeljeno Diderotovo enciklopedijo iz druge polovice 18. stoletja, Coronellijeva dela in seveda že omenjeni edini v celoti ohranjeni primerek atlasa iz leta 1526 Pietra Coppia.



Naslovni strani del o Reki iz fonda bivše piranske mestne knjižnice

³⁰ Presl, I. (2005): Knjige iz 16. stoletja v knjižnici Pomorskega muzeja »Sergej Mašera« Piran.

Druga zbirka stare muzejske mestne knjižnice je poimenovana Istrica. To so knjige iz fonda stare mestne knjižnice, ki se s svojo vsebino, avtorjem in/ali krajem izida nanašajo na Istro. Prav ta del muzejskega knjižničnega fonda je pomemben za vse, ki se posvečajo proučevanju zgodovine Istre. Sem sodijo tudi knjige, ki vsebinsko obravnavajo Reko in Kvarner ali pa se ju v splošnih domoznanskih pregledih vsaj kratko dotikajo.³¹ Večinoma so te knjige v italijanskem jeziku, le nekaj jih je v slovenščini.

V vseh treh zbirkah muzejske knjižnice je danes strokovno obdelanih prek 8.500 enot, na obdelavo pa čaka še okrog 5.000 enot, ki večinoma pripadajo fondu stare piranske mestne knjižnice. Muzejska knjižnica vzdržuje abecedni imenski katalog in sistematski katalog (UDK). Poleg tega sta kataloga fondov Biblioteca Civica in Istrica ločena, tako da je olajšano iskanje knjig po posameznih zbirkah. Od konca leta 1997 je knjižnica Pomorskega muzeja »Sergej Mašera« polnopravni član slovenskega računalniškega javno dostopnega knjižničnega sistema COBISS, ki med drugim omogoča katalogizacijo, iskanje in izposajo knjižnega gradiva.

Izvor podatkov na reškem področju

Muzejski delavci za svoje raziskave, razstave in objave črpajo informacije tudi na področju Reke, v reških institucijah in pri Slovencih, ki živijo na Reki. Pred postavitvijo zbirke Slovenski pomorščaki 1918-1945 je bilo treba zbrati mnogo gradiva za razstavo. Zlasti tisto, ki se nanaša na trgovsko mornarico Kraljevine Jugoslavije, je bilo nujno poiskati tudi v reškem arhivu; zato smo v muzeju naredili in hranimo tudi nekatere kopije ladijskih načrtov, predpisov in drugih dokumentov iz Državnega arhiva na Reki.³² Precej pisnega in slikovnega gradiva, ki se nanaša na slovenske pomorščake trgovske mornarice, je tudi iz obdobja po 2. svetovni vojni. Zaradi skupne preteklosti je gradivo, ki obravnava slovenske pomorščake, razdrobljeno po več državah. Zato morajo strokovni delavci PMSMP ob zbiranju in raziskovanju gradiva poseči na teren in v arhive na Hrvaškem, v Italiji in Avstriji.

Ker so slovenske dežele po eni strani gravitirale na Trst, po drugi pa na drugo največje avstrijsko pristanišče Reko, se je veliko gradiva ohranilo in ga je mogoče najti tudi po posameznih slovenskih pokrajinah, predvsem na Notranjskem. Mogoče ga je najti tudi v zalednih slovenskih krajih, po vaseh, pri posameznikih in župniških arhivih. Zanimiv vir podatkov so tudi nagrobniki na vaških in mestnih pokopališčih, saj svojci na grobu marsikdaj

³¹ Spinelli, F. E. (1914): Il calvario di una città italiana: (Fiume); Fonda, A. (1887): Versi. Gelcich, F. (1837): Tractatus de podagra (...); Moscati, G. (1931): Le cinque giornate di Fiume; Susmel, E. (1919): Fiume attraverso la storia: dalle origini fino ai nostri giorni.

³² Državni arhiv u Rijeci.

zapišejo pokojnikov poklic, kraj bivanja, še večkrat pa dajo izklesati sidro, ki nakazuje, da je bil pokojnik mornar. Tudi taki drobni znaki pričajo, kako cenjen je bil pomorski poklic med ljudmi. Vse to so podatki, ki na različne načine pripovedujejo o navezanosti Slovencev na morje. Ko jih najdemo, preberemo in interpretiramo, ta dejstva dokazujejo prisotnost slovenskih ljudi tudi na področju hrvaškega primorja.



Slovenski pomorščaki so pluli tudi na ladjah Jadranske plovitbe z Reke (PMSMP)

Z znanstvenim, muzejskim, arhivskim in drugim proučevanjem tega gradiva pa se ne samo ohranja vez med rojaki z obeh strani meje, temveč se vzpostavlja konstruktiven odnos med strokovnimi delavci ne glede na mejo. Predvsem pa se te vezi preteklosti tudi zaradi takega sodelovanja predstavljajo zainteresirani javnosti. Vsekakor je v zadnjem obdobju na tak ali drugačen način zaslediti sodelovanje PMSMP z Muzejem grada Rijeka; v tem okviru je prišlo do obiska reškega kolektiva v Piranu, razstavnega panoja PMSMP na Navtičnem sejmu na Reki,³³ znanstvenega simpozija ob Dnevih sv. Vida na Reki itd.

Prav tako veliko gradiva o slovenskem pomorstvu hranijo tudi Slovenci, ki danes žive na Reki in njeni okolici. Veliko se jih je na Reko preselilo po 2. svetovni vojni okoli leta 1950; večinoma so tja odhajale cele družine. Veliko je med njimi Primorcev, še zlasti Kraševcev. Mnogi so se zaposlili v

³³ 21. in 22. mednarodni sajam nautike, sporta i tehničke kulture, Reka, 2005. PMSMP je sodeloval na Mednarodni izložbi maketa brodova.

Ladjedelnici 3. maj. Številnim je kruh takoj po vojni dajala Reka s svojim gospodarstvom, tudi pomorskim. Veliko jih je za stalno ostalo tam, nekateri pa so se vrnili v rojstne kraje. Večina njihovih potomcev živi na Reki. In prav od njih bo v bodoče morda v muzej prišla življenjska zgodba ali predmet, ki bo pripovedoval zgodbo povojnega časa in prikazal usode slovenskih ljudi, ki so se zaradi življenjske nuje in želje po boljšem kruhu preselili na Reko. Prav zato bo mogoče še bolje prikazati povezavo med slovenskim in hrvaškim prostorom.³⁴ Piranski muzejski delavci upamo, da nam bo tudi s pomočjo reških kolegov uspelo pridobiti čim več informacij in kontaktov z njimi.

Publicistična in razstavna dejavnost

Med osnovnimi nalogami piranskih muzejskih delavcev so tudi priprava začasnih in stalnih razstav, pisanje strokovnih člankov in razprav ter sodelovanje v vedno številnejših mednarodnih znanstvenih projektih. Zato so v tem prispevku omenjene tudi nekatere objave člankov in raziskav v monografijah in drugih publikacijah tako nekdanjih kot sedanjih muzejskih delavcev. Običajno ob razstavah izidejo tudi katalogi, ki v razširjeni obliki predstavljajo obravnavano vsebino. Razstave se po dogovorjenem času deponirajo. Njihove vsebine v tiskani besedi pa ostajajo in pričajo o muzejski dejavnosti. Vsak od kustosov objavlja članke v strokovnih revijah o svoji stroki, sodeluje na znanstvenih simpozijih. Predstaviti bi bilo smotno vse

³⁴ Takrat dvaindvajsetletna Marija Terčon iz Nadrožice pri Komnu je na Reko prišla 28. 2. 1948 in se zaposlila v Ladjedelnici 3. maj. Tam je spoznala Stanka Bizjaka iz Potoč pri Kamnju na Vipavskem, ki je na Reko prišel v sklopu partizanske enote ob osvoboditvi Reke, tam ostal in se zaposlil. Poročila sta se in si na Reki ustvarila dom in družino. Stanko se je potem zaposlil na Splošni plovbi Piran in vse do svoje upokojitve plul na ladjah Splošne plovbe. Umrl je 2. 2. 2001 na Reki. Pokopan je pokopališču na Kozali. Žena Marija Bizjak in sinova Boris in Oskar živijo na Reki. Tudi Oskar je pomorščak in pluje na ladjah Splošne plovbe Portorož oziroma ladjah njenih hčerinskih podjetij (informatorka: Marija Bizjak, Reka, 26. 9. 2006). Še pred začetkom druge svetovne vojne se je na Reko izselil Ladislav Urdih iz Mavhinj, ki se mu je kmalu pridružila še žena Lojzka, rojena Terčon v Klancu pri Komnu. Ker Ladislav v Tržiču (Monfalcone) izgubil službo, si je delo našel na Reki. Tam sta z ženo živela do smrti. Njuni otroci Bruno, Slavko in Danica živijo na Reki, kjer so si ustvarili svoje družine (informatorka: Marija Bizjak, Reka, 26. 9. 2006). Ena takih kraških družin, ki se je izselila na Reko leta 1952, so bili tudi Pahorjevi iz Hudega Loga pri Opatjem selu. Na Reko je najprej odšel oče Jože Pahor, leta 1947, takoj po priključitvi Primorske k matični državi. Takrat so iz Ladjedelnice 3. maj iz Reke s tovornjaki iskali delavce po Spodnjem Krasu. Zaposlil se je v Ladjedelnici 3. maj. Izkušnje z ladjedelskim delom je že imel, saj je prej delal v ladjedelnici v Tržiču (Monfalcone). Podjetje je gradilo stanovanjske bloke za svoje delavce. Ko je leta 1952 dobil stanovanje na Zametu, se je na Reko preselila še njegova družina. Pridružili so se mu žena in šest otrok. Sinova Jožef in Marjan nista šla z njimi. Jožef Pahor - Sever si je medtem že ustvaril svojo družino in ostal v domačem kraju. Jože Pahor je delal v reški ladjedelnici do svoje upokojitve. Tam so se zaposlili tudi nekateri njegovi sinovi. Jože in Marija Pahor sta umrla na Reki in sta pokopana na pokopališču v Zametu. Na Reki še živijo njuni potomci: trije od njunih otrok, Milka, Alojz in Albert, ter vnuki (informatorka: Bogdana Stibilj, Nova Gorica, 26. 9. 2006). Glej tudi: Hočevar, J. (2001): Prvi primorski partizanski bataljon Simona Gregorčiča: primorski partizani 1941-1942.

objave po oddelkih in tudi navesti objave v monografijah in člankih, vendar to v tem prispevku ni smiselno. Zato tu opozarjamo le na bibliografije muzejskih delavcev na spletni strani Pomorskega muzeja »Sergej Mašera« in na spletni strani knjižničnega sistema Cobiss.³⁵ Izpostaviti pa je treba vsaj nekaj razprav in razstav oz. muzejskih zbirk, ki so neposredno vezane na temo tega prispevka.

Čeprav je bila že nekajkrat omenjena, je nujno še enkrat omeniti knjižico, kjer je podrobno opisano obdobje slovenske pomorske zgodovine: Sto let slovenskega ladjarstva 1841-1941. Leta 1990 je v prvem nadstropju muzejske stavbe kustos etnolog Igor Presl postavil zbirki avstro-ogrske in jugoslovanske vojne in trgovske mornarice. V letih 2000-2001 je bila prenovljena zbirka v prvem nadstropju, ponovno pa so bile postavljene zbirke o avstrijski vojni mornarici avtorice Bogdane Marinac, o ladjedelstvu v obalnih mestih ter o udeležbi slovenskih pomorščakov v Trstu in na Reki v 2. polovici 19. stoletja avtorice Nadje Terčon. Njihova prisotnost je za zdaj predstavljena le z modelom barka in brikškunerjev ter vedutami Trsta in Reke.

Etnologinja Bogdana Marinac je za svoje delo, ki se kakorkoli dotika trgovske mornarice, zbiralala gradiva v Državnem arhivu na Reki. Pridobljeno gradivo je obdelala in ga predstavila v stalni muzejski postavitvi,³⁶ uporabila pa ga je v svojih znanstvenih prispevkih in ga tudi citirala. Objavila je bogato monografijo *V modrem in belem*,³⁷ kjer se v natančni študiji o mornariških uniformah dotika obravnavane teme. Njen članek o Vladimirju Štolfi je objavljen tudi v *Kroniki*, priznani slovenski zgodovinopisni reviji. Naslovnica te številke *Kronike*, ki prikazuje risbi dveh ladij Jugoslovanskega Lloydja, je iz Državnega arhiva na Reki, kjer hranijo original.³⁸

Igor Presl je prav tako v *Kroniki* objavil članek o ladjedelski dejavnosti v Kraljevici, objavljene fotografije in dokumenti pa pričajo o bogatem arhivskem in materialnem pomorskem gradivu s tega področja. V svojem

³⁵ www.izum.si

³⁶ Muzejska zbirka z naslovom *Slovenski pomorščaki 1918-1945* je bila odprta aprila 1996.

³⁷ Marinac, B. (2003): *V modrem in belem, Mornariške uniforme iz zbirke Pomorskega muzeja »Sergej Mašera« Piran*. Kustosinja Bogdana Marinac je postavila tudi razstavo *V modrem in belem*, ki je bila že večkrat na ogled javnosti: na navtičnem sejmu *Internautica v Portorožu* (2001), v Kulturno-informacijskem centru Mestnega muzeja Ljubljana (2003) in v Dolenjskem muzeju v Novem mestu (2005-2006).

³⁸ Marinac, B. (2002): *Življenje mornariškega častnika Vladimirja Štolfe v luči njegovih pisem; Fotografija na naslovni strani: »S/S« Kraljica Marija, »S/S« Princeza Olga, Jugoslovanski Lloyd A.D., Original hrani Državni arhiv Reka, PO 13, škatla 27*; Marinac, B. (2000): *Brez jela ni dela. Prehrana pomorščakov na trgovskih ladjah Kraljevine Jugoslavije*; Marinac, B. (2002): *Ladja je moj dom: bivalni prostori na trgovskih ladjah Kraljevine Jugoslavije*.

drugem prispevku Meri in vladaj pa se ponovno dotakne sredine 18. stoletja in spregovori o uvajanju dunajskih mer na reškem področju.³⁹

Zaključek

Pogosto je o slovenski pomorski preteklosti ohranjenih več zapisov kot pa predmetov. In vendar je na tej osnovi v Piranu nastal Pomorski muzej, ki priča o zelo pomembnem poglavju slovenske pomorske zgodovine. Gradi na morju kot povezovalnem elementu in ne na morju, ki bi ločevalo. Pomorska zbirka nacionalno ni omejena. Svojo podobo gradi na preteklosti sosednjih narodov ne glede na vsakokratne državne pripadnosti.

V tem prispevku je predstavljen le skromen izbor gradiva iz fonda pomorske kulturne in tehnične dediščine, ki jo hrani Pomorski muzej »Sergej Mašera« v Piranu. Za podrobnejšo predstavitev so bili tokrat izbrani le nekateri posamezniki, nekatera zgodovinska dejstva in nekateri predmeti. Vsem pa je skupno, da se navezujejo na Reko in njeno neposredno okolico. Posebej so izpostavljena le nekatere raritete velikih mojstrov svojega časa. Na svojevrsten način piranske muzealije pričajo o slovenski pomorski zgodovini, o preteklosti ljudi ob Jadranskem morju. Skupaj z arhivskimi in ustnimi viri nam pričajo o duhovnem, kulturnem, socialnem, jezikovnem in političnem razvoju obravnavanega območja. Iz njih je mogoče razbrati marsikatero spremembo, družbeno in duhovno preteklost in pomagajo razumeti sedanost tega področja. To niso le molčeči predmeti, ampak nam pripovedujejo zgodbe in kažejo podobo določenega prostora in časa.

³⁹ Presl, I. (2004): Med iniciativo pohlepnega zasebnika in regulativo spletkarske administracije. Državna ladjedelnica v Kraljevic 1765-68; Presl, I. (1997): Meri in vladaj.

Literatura:

- (1937): Znameniti slovenski trgovci, 3, Jožef Premrou. Trgovski tovariš, 32, 6-7. Ljubljana, 118-119.
- Bonin, F. & Čeh, L. (1993): Slovenci in pomorstvo od najstarejših časov do 20. stoletja. V: Kultura narodnostno mešanega ozemlja Slovenske Istre. Ljubljana, Znanstveni inštitut Filozofske fakultete, 41-83.
- Bonin, F. [et al.] (2001): Petrus Cippus fecit: de summa totius orbis. Piran, Pomorski muzej »Sergej Mašera«.
- Borruso, G. [et al.] (1996): I porti dell'alto Adriatico: Trieste, Capodistria e Fiume. Trieste, Lint.
- Čerče, P. (2002): »Biblioteca civica – Istrica«, Stari fond knjižnice Pomorskega muzeja »Sergej Mašera« v Piranu. V: Kultura na narodnostno mešanem ozemlju Slovenske Istre. Ljubljana, Znanstveni inštitut Filozofske fakultete, 193-222.
- Fonda, A. (1887): Versi. Fiume, F. Karletzky.
- Gelcich, F. (1837): Tractatus de podagra, quem consensu et auctoritate (...). Vindobonae, typis Congregationis Mechitaristicae.
- Granda, S. (2005): Josip Gorup – najbogatejši Slovenec, pa ne le zase. V: Slavenski zbornik. Vrhnika, Galerija 2, 320-340.
- Hočevar, J. (2001): Prvi primorski partizanski bataljon Simona Gregorčiča: primorski partizani 1941-1942. Nova Gorica, Koper, Skupnost borcev 1. primorskega partizanskega bataljona Simona Gregorčiča.
- Jindra, I. (ur.) (1974): 125. obljetnica pomorskog školstva u Bakru: 1849-1974. Bakar, Pomorski školski centar.
- Kozličić, M. (1995): Risultati delle ricerche sull'Istria del 1806 del Beaupré-Beautemps (Contributo alla storia della marineria e della cartografia della costa occidentale dell'Istria). Atti del Centro di ricerche storiche, 25. Rovigno, 1-452.
- Lago, L. & Rossit, C. (1984-1986): Pietro Coppo, Le »Tabulae« (1524-1526), Una preziosa raccolta cartografica custodita a Pirano, Note e documenti per la storia della cartografia. Trieste, Lint.
- Marinac, B. (2000): Brez jela ni dela: prehrana pomorščakov na trgovskih ladjah Kraljevine Jugoslavije. Annales, Ser. Hist. Sociol., 10, 1. Koper, 35-48.
- Marinac, B. (2002): Ladja je moj dom: bivalni prostori na trgovskih ladjah Kraljevine Jugoslavije: dopnilo k razstavi. V: Kultura na narodnostno mešanem ozemlju Slovenske Istre. Ljubljana, Znanstveni inštitut Filozofske fakultete, 277-301.
- Marinac, B. (2002): Življenje mornariškega častnika Vladimirja Štolfe v luči njegovih pisem. Kronika, 50, 1. Ljubljana, 55-80.
- Marinac, B. (2003): V modrem in belem. Mornariške uniforme iz zbirke Pomorskega muzeja »Sergej Mašera« Piran. Piran, Pomorski muzej »Sergej Mašera«.
- Moscatti, G. (1931): Le cinque giornate di Fiume. Milano, Carnaro.

- Pahor, M. & Hajnal, I. (1981): Po jamborni cesti ... v mesto na peklu. Ljubljana, Prešernova družba.
- Pahor, M. (1969): Sto let slovenskega ladjarstva 1841-1941. Piran, Splošna plovba.
- Pahor, M. (1978): Slovenski mornarji Avstrije v obrambi Dalmacije in Istre 1849-1917. Katalog razstave Piran-Koper, 1978. Piran, Pomorski muzej »Sergej Mašera«.
- Petrinja, D. (1999): Gradnja luke Koper in železniške proge Koper–Prešnica. Koper, Luka Koper.
- Presl, I. (1997): Meri in vladaj. Primorska srečanja, 21, 193. Koper, Nova Gorica, 379-381.
- Presl, I. (2004): Med iniciativo pohlepnega zasebnika in regulativo spletkarske administracije. Državna ladjedelnica v Kraljevidi 1765-68. Kronika, 52, 3. Ljubljana, 349-372.
- Presl, I. (2005): Knjige iz 16. stoletja v knjižnici Pomorskega muzeja »Sergej Mašera« Piran: specialistična naloga. Piran, samozal.
- Spinelli, F. E. (1914): Il calvario di una città italiana: (Fiume). Bergamo, Istituto italiano d'arti grafiche.
- Susmel, E. (1919): Fiume attraverso la storia: dalle origini fino ai nostri giorni. Milano, Treves.
- Terčon, N. & Bonin, F. (1999): Na poti v morsko prostranstvo. Zemljepisne in pomorske karte v Pomorskem muzeju »Sergej Mašera« v Piranu. Piran, Pomorski muzej »Sergej Mašera«.
- Terčon, N. (1992): Hranimo knjižno zapuščino starega Pirana. Primorska srečanja, 17, 133. Koper, Nova Gorica, 288-291.
- Terčon, N. (1997): Splošna plovba. V: Enciklopedija Slovenije, 12. Ljubljana, Mladinska knjiga, 201.
- Terčon, N. (2002): Petrus Cippus fecit: De summa totius orbis: razstava Pomorskega muzeja »Sergej Mašera« Piran. Kronika, 50, 1. Ljubljana, 99-102.
- Terčon, N. (2003): Piranski De summa totius orbis Petrus Cippus fecit: razstava Pomorskega muzeja »Sergej Mašera« Piran. MG Godišnjak muzealaca i galerista Istre, 8. Pula, 29-35.
- Terčon, N. (2004): Pomorski promet. V: Slovenski etnološki leksikon. Ljubljana, Mladinska knjiga, 433.
- Terčon, N. (2004): Ulični muzej Izola = Museo in strada Isola = Street museum Izola. Piran, Pomorski muzej »Sergej Mašera«, Izola, Občina.
- Terčon, N. (2004): Z barko v Trst. Pomorstvo v Piranu, Izoli in Kopru ter gospodarska vloga severozahodne Istre v odnosu do Trsta (1850-1918). Koper, Univerza na Primorskem, Znanstveno-raziskovalno središče, Zgodovinsko društvo za južno Primorsko, Piran, Pomorski muzej »Sergej Mašera«.
- Terčon, N. (2005): Splošna plovba d.o.o. Portorož. V: Istarska enciklopedija. Zagreb, Leksikografski zavod Miroslav Krleža, 741.

Terčon, N. (2005): Ulični muzej in zbirka ladijskega modelarstva v Izoli. *Argo*, 48, 2. Ljubljana, 50-63.

Vodopivec, J. (2002): Coppelov Piranski kodeks: struktura in stanje. Knjižnica, 46, 1-2. Ljubljana, 7-27.

Žitko, D. (1999): Srečanja z morjem. Marinistično slikarstvo druge polovice 19. stoletja in prve polovice 20. stoletja. Piran, Pomorski muzej »Sergej Mašera«.

Žitko, D. (ur.) (2005): Odprti k morju, Zbornik ob 50. obletnici Pomorskega muzeja »Sergej Mašera« Piran. Piran, Pomorski muzej »Sergej Mašera« Piran.



Tipologija ladij in ladijskega tovora na SZ obali istrskega polotoka med 16. in 18. stoletjem

FLAVIO BONIN

Izveček

V preteklosti, ko so bile ceste težko prevozne, so večino tovora peljali s plovili, če je to bilo le možno. Manjša plovila so uporabljali za lokalno priobalno plovbo in ribolov, srednjevelika za prevoze po Jadranskem morju, večja pa za plovbo po Sredozemskem in ostalih morjih. Pomorska trgovina je zagotavljala tudi dober in stalen vir prihodkov ne samo za trgovce, ampak tudi za ostale pristaniške delavce in delavce v ladjedelnicah in škverih. Raziskave v arhivih nam omogočajo pridobivanje številnih podatkov, s katerimi lahko osvetlimo razsežnost in značilnosti ladijskega prometa. Dostopnost dela gradiva, odnesenega iz Pokrajinskega arhiva Koper v Benetke, bi potrdila obseg trgovine, ki jo sedaj lahko samo predpostavljamo.

Sintesi

In passato, quando le strade erano difficilmente percorribili, laddove ciò era possibile le merci venivano trasportate perlopiù via mare. Le imbarcazioni più piccole venivano usate per la navigazione costiera e la pesca, quelle medio-grandi per i trasporti lungo l'Adriatico e quelle grandi per la navigazione nel Mediterraneo e negli altri mari. Il commercio marittimo era una buona e sicura fonte di guadagno non soltanto per i commercianti ma anche per i lavoratori nei porti, nei cantieri e negli squeri. Le ricerche d'archivio permettono di raccogliere numerosi dati che illustrano le dimensioni e le caratteristiche del transito navale. L'accesso a quella parte del vecchio Archivio regionale di Capodistria che è stata trasferita a Venezia confermerebbe le dimensioni di questo commercio navale che per ora possiamo soltanto ipotizzare.



literaturi, ki se ukvarja s problematiko pomorstva, je večinoma moč zaslediti podatke o trgovski mornarici,¹ manj pa je podatkov o vojaških ladjah v srednjem in novem veku (na njih je med drugimi služilo tudi veliko vojakov in mornarjev iz Istre in slovenskega zaledja).² Med arhivskim gradivom v PAK je večkrat omenjena prisotnost trgovskih in vojaških ladij v pristaniščih, skromni pa so podatki o oblikah in nosilnosti ladij (včasih je omenjena le nosilnost ladij).³ Žal ni ohranjenih virov o delovanju pristaniških, davčnih (carinskih) in zdravstvenih ustanov ter uradnikov v naših obalnih mestih,⁴ primanjkuje pa tudi virov, ki bi natančno opisovali ladje (tip, nosilnost, opremo, število posadke itd.). Največkrat je omenjeno samo splošno ime plovila.⁵

Ker do konca 18. stoletja niso zapisovali pravil o gradnji ladij, je težko postavljati hipoteze oz. mnenja o ladijski arhitekturi. Dela v večjih državnih ladjedelnicah so vodili ladijski arhitekti, v manjših družinskih ladjedelnicah pa je bilo tako načrtovanje ladje kot izdelava in oprema v rokah tesarjev in mizarjev, ki so delali na podlagi tradicije svojih prednikov, obogatene z lastnim znanjem.⁶ Ker se je znanje prenašalo z očeta na sina, je vsaka družinska ladjedelnica in iz nje prihajajoča ladja imela svoje značilnosti in posebnosti, ki so plovilu dajale svojevrstno kakovost in značaj.⁷ V tem obdobju so bile ladje povsem ločene na trgovske in vojaške tipe,⁸ izjemo predstavlja tip galeje, t. i. *galea bastarda*, ki je lahko služila obema namenoma.

¹ Ferdo Gestrin je v delu *Pomorstvo srednjeveškega Pirana* (str. 112-119) nazorno predstavil problem vojaških najemnikov na galejah v Piranu v poznem srednjem veku, Danilo Klen pa je v delu *Ščavunska vesla opisal galeje in življenje galjotov na vzhodni obali Jadranskega morja*, predvsem na hrvaški obali.

² V koprskem in piranskem arhivu so zabeležena predvsem imena poveljnikov ladij.

³ V piranskih vicedominskih knjigah so v kupoprodajnih pogodbah kot predmet pogodbe večkrat omenjene jadrnice, a je praviloma omenjena le njihova vrednost brez opisa ali mer (SI PAK PI 9, Kodeksi, vicedominske knjige).

⁴ Ob pregledu gradiva v koprskem in piranskem arhivu je moč zaslediti le posamezne dokumente uradov in nadzornikov, ne pa kompletnih serij.

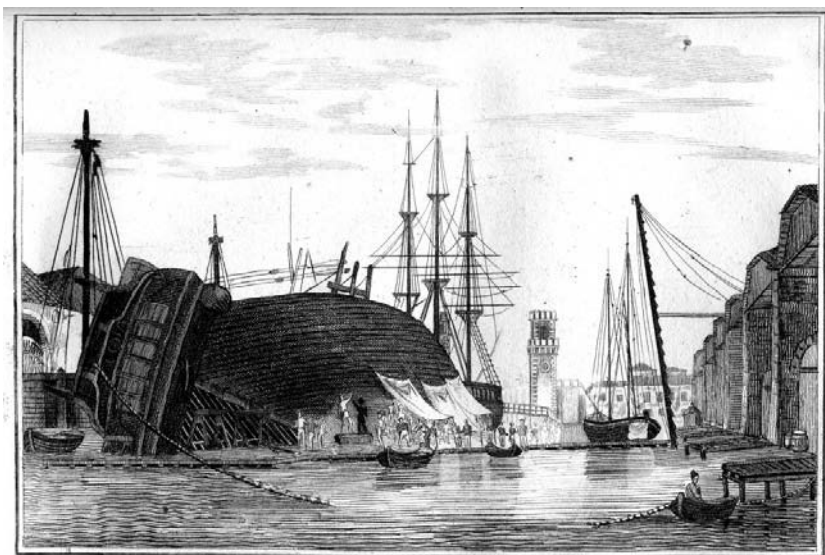
⁵ V virih iz obdobja od začetka 16. stoletja pa do konca 18. stoletja je za ladjo največkrat uporabljen izraz *barca* (lahko tudi *barcha*, *piccola barchetta*, *nave*, *naulio*, *naviglio*, *barcada* in *barca longa*; ti izrazi na splošno označujejo različne vrste ladij), poleg teh pa so uporabljeni še izrazi *marsiliana*, *trabacolo*, *pelago*, *tartana*, *bracera*, *galea*, *galeoto*, *brigantino*, *peota*, *gondola*, *burchio* *vascello* itd.; prim. tudi F. Gestrin, *Pomorstvo srednjeveškega Pirana*, str. 44.

⁶ G. Cassoni, *Breve storia dell'Arsenale*, str. 57; D. Memmo, Calafati, squeri e barche di Chioggia, I., str. 49.

⁷ D. Memmo, Calafati, squeri e barche di Chioggia, I, str. 48.

⁸ Na začetku 16. stoletja so razlike med trgovsko in vojaško ladjo postajale vse večje. Tehnik in raziskovalec Francesco di Giorgio Mistri (1439-1502) iz Siene je leta 1480 izračunal razmerje med težo krogle, količino smodnika in dolžino topovske cevi in s tem postavil temelje sodobnemu topništvu (A. Tenenti, *La formazione del mondo moderno*, str. 199).

V 16. stoletju pa so tudi v Sredozemlju že prevladovale jadrnice (predvsem zaradi boljših konstrukcijskih rešitev),⁹ predvsem večje, ki so lahko jadrale tudi v najslabših vremenskih razmerah.¹⁰



Arsenale Fregata in carena nella Dorsena Vecchia

Vzdrževalna dela (kalafatiranje) na ladji v beneškem Arsenalu.¹¹

Takrat so izpopolnili tudi tehniko jadrnanja in jader - nove jadrnice so uspešno plule tudi proti vetru.¹² Izpopolnili so vetrilo jadrnic, predvsem jadra (latinsko, križno). Uvedba *civade* (jadro na premcu, prvi so ga začeli uporabljati španski pomorci) je izboljšala stabilnost ladje, velikega pomena pa je bila tudi posodobitev ladijskega krmila. V drugi polovici 14. stoletja so namreč tudi sredozemske ladje začeli graditi z enim samim centralnim

⁹ P. Kemp, *Storia della nave*, str. 64-65.

¹⁰ Ker so severnoafriški pirati in gusarji postajali vse bolj nasilni in predrzni, so sredozemske države v drugi polovici 14. stoletja začele uporabljati novo tehnologijo gradnje ladij, pogostejše pa so začeli uporabljati tudi kompas (v Evropi se je pojavil po letu 1270). V 16. stoletju se je pomorski promet v evropskih državah zelo povečal, najemnine ladij pa so postajale cenejše (tj. ladjarji so zaslužili manj). Povečala se je nosilnost ladij (tudi do 1.200 t) in njihovo število. Z boljše grajenimi in opremljenimi ladjami so trgovci lahko pluli skozi vse leto in tudi ponoči (A. Tenenti, *La formazione del mondo moderno*, str. 60; W. H. Mc Neill, *Venezia il cardine d'Europa 1082-1797*, str. 86).

¹¹ E. Paoletti, *Il fiore di Venezia*, II.

¹² Prim. F. C. Lane, *Le navi di Venezia*, str. 241.

krmilom (prej so ladje imele dve stranski krmili) Beneškim ladjarjem je (tako kot drugim v Sredozemlju) za zgled služila hanzeatska koka.¹³

V 16. stoletju so ladijski kapitani in piloti dobro obvladali poti po Sredozemskem morju. Pri plovbi so jim bili v pomoč *portolani* in zemljevidi, v neugodnih vremenskih razmerah pa so si pomagali z navigacijskimi napravami. Kartograf Pietro Vesconte je leta 1311 izdal prvo do sedaj znano pomorsko karto, ki je drugim kartografom služila za nadaljnje delo. Vse pomorske države so imele svoje portolane (zbirke pomorskih kart z vrisanimi in napisanimi vsemi do tedaj znanimi podatki), ki so trgovcem, pomorcem in vojaškim poveljnikom služile za varnejšo plovbo. Beneška vlada je izdala šest t. i. portolanov, in sicer: *Portolano di Levante*, *Portolano di Ponente*, *Portolano di Venezia*, *Portolano di Romania*, *Portolano di Mar Maggiore* (*Mar Nero*) in *Portolano dell'Arcipelago*.¹⁴



Portolan iz 2. polovice 17. stoletja iz zbirke Pomorskega muzeja »Sergej Mašera« Piran

Pomorci, trgovci, ribiči in vojaki so tako kot v prejšnjih obdobjih tudi od začetka 16. do konca 17. stoletja za plovbo po severnem Jadranu uporabljali

¹³ *Koka* je trgovska ladja, ki je plula izključno na jadra, služila pa za prevoz tovora in vojaškim namenom. Njenemu razvoju je moč slediti od 13. stoletja dalje, razvoj ladijskega trupa pa je v vsaki pomorski državi dobil značilno obliko (prim. P. Kemp, *Storia della nave*, str. 63; H. W. Van Loon, *Storia della navigazione*, str. 120; M. Kozličić, *Hrvatsko brodogovje*, str. 123; J. Luetić, *Pomorci i jedrenjaci republike Dubrovačke*, str. 197).

¹⁴ M. Murino, *Andar per mare nel Medioevo*, str. 27.

tipične ladje, ki so sicer plule po Jadranskem morju (od Beneške lagune do Dalmacije in Albanije).

Trgovske ladje



Oktant iz zbirke Pomorskega muzeja »Sergej Mašera« Piran

burkli in peligi, kot vojaške ladje pa galeje, galeote in fuste. Večina trgovinske izmenjave med istrskimi mesti, Benetkami, *Terrafermo* in drugimi

V virih iz tega obdobja je za različne vrste ladij največkrat uporabljen splošen izraz *barca*,¹⁵ ki pa ne označuje natančno ne tipa ne velikosti ladje.¹⁶ Kot trgovske ladje in ladje za lokalne prevoze (za potnike, sol, vino in druge življenjske potrebščine ter tovor, npr. pesek) se pojavljajo marsiljane, bracere, trabakole, tartane, petači, gripi, peote, bragoci, leuti,

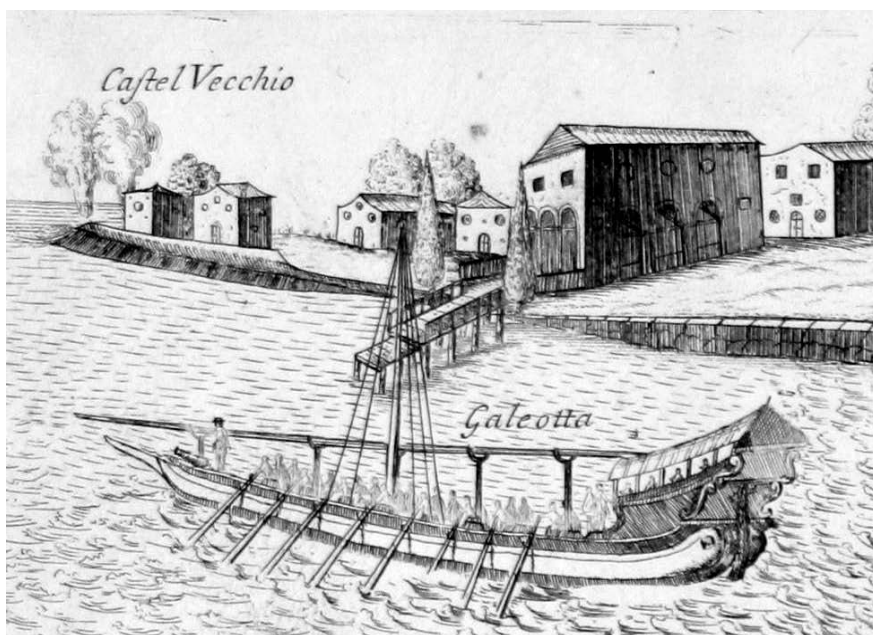
¹⁵ Prim. F. Gestrin, *Pomorstvo srednjeveškega Pirana*, str. 44.

¹⁶ 16. oktobra 1559 so s področja Ferrare (*dal ferrarese*) Donado de Rubini ter Antonio in Zacharia de Andres pripeljali v Piran 2.000 starov žita. Z dvema *barkama* so pristali ob piranskem pomolu. Istega meseca so v Piran pripluli še dve *barki* (Ferarčan Bernardin Bulgarello z 240 stari in Baldis s 120 stari žita) in ena marsiljana (Ferarčan Luca de Menin je pripeljal 540 starov žita), skupaj torej 900 starov žita (SI PAK PI 9, Beneško obdobje, t. e. 1, Varia 1468-1813, Delle farine 1559-1561, str. 4). 19. februarja 1618 je Pirančan Francesco de Casto prodal Simonu Vatti vinograd z oljkami. Za plačilo naj bi dobil denar in *barko* v vrednosti 57 ducatov z nosilnostjo 70 starov, ki je imela 4 vilice, 4 vesla, krmilo, jambor in vso dodatno opremo (SI PAK PI 9, Kodeksi, Vicedominska knjiga 1612-1656, str. 69). *Barka* je bila kot poplačilo dolga uporabljena tudi 25. decembra 1620, ko je Damian Petronio prodal Margheriti vinograd in mu je ta v zameno dala *barko* v vrednosti 29 ducatov (SI PAK PI 9, Kodeksi, Vicedominska knjiga 1612-1656, str. 132). 18. avgusta 1621 je Dominico Caldana prodal Zuanneju Radivu *barko*, v zameno pa je dobil oljčni nasad (SI PAK PI 9, Kodeksi, Vicedominska knjiga 1612-1656, str. 144). Prav tako je 5. februarja 1628 Antonio Grego poplačal hišo na Starem trgu (*Piazza vecchia*), ki jo je kupil od Zuanneja Petronija z *barko*, ki jo je poprej kupil od Jacoba Maserattija iz Benetk (SI PAK PI 9, Kodeksi, Vicedominska knjiga 1612-1656, str. 259). 31. julija 1629 pa sta Zuanne in Antonio Petronio prodala Nicolaju di Girardiju hišo, ki jima je za delno plačilo kupnine prav tako dal *barko*, preostali denar pa jima je moral dati do naslednje velike noči (SI PAK PI 9, Kodeksi, Vicedominska knjiga 1612-1656, str. 275). Pojem *barka* je moč najti tudi med koprskim gradivom. Antonio Brazuoli, ki je delal za družino Gravisi, je aprila in maja 1665 za vzdrževanje *barke* plačal mornarju 74 lir in 8 solidov (za generalno popravilo 36 lir, za njeno barvanje 6 lir in 8 solidov, za novo veslo 10 lir, za novo železno okovje 3 lire, za bitvo na krmi 2 lire in 8 solidov ter za vilico 1 liro in 10 solidov), 3. julija mu je dal 7 lir in 18 solidov, 8. avgusta 3 lire in 16 solidov, 11. novembra pa 14 lir in 10 solidov (SI PAK KP 300, t. e. 4, a. e. 9, Amministrazione, str. 93).

beneškimi ozemlji (npr. Albanijo, Krfom, Dalmacijo, Furlanijo) se je odvijala po morju, saj je bil to najcenejši, najhitrejši in hkrati najvarnejši način prevoza. Ladje so bile najprikladnejše za potniški promet predvsem med Benetkami in obalnimi mesti v provincah ter za prevoz žita, soli, vina, olja in drugih pomembnih življenjskih potrebščin.

Pri večini prevozov žal ni omenjen tip ladje, saj je kar v 119 primerih (65 %) zabeležen le splošen pojem *barka*, ki ne označuje tipa ladje, prav tako pa se 23-krat (12,5 %) pojavlja izraz *vascello*,¹⁷ ki v tem obdobju označuje večjo jadnico.

15-krat so omenjene *bracere* (z njimi so vozili manjše tovore in potnike med istrskimi obalnimi mesti in celo v Benetke, pogosto pa je bila uporabljena tudi kot tihotapska ladja za sol), 9-krat *marsiljane*,¹⁸ 6-krat *peote*, po dvakrat pa *petač*, *grip* in *burkel*.¹⁹



Beneška galeota s konca 17. stoletja²⁰

¹⁷ *Vascello* so uporabljali za prevoz žita iz ferarskega področja v Istro (predvsem Koper) in piranske soli v Benetke.

¹⁸ Z njimi so vozili sol iz Pirana in Kopra v Benetke, žito pa iz beneškega področja v Koper in Piran. Omenjene so tudi cesarske marsiljane, ki so tihotapile železne izdelke iz Trsta v Ancono, od tam pa sol.

¹⁹ S petačem so peljali sol s Sicilije proti Trstu, z gripom žito iz Albanije v Koper in Piran, z burklom pa steklo iz Bergama v Koper.

²⁰ Coronelli, V. M. (1691): *Atlante veneto ... In Venetia, Poletti* (detajl).

Podatki o ladijskih prevozi, tovoru in ladjah v severozahodni Istri od 16. do 18. stoletja, omenjeni v pregledanih arhivskih in objavljenih virih

Tipi ladij	Število omemb
Barka	119
Vascello	23
Bracera	15
Marsiljana	9
Peota	6
Burkel	2
Grip	2
Petač	2
Fregadon	1
Fusta	1
Galeon	1
Oborožena ladja	1
Trgovska galeja	1
Skupaj	183

Število v pregledanih virih omenjenih ladij po posameznih tipih v obdobju od leta 1529 do leta 1700.

Tovor	Število omemb tovara	Odstotek
Sol	56	30,60
Žito	44	24,04
Brez navedbe	28	15,30
Osebni prevoz	16	8,74
Izdelki iz železa	7	3,82
Les, premog	4	2,18
Olje	4	2,18
Rozge	3	1,64
Vino	3	1,64
Les	2	1,09
Majolike	2	1,09
Pesek	2	1,09
Seno	2	1,09
Blago	1	0,55
Med	1	0,55
Mortadela	1	0,55
Olje, baker	1	0,55
Slane ribe	1	0,55
Sol, olje	1	0,55
Steklo	1	0,55

Svila	1	0,55
Umetniške slike	1	0,55
Živila	1	0,55
Skupaj	183	100, 00

Omembe ladijskega tovora, prepeljanega v obdobju od leta 1529 do 1700.

Med tipi ladij so po enkrat omenjene tudi fusta, fregadon, galeon,²¹ oborožena ladja in trgovska galeja. Iz uporabljenih podatkov je razvidno, da so žito (predvsem iz Dalmacije) in sol (iz Istre v Benetke) vozili z večjimi ladjami (marsiljane, peote), manjše ladje pa so uporabljali za lokalne prevoze.

Med pregledanim gradivom je bilo v obdobju med letoma 1529 in 1700 omenjenih 183 različnih ladijskih prevozov, ki so kot izhodišče ali cilj imeli Istro. Pri 28 prevozih (15,3 %) žal ni omenjena vrsta tovora, med drugimi v gradivu omenjenimi prevozi pa je več kot 30 % (56 prevozov) odpadlo na sol, 24 % (44) na žito, 8,7 % (16) na prevoz oseb, sedemkrat so peljali (3,8 %) izdelke iz železa, po štirikrat (2 %) olje ter les in premog, po trikrat (1,6 %) vino in rozgo, po dvakrat (1 %) seno, pesek, majolike in les ter po enkrat (0, 5%) razna živila, svilo, umetniške slike, sol in olje, steklo, slane ribe, olje in baker, mortadelo, med in tovor, označen kot blago.



Model trabakole iz
zbirke Pomorskega
muzeja »Sergej Mašera«
Piran
(foto D. Podgornik)

²¹ S fregadonom in galeonom so vozili sol iz Pirana v Benetke, s fusto pa so se iz okolice Ulcinja pripeljali mornarji, ki so v gozdovih pri Dajli kradli les.

Za primerjavo so podani tudi podatki o ladijskih prevozih v obdobju med letoma 1701 in 1800. V pregledanih virih je omejenih 414 različnih prevozov (skoraj 2,3-krat več kot v prejšnjem obdobju).



Tovorne jadrnice v piranskem pristanišču (PMSMP)

Tudi v tem obdobju je bil največkrat (kar 269-krat oz. 71,5 %) nenatančno določen tip ladje, ki je bila uporabljena za prevoz blaga (omenjen je splošen pojem *barka*). Bracere so bile uporabljene 44-krat (10,6 %), peligi 20-krat, marsiljane 19-krat, nave 12-krat, trabakole 10-krat, tartane 7-krat, feluke dvakrat, po enkrat pa polaka, pandora, fregadon in batela.

Vrste ladij	Število omemb
Barka	296
Bracere	44
Pelig	20
Marsiljana	19
Nava	12
Trabakola	10
Tartana	7
Feluka	2
Batela	1
Fregadon	1
Pandora	1
Polaka	1
Skupaj	414

Število omenjenih ladij po posameznih tipih v obdobju od leta 1701 do 1800.



Model peliga iz zbirke
Pomorskega muzeja »Sergej
Mašera« Piran
(foto D. Podgornik)

Pri prevozih izstopa vino, saj je kot prevozno blago na ladjah omenjeno kar 255-krat (61,6 %), sledijo sol, žito, blato, les, prevoz oseb, kož, olja in desk, po enkrat pa tudi pesek, oljke, kamenje, olje in sol ter »blago«.

Tovor	Število omemb tovara
Vino	255
Sol	44
Žito	38
Blato	30
Les	13
Osebni prevoz	12
Kože	5
Deske	4
Olje	4
Okna	2
Brez navedbe	2
Blago	1
Kamenje	1
Oljke	1
Pesek	1
Olje, sol	1
Skupaj	414

Omembe ladijskega tovara, prepeljanega v obdobju od leta 1701 do 1800.

Tovor	Št. omemb tovora 1529-1700	Odstotek	Št. omemb tovora 1701-1800	Odstotek
Sol	56	30,60	44	34,11
Žito	44	24,04	38	29,46
Brez navedbe	28	15,30	2	1,55
Osebni prevoz	16	8,74	12	9,30
Železni izdelki	7	3,82		
Les, premog	4	2,18		
Olje	4	2,18	4	3,10
Rozge	3	1,64		
Vino	3	1,64		
Les	2	1,09	13	10,07
Majolike	2	1,09		
Pesek	2	1,09	1	0,77
Seno	2	1,09		
Blago	1	0,55	1	0,77
Med	1	0,55		
Mortadela	1	0,55		
Olje, baker	1	0,55	1	0,77
Slane ribe	1	0,55		
Sol, olje	1	0,55		
Steklo	1	0,55		
Svila	1	0,55		
Um. slike	1	0,55		
Živila	1	0,55		
Kamenje			1	0,77
Oljke			1	0,77
Okna			2	1,55
Deske			4	3,10
Kože			5	3,87
Skupaj	183	100	129	100

Primerjava omemb prevoznega tovora na ladjah med obdobjema 1529-1700 in 1701-1800.²²

Pri primerjavi prevozov blaga obeh obdobj je moč opaziti podobnosti. Ob izvzetju tovora vina (uporabljen je bil poseben popis izvoza vina iz piranskega področja od leta 1755 do 1782) in blata (vir obravnava dela v

²² Za obdobje 1701-1800 so zaradi neprimerljivosti (podatki so vzeti iz posebnih popisov) izvzeti podatki o prevozu vina in blata.

piranskem pristanišču leta 1792) iz obdobja 1701 do 1800 so ladjarji v obeh obdobjih največkrat vozili sol in žito, sledijo pa prevozi oseb in lesa.

Število prevozov	Število prevoznikov 1529-1700	Število prevoznikov 1701-1800 ²³	Število prevoznikov 1701-1800
1 prevoz	86	51	209
2 prevoza	4	12	35
3 prevozi		1	7
4 prevozi	2	3	6
5 prevozov			2
7 prevozov			3
20 prevozov			1
Neznani prevozniki	81	39	39
Skupaj	183	129	414

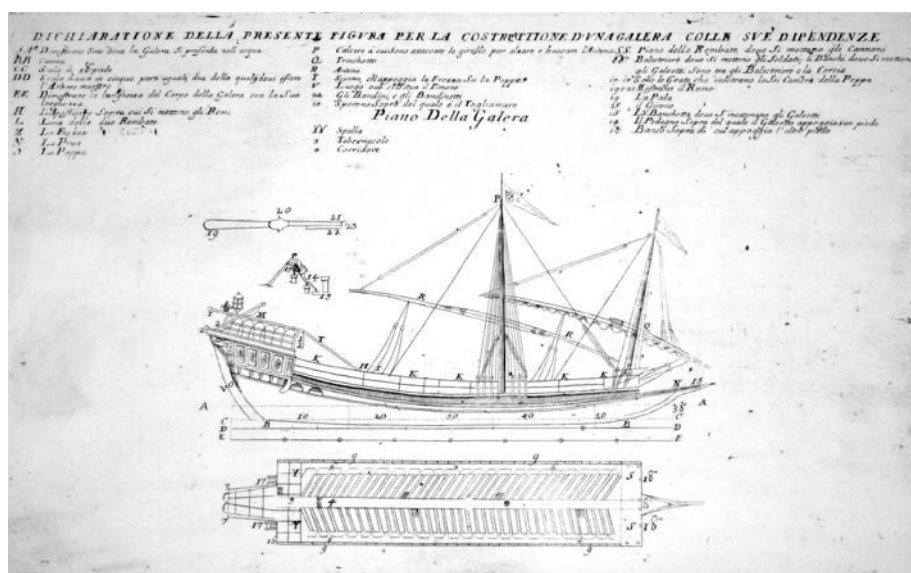
Primerjava števila prevozov in prevoznikov med obdobjema 1529-1700 in 1701-1800.

Vrste ladij	Število omemb	Odstotek
Galeja	186	62,63
Oborožena ladja ²⁴	75	25,25
Fusta	30	10,10
Galeota	2	0,67
Fregata	2	0,67
Brigantin	1	0,34
Tartana	1	0,34
Skupaj	297	100

Število omenjenih vojaških ladij po posameznih tipih v obdobju od leta 1529 do 1700.

²³ Omenjeno je število prevoznikov brez prevozov vina in blata.

²⁴ V virih omenjen pojem oborožena barka (*barca armata*) dejansko ne določa tipa vojaške ladje (lahko zajema fuste, galeje in galeote), verjetno pa naj bi to v večini bile galeje (ker so bile na področju Kopra in drugih istrskih mest najbolj uporabljene vojaške ladje).



Načrt galeje s konca 17. stoletja²⁵

V Istri so bile galeje najpogostejše uporabljene vojaške ladje. Med 297 omenjeni ladjami v obdobju od leta 1529 do 1700 je skoraj dve tretjini galej (verjetno pa tudi večina od 75 omenjenih »oboroženih ladij«), desetina je fust, galeota in fregata sta omenjeni le dvakrat, brigantin in tartana pa enkrat. Večina v virih omenjenih vojaških ladij je bila zasidrana ali je delovala na področju Kopra (106), v Piranu jih je omenjenih 30, od 161 omenjenih v Istri, pa je verjetno velik delež tistih, ki so bile na področju Kopra (zaradi varovanja meje s cesarstvom ter koprskih in piranskih solin sta bili v Kopru vedno zasidrani dve galeji, občasno pa celo tri). Iz virov je razvidno, da so v mirnodobnem času navadno del vojaške flote v zimskih mesecih poslali v beneški arsenal, kjer so ladje in posadko razorožili. Odpremljanje ladij je bilo navadno konec oktobra ali novembra, v vojnem obdobju pa ladij seveda niso razorožili.

²⁵ Coronelli, V. M. (1691): Atlante veneto ... In Venetia, Poletti.

Viri in literatura

Arhivski viri

PAK KP – Pokrajinski arhiv Koper

- SI PAK KP 286, Družinski arhiv Bartolomei, 1784-1878, t. e. 16.
SI PAK KP 285, Družinski arhiv D'Argento, 1667-1900, t. e. 1.
SI PAK KP 289, Družinski arhiv Del Bello, 1487-1835, t. e. 1.
SI PAK KP 290, Družinski arhiv Borisi, 1819-1954, t. e. 6, 7.
SI PAK KP 291, Družinski arhiv Cadamuro-Morgante, 1500-1859, t. e. 2.
SI PAK KP 294, Družinski arhiv Favento, 1600-1826, t. e. 1.
SI PAK KP 297, Družinski arhiv Gavardo, 1437-1776, t. e. 1.
SI PAK KP 299, Družinski arhiv Gravisi, 1440-1933, t. e. 4, 15, 20, 49.
SI PAK KP 300, Družinski arhiv Grisoni-Sabini, 1500-1947, t. e. 1- 2, 5, 7-8, 15, 23, 33-34, 37, 39, 40, 85, 86.
SI PAK KP 302, Družinski arhiv Madonizza, 1564-1919, t. e. 8, 11, 12.
SI PAK KP 303, Družinski arhiv Maniago, 1785-1801, t. e. 1
SI PAK KP 312, Družinski arhiv Tarsia, 1715-1719, t. e. 1.
SI PAK KP 314, Družinski arhiv Totto, 1715-1942, t. e. 2, 6.
SI PAK KP 335, Zbirka listin, t. e. 1, a. e. 4.

PAK PI – Pokrajinski arhiv Koper, enota Piran

- SI PAK PI 9, Občina Piran, Beneško obdobje, t. e. 1-5.
SI PAK PI 9, Občina Piran, Beneško obdobje, Kodeksi, Repertorium Rerum Notabilium Communis Pirani 1425-1841.
SI PAK PI 9, Občina Piran, Kodeksi, Vicedominske knjige, a. e. 171 (1612-1656).
SI PAK PI 191, Soline Piran, t. e. 1-10.

ASV – Archivio di Stato di Venezia

- V Savii alla Mercanzia, snopiči 101-103, 132, 135, 230, 339, 398, 401.
Provveditori all'Armar, snopiči 228, 274 - 277, 283, 284-287, 319, 320, 386, 394-395.

Literatura:

- Cassoni, Giovanni: Breve storia dell'Arsenale. Venezia : G. Antonelli, 1847.
Concina, Ennio: L'Arsenale della Repubblica di Venezia. Milano : Electa, 1984.
Coronelli, Vincenzo Maria: Atlante veneto, vol. I-III. In Venetia : appresso Domenico Padovani, 1690-1696.

- Gestrin, Ferdo: Oris razvoja pomorstva v Slovenskem primorju. Kronika X/2. Ljubljana : Zgodovinsko društvo za Slovenijo, 1962.
- Gestrin, Ferdo: Trgovina slovenskega zaledja s primorskimi mesti od XIII. stoletja do konca XVI. stoletja. Kronika XI/1. Ljubljana : Zgodovinsko društvo za Slovenijo, 1963.
- Gestrin, Ferdo: Trgovina slovenskega zaledja s primorskimi mesti od 13. do konca 16. stoletja, Ljubljana : SAZU, 1965.
- Gestrin, Ferdo: Piranska komenda v 14. stoletju prispevek k problemu tehnike trgovine v srednjem veku. Razprave SAZU V. Ljubljana : SAZU, 1966.
- Gestrin, Ferdo: Pomorstvo srednjeveškega Pirana. Ljubljana : SAZU, 1978.
- Kemp, Peter: Storia della nave. Novara : De Agostini, 1979.
- Kozličić, Mithad: Hrvatsko brodogradništvo. Split : Književni krug, Zagreb : AGM, 1993.
- Lane, Frederic C.: I mercanti di Venezia. Torino : Einaudi, 1982.
- Luetić, Josip: Pomorstvo Dubrovačke republike u 18. stoljeću. Zagreb : JAZU, 1955.
- Mc Neill, William H.: Venezia il cardine d'Europa 1082-1797. Roma : Il Velino, 1979.
- Memmo, Dino: Calafati, squeri e barche di Chioggia. Chioggia : Charis, 1985.
- Murino, Mario: Andar per mare nel Medioevo. Le antiche consuetudini marittime italiane. Chieti : Vecchio faggio, 1988.
- Paoletti, Ermolao: Il fiore di Venezia I- IV. Venezia : [s. n.], 1839.
- Tenenti, Alberto: Stato, un'idea una logica. Bologna : Il Mulino, 1987.
- Tenenti Alberto: La formazione del mondo moderno XIV–XVIII secolo. Bologna : Il Mulino, 1980.
- Van Loon, H. W: Storia della navigazione. Milano : V. Bompiani, 1935.

Podmorničar

Razstava Pomorskega muzeja »Sergej Mašera« Piran

BOGDANA MARINAC

Izvleček

V okviru Poletne muzejske noči je 16. 6. 2007 Pomorski muzej »Sergej Mašera« Piran odprl lastno občasno razstavo Podmorničar avtorjev Bogdane Marinac in Uroša Hribarja. Razstava je bila najprej na ogled v matični stavbi muzeja v Piranu, naslednje leto je v nekoliko zmanjšanem obsegu gostovala v Parku vojaške zgodovine v Pivki, decembra 2008 pa deloma spremenjena in dopolnjena v Muzeju novejši zgodovine Celje. Z razstavo je želel muzej javnosti približati povezavo Slovencev s podmorničarstvom in pokazati predmete podmorničarjev, ki so bili dotlej že hranjeni v muzeju. Na razstavi so obiskovalci lahko spoznali razvoj podmorničarstva, podmorničarje iz slovenskega etničnega ozemlja ter posebnosti v načinu življenja na podmornicah. Posebej je bilo predstavljeno podmorničarstvo Avstro-Ogrske, Kraljevine Jugoslavije in Socialistične federativne republike Jugoslavije.

Sintesi

In occasione della Notte museale del 16 giugno 2007, il Museo del mare »Sergej Mašera« di Pirano inaugurava una mostra itinerante dal titolo Il sommergibilista e curata da Bogdana Marinac e Uroš Hribar. L'esposizione era inizialmente in visione nella casa madre del museo piranese, l'anno successivo, in versione ridotta, è stata esposta presso il Parco di storia militare di Pivka e infine, nel dicembre 2008, riveduta e ampliata, anche nel Museo di storia contemporanea di Celje. Esponendo i propri reperti e curando la mostra, il museo presentava al pubblico la tradizione sommergibilistica slovena. La mostra presentava lo sviluppo della sommergibilistica, i sommergibilisti nel territorio etnico sloveno e la vita sui sommergibili. In particolar modo evidenziava la tradizione sommergibilistica austro-ungarica, del Regno dei Serbi, dei Croati e degli Sloveni e della Repubblica socialista federativa di Jugoslavia.



okviru Poletne muzejske noči je 16. 6. 2007 Pomorski muzej »Sergej Mašera« Piran odprl lastno občasno razstavo Podmorničar avtorjev Bogdane Marinac in Uroša Hribarja. Njuno besedilo je lektoriral Igor Presl, podlago za plakate je oblikoval Riccardo Bertoni, konzerviranje in restavriranje predmetov pa je prevzel Ciril Bratuž. Razstava je bila najprej na ogled v matični stavbi muzeja v Piranu, naslednje leto je v nekoliko zmanjšanem obsegu gostovala v Parku vojaške zgodovine v Pivki, decembra 2008 pa deloma spremenjena in dopolnjena v Muzeju novejše zgodovine Celje.

Zamisel za razstavo je nastala v času prizadevanj Pomorskega muzeja »Sergej Mašera« Piran, da bi iz Črne gore pridobil eno od odsluženih podmornic mornarice SFRJ. Ker so ta prizadevanja naletela na nerazumevanje, češ da podmornica ne sodi v naš prostor in da ni del naše preteklosti, je muzej z razstavo želel opozoriti javnost na nasprotno – na povezanost Slovencev oziroma prebivalcev slovenskega etničnega prostora s podmorničarstvom. Hkrati je bila razstava tudi priložnost za predstavitev gradiva o podmorničarjih, ki ga je muzej dotlej že hranil. Predmete in gradivo o pomorščakih in tako tudi o podmorničarjih so namreč delavci pomorskega muzeja zbirali že od same ustanovitve muzeja leta 1954 dalje, še uspešneje pa po preoblikovanju muzeja v pomorski muzej leta 1967. Med zbranimi predmeti so prevladovali osebni predmeti podmorničarjev – dokumenti, deli uniform, različni spominki in izdelki samih podmorničarjev ter seveda bogato fotografsko gradivo. Vse to so muzeju podarili nekdanji podmorničarji, njihovi sorodniki ali potomci. Kljub precejšnjemu številu predmetov pa so v zbirki prevladovali predmeti iz obdobja pred in med 2. svetovno vojno, zato je bilo treba v priprave za razstavo vključiti tudi zbiranje predmetov, gradiva in informacij iz kasnejšega časa. Muzejski delavci so se povezali z nekdanjimi podmorničarji jugoslovanske vojne mornarice kontraadmiralom Marjanom Pogačnikom, kapitanom bojne ladje Vojkom Gorupom, poročnikom bojne ladje 1. reda Jožetom Jelenom in Cirilom Kočevanjem, ki so muzeju posredovali predmete, slikovno gradivo in informacije za razstavo. Pozneje so jim informacije in gradivo posredovali še nekdanji podmorničarji Franc Avguštin, Karel Leban, Tomaž Bertoncelj, Vlado Prelovec ter sorodniki in potomci nekdanjih podmorničarjev. Muzejska delavca Uroš Hribar in Flavio Bonin sta obiskala tudi nekdanje oporišče jugoslovanske vojne mornarice v Tivtu, kjer so na svojo usodo še vedno čakale nekatere podmornice.

Razstava je na nek način dopolnjevala stalne razstave o slovenskih pomorščakih v Pomorskem muzeju v Piranu, saj je podrobneje predstavila eno od skupin pomorščakov, o katerih pripovedujejo stalne razstave. Sodila je v koncept muzeja, katerega poslanstvo je zbiranje, ohranjanje in predstavljanje pomorske dediščine obalnega pasu današnje slovenske Istre kot tudi slovenske pomorske dediščine. V ta sklop sodijo tudi zgodbe

pomorščakov, ki so v vojno in trgovsko mornarico prihajali iz različnih delov slovenskega etničnega ozemlja in se tam pridružili pomorščakom iz drugih delov nekdanje Jugoslaviji. Skupaj z njimi so živeli in delali ter z njimi delili usodo.

Podmorničarstvo je le ena od vej vojne mornarice, ki skupaj za ostalimi vejami in strokami vojne mornarice tvori celoto. Podmorničarji pa so bili v prvi vrsti pomorščaki, ki so po končani šoli za podčastnike vojne mornarice ali vojaški pomorski akademiji, na kateri so se šolali častniki, opravili specializacijo za podmorničarje.



Pogled na del razstave Podmorničar (PMSMP)

Može in fante, ki so v mornarico prišli s slovenskega etničnega ozemlja, najdemo že na podmornicah Avstro-Ogrske, vendar so bili v veliko večjem številu zastopani na jugoslovanskih podmornicah pred in po 2. svetovni vojni. Delež fantov s slovenskega etničnega ozemlja je bil namreč v podmorničarstvu veliko višji kot v drugih delih vojne mornarice. V tako visokem številu so bili zastopani le še v hidroletalstvu vojne mornarice Kraljevine Jugoslavije.¹

Naša zgodovina pa s podmorničarstvom ni povezana le zaradi ljudi, ki so si izbrali poklic podmorničarja. V obdobju socialistične Jugoslavije so številna

¹ Dokumentacija PMSMP.

slovenska podjetja sodelovala pri gradnji podmornic. Jugoslavija je namreč v tistem času sodila med redke države, ki so znale same graditi podmornice.

Jeklo je v določenem obdobju prihajalo z Raven na Koroškem, pločevina za podmornice iz jeseniške železarne,² v Mežici so izdelovali akumulatorske baterije,³ Litostroj iz Ljubljane pa je izdeloval jeklo za kalote prednjega dela čvrstega trupa in oboke za stolp. V mariborski Metalni so izdelali zakovice za podmornici Sutjeska in Neretva, ponjave za reševanje ter nekateri drugi deli pa so prihajali iz tovarne Sava Kranj.⁴ Tovarna Iskra je razvila in izdelala velik del elektronske opreme, Color iz Medvod pa barvne premaze za podmornice. In še bi lahko naštevali.



Individualna reševalna oprema za podmorničarje iz leta 1959 - z razstave Podmorničar (PMSMP)

Posamezniki pa so sodelovali tudi pri načrtovanju in gradnji samih podmornic ter orožja zanje. Inženir Feliks Cotič iz Vipave, ki je bil v puljskem arzenalu zaposlen 40 let, je za avsto-ogrsko mornarico med drugim projektiral zračni kompresor za podmornice, t. i. Sistem Zottich,⁵ Andrej Pegan je projektiral lansirne cevi za torpeda jugoslovanske kraljeve

² Gričar, Vitomir: Vojaška proizvodnja v valjarni debele pločevine, str. 244.

³ Arhiv PMSMP, fond Mornarica SFRJ, Fascikel Podmorničarstvo.

⁴ Ryšlavy, Branko: Pula Brodogradilište podmornica, str. 33-35.

⁵ Dokumentacija in fototeka PMSMP.

mornarice, kar nekaj Slovencev pa je delalo v podjetjih, kjer so načrtovali in gradili podmornice tudi po 2. svetovni vojni.⁶

Razstava je bila v prvi vrsti zasnovana kronološko. Razdeljena je bila na uvod, kjer so obiskovalci lahko spremljali začetke podmorničarstva v svetu, na obdobje pred in med 1. svetovno vojno s poudarkom na podmorničarstvu Avstro-Ogrske, obdobje med obema svetovnima vojnama s podmorničarstvom Kraljevine Jugoslavije ter na obdobje po 2. svetovni vojni s podmorničarstvom FLRJ oziroma SFRJ. Na plakatih je bil s pomočjo fotografskega gradiva in besedil vzporedno predstavljen razvoj podmorničarstva v svetu in pri nas, kar je omogočalo medsebojno primerjavo.

Na posebnih plakatih so bile predstavljene posebnosti v načinu življenja na jugoslovanskih podmornicah pred in po 2. svetovni vojni ter spremembe, ki jih je prinesel razvoj tehnike in tehnologije. Vsebino na plakatih so dopolnjevali razstavljeni predmeti. S pomočjo modelov podmornic, ki so jih izdelali nekdanji podmorničarji (Adolf Čižmek, Franjo Lihteneger, Ciril Kočevar, Jože Jelen in drugi) ter drugih originalnih predmetov iz podmornic so lahko obiskovalci поблиže spoznavali razvoj podmorničarstva. Osebni dokumenti podmorničarjev, risbe in fotografije, uniforme, modeli podmornic ter različni spominki pa so pripovedovali o podmorničarjih in njihovih življenjskih zgodbah.

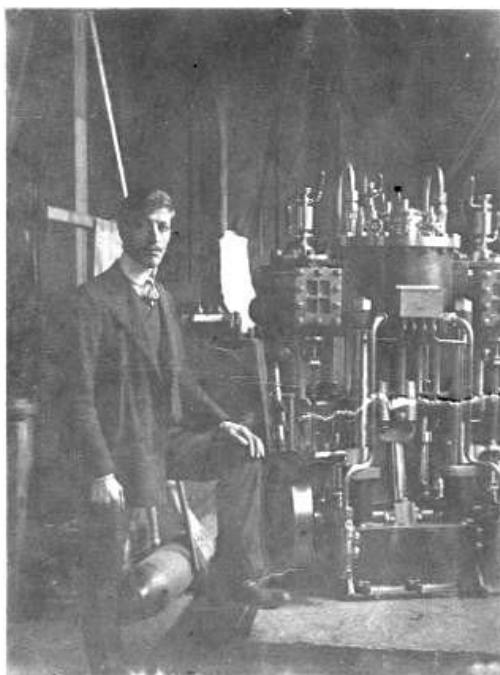
Razstavljeni predmeti in fotografije so dokazovali našo trditev, da so bili Slovenci v razmeroma velikem številu zastopani na podmornicah in da so podmornice zaznamovale del slovenske preteklosti in usodo mnogih Slovencev. Zgodovina nekega naroda namreč ne sloni na predmetih, ampak na njihovi historiografski interpretaciji in ljudeh, ki zgodovino ustvarjajo in niso zgolj politiki in zgodovinarji, ki nanje prisegajo ...

Življenjske in delovne razmere v podmornici sta želela avtorja obiskovalcem približati tudi na drugačen način. Stene in stropi v razstavnih prostorih so bili zakriti s temnomodrim blagom, s čemer sta obiskovalcem skušala po eni strani približati občutek za podmornice značilni utesnjenosti in temačnosti, po drugi pa morskega prostranstva in globin. Utesnjenost v podmornici je nakazoval tudi koridor ob vhodu v razstavni prostor, ki je bil narejen iz velikih povečav fotografij notranjosti podmornic. Avtor fotografij, Uroš Hribar, je posnetke naredil v podmornicah tipa Heroj in Una, ki so tedaj samevale na kopnem v Tivtu.

Podmorničarja jugoslovanske vojne mornarice kontraadmiral Marjan Pogačnik in kapitan bojne ladje Vojko Gorup sta razen ostalega gradiva

⁶ Arhiv PMSMP, Fond Jugoslovanska kraljeva mornarica, škatla Andrej Pegan.

priskrbeli tudi dva propagandno-dokumentarna filma o življenju in delu podmorničarjev Jugoslovanske vojne mornarice. Poleg teh filmov pa je bil na razstavi na ogled tudi kratek nemi posnetek podmornic Jugoslovanske kraljeve mornarice, ki ga je muzej odkupil od Jugoslovanske kinoteke v Beogradu. Na dan otvoritve razstave so si lahko obiskovalci filme ogledali tudi v parku ob Pomorskem muzeju. Prireditelj se je zaključila s Podmorničarsko pojedino, kakor smo poimenovali pogostitev, na kateri so lahko obiskovalci poizkusili jedi, ki so jih jedli na podmornicah: jetrno pašteto, mesni narezek, jedilno čokolado, prepečenec, kompot in marmelado. V okviru razstave smo pozneje v Pomorskem muzeju priredili še pogovor s podmorničarjema kontraadmiralom Marjanom Pogačnikom in kapitanom vojne ladje Vojkom Gorupom.



*Leftkompressor
System: Zöllner*

Inženir Feliks Cotič ob svojem zračnem
kompresorju
(original hrani Darja Tanšek)

Razstava je skozi predmete in slikovno gradivo predstavljala nekdanje slovenske podmorničarje, hkrati pa pripovedovala zgodbo vseh podmorničarjev. Predstavljen je bil način življenja poklicne skupine, ki je v vseh obdobjih združevala različne nacionalnosti. Podmornica je ljudi povezovala. Nacionalna, verska in druge pripadnosti (razen morda v kritičnih obdobjih) so bile drugotnega pomena in navadno niso vplivale na sklepanje prijateljstev in druženje.

Podmorničarju je podmornica bila poseben delovni in življenjski prostor s specifičnimi življenjskimi pogoji, prostor, v katerem je bilo tudi zagotavljanje

primarnih potreb drugotnega pomena in kjer je bilo življenje popolnoma podrejeno taktično-tehničnim značilnostim podmornice ter delu in posebnostim pri izvrševanju borbenih nalog zlasti med potopitvijo.

Podmorničarji so se zato vedno razlikovali od ostalih pomorščakov. Tudi sami se še danes zavedajo, da so posebna skupina, za katero sta, kot tudi sami poudarjajo, v prvi vrsti značilni močna medsebojna povezanost in odvisnost. Podmorničarji so morali biti vedno popolnoma zdravi, psihično stabilni, zanesljivi in strokovno dobro usposobljeni. Zaradi nevarnosti in težkih razmer so morali biti prostovoljci. Delo in varnost na podmornici sta bila odvisna od vsakega posameznika, zaradi česar sta bila medsebojna povezanost in usklajenost nujni.



Prizor s pogovora s podmorničarjema kontraadmiralom Marjanom Pogačnikom in kapitanom vojne ladje Vojkom Gorupom (PMSMP)

Na podmornicah so bili skoraj vsi člani posadke izobraženi in specializirani. Maloštevilni navadni mornarji so skrbeli za hrano ter opravljali lažja in nezahtevna dela (čiščenje, pomivanje ...). Večino posadke so sestavljali podčastniki, manj pa je bilo častnikov različnih strok (navtične, strojne, torpedne, minerske, radiotelegrafske, elektrotehnične, ladjedelske ...). Podmorničarji so postali zlasti fantje, ki jih je privlačilo morje, morsko prostranstvo in njegove globine. Privlačila sta jih tudi avanturizem, nenavadno, pa tudi nevarno življenje ter radovednost, ob tem pa so si želeli tudi braniti domovino. Nekateri so si že od otroštva želeli spoznati podmornico, drugi pa so se zanj odločili šele po končani vojnopomorski šoli.

Nepričakovana vloga podmornic

Za očeta podmorničarstva velja kljub starejšim poizkusom Američan David Bushnell, ki je leta 1776 izdelal podmornico jajčaste oblike iz bakrene pločevine in v času ameriške vojne za neodvisnost tudi izvedel potop. Toda zares uporabne podmornice so začeli graditi šele proti koncu 19. stoletja, ko se je zaradi razvoja metalurgije, strojništva in elektroenergetike vse bolj

razširila tudi gradnja železnih ladij. Že tedaj so jih v redni sestav vojske uvrstile nekatere industrijsko in pomorsko najbolj razvite države (Francija, Italija, ZDA, Velika Britanija), na začetku 20. stoletja pa so jim v pričakovanju svetovne vojne sledile še Rusija, Švedska, Španija in Nemčija.⁷ Slednja je med vojno zgradila več kot polovico vseh podmornic.⁷ Podmornice tega obdobja so se potopile do globine 60 m. Plule so s hitrostjo do 20 vozlov v površinski in do 10 vozlov v podvodni plovbi.⁸

Nekaj let pred začetkom 1. svetovne vojne je dobila prve podmornice tudi Avstro-Ogrska. Ker se je borila na strani Nemčije, so jih kar nekaj zgradili v Nemčiji (v Kielu in v Bremnu), vendar pa so jih gradili tudi v Pulju in na Reki. Prvih 6 so zgradili med letoma 1907 in 1909. V pomorskem arzenalu v Pulju so leta 1909 splovili podmornici U 1 in U 2. To sta bili podmornici tipa Lake, ki sta bili dolgi okoli 31 m in široki 4,8 m. Za plovbo pod vodo sta imeli po dva elektromotorja, nad vodo pa sta ju poganjala dva bencinska motorja. Imeli sta po eno torpedno cev, potopili pa sta se lahko do 40 m globoko. Njunjo posadko je sestavljalo 14 mož in trije častniki. Podmornici U 3 in U 4 (tip Germania) sta bili zgrajeni v Kielu v Nemčiji, splovili pa so ju že leta 1908. Leta 1909 so splovili tudi dve na Reki zgrajeni podmornici tipa Holland U 5 in U 6 dolžine 33 metrov. Istega leta so v Pulju osnovali podmorniško bazo.



Podmorničarska značka
podčastnika avstro-
ogrške vojne mornarice
Adolfa Čizmečka
(PMSMP)

Med vojno so gradnjo podmornic nadaljevali. Do konca vojne je imela Avstro-Ogrska skupno 27 večinoma manjših podmornic, ki so v dolžino merile od 30 do 40 m, njihove posadke pa so štela večinoma od 15 do 21 mož. Za plovbo pod vodo so imele po dva elektromotorja, nad vodo pa sta ju poganjala dva bencinska motorja.⁹

V 1. svetovni vojni so se podmornice nepričakovano izkazale kot eno najbolj učinkovitih borbenih sredstev na morju. Na začetku vojne ni še nihče pričakoval, da bi lahko v vojni odigrale pomembno vlogo in bile aktivne v akcijah večjega obsega, še manj pa v borbi s križarkami. Nemčija in druge države so želele svoje podmornice uporabiti le pri operacijah v bližini obale. Njihove tehnične lastnosti namreč tedaj še niso omogočale dejavnosti na oceanih. Toda leta 1914 jih je začela Nemčija

⁷ Vojna enciklopedija, str. 758-783.

⁸ Kuzevski, Pančo: Podmorničarstvo, str. 11-19.

⁹ Pawlik, Georg: S.M. Unterseeboote, str. 4-116.

izpopolnjevati in z njimi napadati trgovske ladje na Atlantiku. Antantne sile, ki na to niso bile pripravljene, so morale začeti razvijati taktiko in sredstva za obrambo pred podmornicami. Toda Nemčija je svoje podmornice še hitreje izpopolnjevala in jih gradila čedalje več. Povečala je obseg njihovega delovanja in izboljšala prostore za posadko. V podmorniški vojni se je tako odražala tudi tekma v industriji in tehnologiji.¹⁰ Leta 1917 so razvili prvo učinkovito sredstvo za odkrivanje podmornic v podvodni vožnji in globinske mine za njihovo uničevanje. Resno nevarnost za podmornice pa so predstavljale še antenske mine in uporaba vojnega letalstva. Z uporabo podmornic so se pogoji bojevanja na morju za vedno spremenili.¹¹

Med 1. svetovno vojno so avstro-ogrske podmornice večinoma delovale v južnem delu Jadranskega morja, kjer je bilo največ nasprotnikovih enot. Občasno so blokirale Benetke in Brindisi, križarile na področju črnogorske in albanske obale ter napadale nasprotnikove transportne ladje. Med vojno so potopile 3 oklopne križarke, 6 rušilcev, 3 podmornice in več tovornih ladij. Toda ta uspeh so drago plačale, saj se jih je med vojno potopilo kar 8.¹²



Avstro-ogrske podmornice v oporišču (verjetno Boka Kotorska) (PMSMP)

Na podmornicah so služili pretežno prostovoljci, ki so po končanem šolanju in opravljeni praksi na vojaškem plovilu opravili zdravniški pregled in tečaj

¹⁰ Bubnov, D. Aleksandar: Istorija pomorske ratne veštine III: Svetski rat, str. 104-107, 115-120.

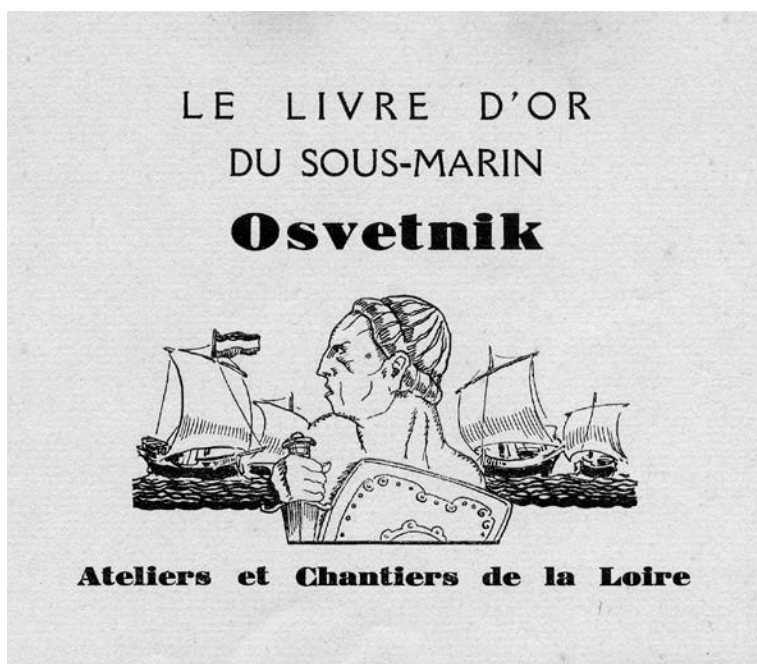
¹¹ Bubnov, Aleksandar D.: Istorija pomorske ratne veštine III: Svetski rat, str. 115-120.

¹² Pawlik, Georg: S.M. Unterseeboote, str. 4-116.

za podmorničarje. Podmorničarji Avstro-Ogrske so prihajali iz vseh delov države, zato so bili med njimi tudi fantje s slovenskega etničnega prostora. Med slednjimi je najvišji položaj pridobil poročnik bojne ladje Vladimir Pfeifer iz Leskovca pri Krškem, ki je leta 1917 poveljeval na podmornicah U 11, U 17 in U 14,¹³ po vojni pa je pomorsko kariero nadaljeval v Kraljevini SHS. Poleg njega pa so na avstro-ogrskih podmornicah služili še podčastniki Adolf Čížmek, Franc Čepin, Jožef Režek in drugi.¹⁴

Na vodni gladini in pod njo

Po koncu 1. svetovne vojne nova država, Država Srbov, Hrvatov in Slovencev od razpadle Avstro-Ogrske kljub pričakovanjem ni podedovala ladjevja. Tudi podmornic ne. Vendar pa so v njeno mornarico prestopili številni pomorščaki. Tako je bilo tudi med njenimi prvimi podmorničarji veliko pomorščakov nekdanje Avstro-Ogrske. Razen Vladimira Pfeiferja so kariero na jugoslovanskih podmornicah nadaljevali še številni drugi slovenski pomorščaki.



Naslovna stran knjižice, izdane ob splovitvi podmornice Osvetnik v Nantesu (PMSMP)

¹³ Pawlik, Georg: S.M. Unterseeboote, str. 119.

¹⁴ Dokumentacija in arhiv PMSMP.

Med temi sta si visoke položaje med prvimi pridobila tudi kapitana bojne ladje Miroslav Štumberger iz Šmarij pri Jelšah, ki je poveljeval jugoslovanski podmornici Nebojša, in Mirko Pleiweis iz Maribora, 1. častnik ob prevzemu podmornice Osvetnik, ki je postal pozneje poveljnik oporišča v Selcih.¹⁵



Podmornica Osvetnik med prihodom v oporišče Tivat (PMSMP)

V tem času je podmorničarstvo napredovalo. Globina, do katere so se lahko podmornice varno potopile, se je po 1. svetovni vojni postopoma povečala do 130 m. Večje so bile tudi hitrost plovbe, avtonomija in spodriv, oborožitev pa učinkovitejša. Nove podmornice so gradili z varjenjem delov čvrstega trupa, kar je nadomestilo prejšnji sistem kovičenja. Vanje so vgrajevali elektrodizelske pogonske sklope. Izboljšali so sisteme za varnejšo in hitrejšo potopitev in dviganje na površino ter sisteme za opazovanje in zaznavanje plovil v prostoru (prvi vgrajeni PEL). Zaradi razvoja sredstev za odkrivanje podmornic pa so veliko pozornost posvečali tudi brezšumnosti.

Kljub nekaterim skupnim značilnosti pa so bile med podmornicami velike razlike. Vsaka država je podmornice izboljševala in razvijala v svojo smer. Nemčija je od leta 1935 razvijala tipe sodobnih obalnih podmornic in izboljševala druge tipe podmornic. Zaradi izuma radarja in uporabe vojnega letalstva proti podmornicam je v podmornice vgrajevala sisteme za preprečevanje radarskega zaznavanja in dušnike, ki omogočajo daljšo prikrito vožnjo z dizelskimi motorji pod vodno gladino.

¹⁵ Dokumentacija in arhiv PMSMP.

ZDA so razvijale predvsem oceanske podmornice, ki so jih odlikovali kakovostni sistemi za površinsko in podvodno opazovanje in zaznavanje ter oprema za radiotelegrafsko in radiofonsko komunikacijo. Še vedno pa so imele kovičen trup in niso imele dušnikov. Francoske podmornice so imele zavidljive tehnične in taktične lastnosti, Italija pa je svojo pozornost v razvoju podmornic usmerila zlasti v izboljšavo varnosti posadk.¹⁶ Italijanske in nemške podmornice so v tem času gradili tudi v Pulju in na Reki.¹⁷



Jugoslovanski podmornici Hrabri in Nebojša v ladjedelnici v Newcastlu (iz albuma fotografij kapitana 1. klase strojne stroke Jugoslovanske kraljeve mornarice, podmorničarja Ivana Guština)

Kraljevina Jugoslavije je imela le štiri podmornice, ki pa niso sodile med najsodobnejše. Zlasti prvi dve, Nebojša in Hrabri, sta bili že v času gradnje zastareli. Zgradili so ju leta 1926 v Newcastlu v Veliki Britaniji. Drugi dve podmornici, Smeli in Osvetnik, pa so zgradili leta 1929 v Nantesu v Franciji. K podmorniški floti sta sodili tudi manjša ladja Sitnica in matična ladja za podmornice Hvar, ki je bila stalno zasidrana v Tivtu.¹⁸ To je bil 2500-tonski parnik, na katerem je prebivalo okoli 300 podmorničarjev, ko so bile podmornice v oporišču, tam pa je potekalo tudi šolanje podmorničarjev. Sicer so posadke jugoslovanskih podmornic štejele od 40 do 47 moških, med katerimi je

¹⁶ Kuzevski, Pančo: Podmorničarstvo, str. 24-25.

¹⁷ Ryšlavy, Branko: Pula Brodogradilište podmornica, str. 12-16.

¹⁸ Pomorska enciklopedija, 4, str. 133-136.

bilo 4 do 6 častnikov, 4 do 5 navadnih mornarjev - nabornikov -, vsi ostali pa so bili podčastniki.

Jugoslovanske podmornice so bile precej večje od avstro-ogrskih. Nebojša in Hrabri - britanski podmornici tipa L s šestimi lansirnimi cevmi - sta bili dolgi 72 m, potopili pa sta se lahko 60-70 m globoko. Smeli in Osvetnik sta bili sodobnejši podmornici tipa Smeli (izboljšan tip francoske Sirene) in sta v dolžino merili 68 m. Potopili sta se lahko do globine 80 m. Na površju sta vozili s po dvema motorjema in dosegli hitrost do 14,5 vozla, za plovbo pod vodo pa sta imeli dva elektromotorja, ki sta omogočala hitrost 9,25 vozla. Oboroženi sta bili z enim večjim in enim manjšim topom ter s šestimi lansirnimi cevmi za torpeda.¹⁹



Med delom na eni od podmornic Jugoslovanske kraljeve mornarice (PMSMP)

Tudi jugoslovanski podmorničarji so bili večinoma prostovoljci, ki so po koncu šolanja na eni od šol vojne mornarice opravili specialni zdravniški pregled za podmorničarje, ki je bil zelo površen, ter tečaj za podmorničarsko specializacijo. Sicer pa so bodoči častniki in podčastniki spoznali osnove podmornišтва že v šolah za častnike in podčastnike jugoslovanske vojne mornarice.

¹⁹ Porinuča treće jugoslovanske podmornice Smeli. Le livre d'or du sous-marin Osvetnik, str. 3-6.

Preden pa je Kraljevina SHS organizirala svoje tečaje za podmorničarje, je svoje doma izšolane podčastnike in častnike pošiljala na specializacijo v tujino. Prvi posadki podmornic Nebojša in Hrabri sta opravili teoretični in praktični del podmorničarske specializacije v Veliki Britaniji, kjer so tudi zgradili podmornici. Prvi častniki in podčastniki podmornic Smeli in Osvetnik pa so podmorničarsko specializacijo opravili v Franciji.

Med prvimi štirimi podčastniki, ki so končali strokovno šolo za podmorničarje v Toulonu in leta 1926 na francoski podmornici v Brestu opravili še praktični del šolanja, je bil tudi vodja III. reda torpedne stroke Franjo Lihtenerger iz Celja.²⁰ V Franciji pa se je izpopolnjeval tudi prvi častnik podmornice Osvetnik - poročnik bojne ladje Mirko Pleiweis iz Maribora.²¹



Splovitev podmornice Hrabri v ladjedelnici v Newcastlu leta 1926 (iz albuma fotografij kapitana 1. klase strojne stroke Jugoslovanske kraljeve mornarice, podmorničarja Ivana Guština)

Fantje iz slovenskega etničnega prostora so bili med jugoslovanskimi podmorničarji zastopani v razmeroma visokem številu. Kot kaže jih je podmorničarstvo že v tistem času močno privlačilo. Vzrok za njihovo veliko

²⁰ Jadranska straža, 1926, str. 119, 143.

²¹ Arhiv PMSMP, Fond Jugoslovanska kraljeva mornarica.

število pa so mnogi našli tudi v dejstvu, da so bili zanesljivi in tehnično dobro podkovani, k čemur je pripomoglo dobro razvito šolstvo v domačem okolju.

Kljub temu, da je od splovitve prve jugoslovanske podmornice do razpada mornarice minilo komaj 15 let, kljub temu da je imela kraljeva mornarica le 4 podmornice in kljub temu, da je bilo Slovencev v Kraljevini SHS le okoli 8 %, je bilo med njenimi posadkami poleg večjega števila podčastnikov tudi precej častnikov slovenskega rodu. Poleg že prej omenjenih poveljnikov, kapitana bojne ladje Miroslava Štumbergerja, kapitana fregate Vladimirja Pfeiferja in kapitana bojne ladje Mirka Pleiweisa, je bil poveljnik tudi poročnik bojne ladje 1. reda Anton Javoršek, častniki pa so bili tudi poročnik bojne ladje 1. reda Baldomir Saje, poročnik bojne ladje 2. reda Rado Saje, kapitan fregate Božo Martinec, poročnik bojne ladje Bojan Marok, kapetan 1. reda strojne stroke Ivan Guštin, major strojne stroke Adolf Čižmek in drugi.²²

Podmornice, ki so jih projektirali pred 2. svetovno vojno, niso bile namenjene le plovbi in bojevanju pod morsko gladino, temveč tudi na vodni gladini. Imele so topove, a slabše podvodne plovne in borbene lastnosti. Toda čeprav so se pogosteje zadrževale na površju, podmorničarjem ni bilo mnogo lažje. Na njih ni bilo mogoče zagotoviti normalnih pogojev za življenje in delo.

Posebnosti so se kazale ne le pri načinu dela, ampak tudi v prehrani, osebni higieni, preživljanju prostega časa, medsebojnih odnosih, boleznih, počutju in drugem. Eno največjih težav je v podvodni vožnji predstavljalo pomanjkanje kisika. Potopi podmornic so običajno trajali do 12 ur, avtonomija podmornic med podvodno plovo pa je bila okoli dva dni. Zraka niso prečiščevali, temveč dodajali. Ko ga je začelo primanjkovati, so ga običajno dodajali na vsaki dve uri. Da bi ga porabili čim manj, se podmorničarji med potopom niso smeli gibati, razen če je bilo to nujno potrebno, nezaposleni pa so morali biti na svojih ležiščih.

Dokler je bila podmornica pod vodo, je bilo prepovedano kakršnokoli razvedrilo, tudi družabne igre, kot so kartanje, kockanje, seveda pa tudi glasba in petje. Podmorničarji so se lahko razvedrili šele, ko je podmornica prišla na površje in so lahko odšli na krov, kjer so po dolgem času zadihali sveži zrak. Kadilci so prižgali cigareto ali pipo, vendar so potegnili le dim ali dva. Ker jih je zapeklo v pljučih, so jo hitro odvrgli. Ob toplih dneh so se na krovu sončili in osvežili z morsko vodo. Sladka voda v podmornici je bila namreč namenjena le za pitje in kuhanje.

Slab zrak in smrad sta bila podmorniški vsakdanjik. Motorji so povzročali močan hrup in visoko temperaturo, ki je zlasti v bližini motorjev znašala tudi

²² Dokumentacija PMSMP.

50° C in več, ob tem pa je lahko globoko pod morsko gladino posadko tudi zeblo. Težko je bilo tudi med spuščanjem podmornice. Zaradi lažje izenačitve pritiska v pljučih in ušesih so morali imeti tedaj podmorničarji odprta usta. Na slabo razpoloženje in počutje v podmornici pa je vplival tudi utesnjen in zaprt prostor brez naravne svetlobe, pogosto pa tudi premetavanje podmornice in podmorničarjev zaradi valovanja.



Počitek na podmornici Nebojša
Jugoslovanske kraljeve mornarice
(PMSMP)

Posadka je praviloma delala v treh izmenah, marsikdaj pa so morali podmorničarji na plovbi prekiniti počitek, saj sta jih čakala opravila ali *vežba* (vaja), pri katerih je bila zaposlena vsa posadka. Častniki in podčastniki, ki so predstavljali večino posadke, so pripadali različnim strokam: pomorski, strojni, elektrotehnični, torpedni, radiotelegrafski in kuharski. Manj je bilo navadnih mornarjev nabornikov, ki so pomagali kuharju, stregli in opravljali manj zahtevna dela. Zaradi pomanjkanja kadra so imele podmornice le redko tudi rezervno posadko.

Podmorničarji so v podmornici praviloma spali in počivali na pogradih, v tako imenovanih vročih posteljah, ki so bile značilne za podmornice. To so

bile postelje, ki si jih je izmenično delilo več podmorničarjev v različnih izmenah glede na delovni čas in so bile zato vedno zasedene. Postelje so bile navadno v bližini podmorničarjevega delovnega mesta in pogosto niso bile ločene od delovnega prostora. Tako so na primer torpedisti spali v bližini torpednih cevi. Na podmornicah Smeli in Osvetnik je bilo dovolj pogradov za vso posadko, na podmornicah Nebojša in Hrabri pa ne. Podčastniki in mornarji so si morali svoje viseče postelje položili na rezervna torpida ali kar na tla, kjer so pač našli primerno mesto. Največ se jih je nagnetlo v torpednem prostoru, kjer so bila tla iz linoleja. Na teh podmornicah so poleg kapitana na posteljah v kabinah spali le častniki, nekaj višjih podčastnikov pa je lahko spalo na pogradih v krmarskem prostoru.

V podmornici je bila majhna električna kuhinja, v kateri so pripravljali hrano za vso posadko. Če je podmornica plula na površju, so dobili vsi enako hrano, častniki pa so dobili še dodatek. Poleg konzervirane hrane in prepečenca so tedaj jedli tudi svežo hrano (na primer krompir). Kuharji so bili vedno kvalificirani, zato se podmorničarji nad hrano navadno niso pritoževali. Slabša hrana pa je bila tedaj, ko je bila podmornica na daljši plovbi ali dlje časa pod vodo. Tedaj so bili na jedilniku le konzervirana hrana in prepečenec. Te so se podmorničarji, tudi častniki, ki so dobili boljše konzerve, hitro naveličali.

A nekateri podmorničarji so bili iznajdljivi. Ustno izročilo govori o tem, da se je večkrat zgodilo, da je kak podmorničar na podmornico pretihotapil pršut, vino ali kakšen drug priboljšek. Nekateri so ga skrili v torpedne cevi, drugi so našli kakšno drugo skrivališče. Če so imeli srečo, so nato med vožnjo ta priboljšek razdelili med posadko. Marsikdaj pa je šlo vse skupaj v nič, saj se je hrana, medtem ko so čakali na primeren trenutek, da jih nadrejeni ne bi opazili, pokvarila ali pa jo je odneslo morje.

Na podmornicah je veljala stroga hierarhija, ki je prepovedovala druženje med častniki in podčastniki. S tem so želeli zagotoviti red in disciplino ter preprečiti usodne napake. Takšni odnosi pa so bili tudi v skladu s kapitalističnim družbenim redom in tedanjo ideologijo vladajočega razreda. Vendar pa so bili odnosi pogosto odvisni od posameznikov, zlasti poveljnika in častnikov. Častnik Bojan Marok je pripovedoval, da so v podmornici vladali dobri medsebojni odnosi, toda marsikateri podčastnik se je pritoževal nad nadrejenimi, ki so jih zlasti v času šolanja in v prvih letih službovanja trpinčili in jim onemogočali napredovanje.



Višji in nižji podčastniki v delovnih oblačilih na jugoslovanski podmornici Nebojša (PMSMP)

Odnosi znotraj hierarhične skupine so bili običajno prijateljski. Ker je na podmornici vladala velika medsebojna odvisnost in je bila skupna usoda v rokah vsakega posameznika, so se kljub značilnim hierarhičnim odnosom počutili kot ena sama družina, kar je bilo na podmornicah veliko bolj očitno kot na drugih plovilih.

Če pa primerjamo odnose med različnimi čini, so bili ti na podmornicah vendarle veliko boljši kot na drugih ladjah in v oporiščih vojne mornarice. Mnogi častniki so namreč menili, da bo tudi delo bolje opravljeno, če bodo odnosi med podmorničarji vzdržni in korektni.²³



Podmorničarska značka jugoslovanske kraljeve vojne mornarice (PMSMP)

Zaradi neprimernih življenjskih razmer so podmorničarji večkrat obolevali. Najbolj razširjeni sta bili pljučna in kostna tuberkuloza, k čemur so pripomogle slabe življenjske razmer in nezdravo okolje, predvsem velika vlažnost. Mnogi podmorničarji pa so imeli tudi psihične težave. Te so bile posledica velikih psihičnih pritiskov, saj je bil vsak potop do neke mere tvegan. Zaradi vsega tega so nekateri že po nekaj letih ali že prej zapustili podmornico. Med

podmorničarji so bili tudi samomori in smrti zaradi nesreč pri delu ali zaradi nepazljivosti. Nekateri so ob padcu v vodo utonili, saj kljub obveznemu kratkemu plavalnemu tečaju mnogi niso znali dobro plavati. Najbolj pa so se podmorničarjem vtisnile v spomin nesreče podmornic. Posadka podmornice Nebojša jih je doživela kar nekaj. Leta 1930 je na primer trčila v tovorni parnik Pracat.

Vendar pa Kraljevina Jugoslavija svojih podmornic nikoli ni uporabila v bojne namene. Štab flote Jugoslovanske vojne mornarice je 16. aprila 1941, kmalu po začetku 2. svetovne vojne, pristal na brezpogojno kapitulacijo. Posadke jugoslovanskih plovil so se morale izkrcati ter ladje in podmornice predati Italijanom.

²³ Leontić, Krunoslav: Ukleta podmornica: Sjećanja starog podmorničara.



Podmorniška flota Jugoslovanske kraljeve mornarice ob matični ladji Hvar v Tivtu (PMSMP)

Takrat se je večina pomorščakov vrnila na domove. Le nekaterim je uspelo pobegniti skupaj z ladjevjem. Poleg devetih hidroletal in torpedovk Durmitor in Kajmakčalan je z okrnjeno in delno zamenjano posadko iz Boke Kotorske proti zavezniškim enotam v Aleksandrijo odplula tudi podmornica Nebojša. Iz nje se je moral izkrcati tudi njen dotedanji poveljnik, poročnik bojne ladje 1. reda Anton Javoršek.

Podmornica Nebojša je med vojno delovala v sestavu 20. flote podmornic zavezniških sil. Ostale tri podmornice, ki jih je leta 1941 prevzela italijanska mornarica, niso dočakale konca vojne. Podmornico Hrabri so Italijani uničili takoj po prevzemu, podmornici Smeli in Osvetnik pa sta se pod italijansko zastavo in z italijansko posadko borili do kapitulacije Italije.²⁴ Sicer pa so se podmornice med 2. svetovno vojno izkazale kot najnevarnejše in daleč najbolj učinkovite napadalke na morju. V vojni je bilo aktivnih 2.200 podmornic različnih tipov.

Vodilno vlogo v razvoju in gradnji podmornic pa je tudi v tej vojni odigrala Nemčija. Poleg žepnih podmornic je med vojno zgradila 1.300 podmornic. Tik pred koncem vojne pa so nemški inženirji razvili še Walterjeve turbine kot enovit sistem pogona za podvodno in površinsko plovbo, a ga zaradi konca vojne niso uporabili.²⁵

²⁴ Tomšič, Janez: Narodnoosvobodilni boj na Jadranu in slovenski pomorščaki, str. 7-17, 186-214.

²⁵ Kuzevski, Pančo: Podmorničarstvo, str. 24-35.

V konzervi pod vodo

Po 2. svetovni vojni je podmorničarstvo doseglo velik napredek. Povečali so globino potopa podmornic, njihovo avtonomijo, hitrost plovbe, oborožitev, taktične lastnosti in drugo. Novejše podmornice so imele dušnike, t. i. šnorklje, ki so jim omogočali daljšo plovbo pod vodno gladino, ventilacijo prostorov, pozneje tudi klimatske naprave in drugo. Pomembno pa je tudi, da so imele enoten pogon za površinsko in podvodno plovbo. Zaradi avtomatskega in daljinskega vodenja se je zmanjšalo tudi število posadke.²⁶

Že takoj po nastanku je začela podmorničarstvo razvijati tudi Federativna ljudska republika Jugoslavija. Po koncu vojne se je v Jugoslavijo vrnila podmornica Nebojša, ki pa po tem ni več plula. Preimenovali so jo v P-801 Tara in jo do leta 1956 v Pulju uporabljali za izobraževanje pomorščakov. Takoj po vojni pa so v Pulju iz morja dvignili dve potopljeni italijanski podmornici in ju v ladjedelnici Uljanik prenovili in usposobili. Nekdanjo italijansko podmornico Nautilo, ki so jo zavezniki leta 1944 bombardirali pred Puljem, so preimenovali v U-802 Sava, potopljeno italijansko žepno podmornico tipa CB 19 pa v U-901 Mališan.²⁷ Že na začetku 60-ih let so začeli izdelovati tudi nove podmornice. Po vzoru predvojnih italijanskih so v ladjedelnici Uljanik zgradili podmornici Sutjeska in Neretva, ki sta bili dolgi okoli 60 m.²⁸ Ti dve podmornici so konec 60-ih let posodobili.

Sodobnejše podmornice tipa P-821 Heroj (Heroj, Junak in Uskok), ki so jih zgradili med letoma 1968 in 1970, pa so bile v celoti projektirane in izdelane v Jugoslaviji. Projektirali so jih leta 1963 v Brodarskem inštitutu vojne mornarice in podjetju Brodoprojekt. Te podmornice so imele spodriv 614,5 do 704,5 t. Dolge so bile okoli 50 m, potopile so se lahko do globine 210 m, njihova avtonomija je znašala 46 dni, plule pa so lahko s hitrostjo 8 do 10,6 vozlov na površju, 5 do 9,58 vozlov pri vožnji z dušnikom in 4 do 15,3 vozlov pod vodo. Posadka je štela okoli 28 članov.²⁹

Poleg teh sta bili plod domačega znanja in izdelave tudi novejši podmornici tipa P-831 Sava: Sava in Drava, zgrajeni med letoma 1978 in 1982. Podmornici sta bili dolgi 56 m. Njuna iztisnina na površini je bila 770 ton, pod vodo pa 964 ton. Pluli sta lahko do globine 300 m, njuni posadki pa sta šteli okoli 35 članov. Povsem domače konstrukcije in proizvodnje so bile tudi diverzantske podmornice tipa Una. Med letoma 1983 in 1988 so v Splitu za jugoslovansko mornarico izdelali šest takih podmornic, nekaj pa so jih tudi

²⁶ Kuzevski, Pančo: Podmorničarstvo, str. 35-46.

²⁷ Ryšlavy, Branko: Pula brodogradilište podmornice, str. 23-31.

²⁸ Ryšlavy, Branko: Pula brodogradilište podmornica, str. 31- 45.

²⁹ Arhiv PMSMP, fond Jugoslovanska vojna mornarica, fascikel Podmorničarji.

izvozili.³⁰ Te majhne podmornice so bile dolge 18,8 m. Njihova iztisnina je bila 76,1-87,6 t, potopile pa so se lahko do globine 105 m. Njihova avtonomija je znašala 4 dni, hitrost pa 4-5,9 vozlov na površju in 4-8,1 vozlov pod vodo.³¹ Imele so 4-člansko posadko.



Podmornica Jugoslovanske vojne mornarice Heroj v luki Lava (original hrani zastavnik 2. reda, podmorničar Ciril Kočevar)

Podmornic, ki so bile prilagojene za bojevanje pod gladino in nad njo, mnogi pogosto niso prištevali med prave podmornice. V nekaterih tujih jezikih imajo zanje poseben izraz. V hrvaškem jeziku jih imenujejo *ronilice*, v italijanščini pa obstaja razlika med *sommergibile* in *sottomarino*. Podmornice, ki so jih projektirali po 2. svetovni vojni, so bile večinoma sodobnejše, tako imenovane prave podmornice. Te so zdržale dlje časa pod vodo, od prejšnjih pa so se na prvi pogled ločile po obliki in po tem, da na njih ni bilo več nadvodne oborožitve. Prve podmornice SFRJ (sprva tudi Sutjeska in Neretva) so bile še podobne predvojnim, mlajše pa so bile izpopolnjene, tako da so lahko vse svoje naloge izvrševale pod vodo in so bile skoraj ves čas plovbe pod vodno gladino, kar je bistveno vplivalo tudi na spremembe v načinu življenja in dela podmorničarjev. Dolgotrajno bivanje

³⁰ Arhiv PMSMP, fond Jugoslovanska vojna mornarica, fascikel Podmorničarji.

³¹ Jelavić, Tino: Razmatranja o JNA, str. 167, 168; Pogačnik, Marjan: Primjena podmornica, obuka i život na podmornicama (govor).

pod morsko gladino so med drugim omogočali regeneracija (prečiščevanje) zraku in ventilacija. Kljub temu so bile na podmornici težke razmere, ki jih je podaljšan čas plovbe pod vodo samo še stopnjeval.

Ker je bilo življenje podmorničarjev težko in tvegano in so se vodilni zavedali, da ljudje, prisiljeni služiti na podmornici, ne bi bili zanesljivi, so bili tudi podmorničarji povojne Jugoslavije prostovoljci. Podpisati so morali izjavo, da so na podmornici na lastno odgovornost. Toda vsem, ki so želeli postati podmorničarji, se želja ni uresničila. Po končani Vojno-pomorski akademiji, Mornariško-tehnični akademiji ali eni od šol za podčastnike vojne mornarice so morali opraviti strog zdravniški pregled, pri katerem je bilo pomembno tudi to, da je imel podmorničar zdrave zobe, pregled psihofizičnih sposobnosti in psihološki test.



Notranjost jugoslovanske podmornice tipa Heroj leta 2007 (foto Uroš Hribar)

Nato jih je čakal tečaj za podmorničarje. V poveljstvu podmorniške flote v Splitu so bili tečaji za poveljnike podmornic, podmorniški tečaji za častnike pomorske, strojne in elektrotehnične specializacije ter tečaji za dopolnilno specializacijo podčastnikov strojne in elektrotehnične stroke ter vseh orožarskih specializacij za službo na podmornicah.³² Bodoče podmorničarje je poučeval tudi kapitan bojne ladje Bojan Marok, ki si je kot častnik pridobil znanje in izkušnje že na podmornicah jugoslovanske kraljeve mornarice. Po

³² Vojna enciklopedija, 5, str. 594-600.

uspešno končanem tečaju, h kateremu je sodil tudi praktični del šolanja, so se podmorničarji zaposlili na podmornici. Nekateri so šele tedaj spoznali, da delu in življenju na podmornici ne bodo kos.



Podmorničarji med plovbo na podmornici Sutjeska (original hrani zastavnik 2. reda, podmorničar Ciril Kočever)

Starejše podmornice so imele številčnejšo posadko, na mlajših pa je bilo zaradi avtomatizacije manj zaposlenih. Na številčnost posadke je seveda vplivala tudi velikost podmornice. Povprečno so posadke mlajših podmornic šteje okoli 30 članov, med katerimi je bilo 7-8 častnikov pomorske, strojne, elektrotehnične in torpedne stroke. Skoraj vsi ostali so bili podčastniki pomorske, strojne, elektrotehnične, torpedne in radiotelegrafske stroke. Na podmornice so občasno poleg posadke vkrcali še pripravnike, toda zanje ni bilo predvidenega prostora za spanje in bivanje, zato so se morali znajti, kakor so vedeli in znali. Posadka je delala v treh izmenah, ki so se menjale na štiri ure. Ko je bila ena izmena v službi, sta bili drugi dve v posteljah oziroma prosti. Le krmarji so se menjali na dve uri. Toda pri določenih delih (potapljanju, dviganju na površje, različnih vajah ...) je bila zaposlena vsa posadka. Takrat so nekateri delali tudi več ur nepretrgoma.

Kljub napredku so tudi v povojnem obdobju v podmornicah prevladovali slab zrak in smrad ter neprimerna temperatura, včasih zelo visoka, drugič prenizka. Zaradi dolgotrajnejše plovbe pod vodo pa so bili podmorničarji še bolj podvrženi stresu. Nikoli niso bili povsem prepričani, če se bo podmornica varno (oz. sploh) dvignila na površje. Po nekaj dneh plovbe so

imeli vsi krizo, zaprli so se vase, bili so živčni in razdražljivi, nakar so se pomirili in postali ravnodušni. K sreči na jugoslovanskih podmornicah ni bilo mnogo nesreč.

Na starejših jugoslovanskih podmornicah (Sutjeska, Neretva) so imeli poleg poveljnika tudi častniki svoj skupni prostor s štirimi toplimi posteljami. V njem je bila tudi miza, za katero so lahko delali. Na mlajših ladjah pa je bilo manj prostora za posadko.



Podmorničarji med jedjo na podmornici Sutjeska okoli leta 1965 (original hrani zastavnik 2. reda, podmorničar Ciril Kočevar)

Svojo majhno kabino (2 X 2 m) je imel le poveljnik podmornice. V njej so bili zaklenjeni tudi šifra, vžigalniki za torpeda in mine ter orožje. Vsa ostala posadka je spala na *toplih* posteljah, pogradih v različnih prostorih, navadno v bližini delovnega mesta posameznikov. Postelje so bile zložljive, a dvignili so jih le takrat, ko so po podmornici premikali torpeda.

Če so na *ronilicah* občasno še jedli svežo hrano, je bila na novejših podmornicah na razpolago le še konzervirana. Sortirana je bila v različnih paketih. Za zajtrk so podmorničarjem razdelili jedilno čokolado, sladki prepečenec in marmelado, v določenem obdobju pa tudi 0,5 dl ruma v stekleničkah. Za kosilo so običajno jedli instant juhe, kot glavno jed pa konzervirano očiščeno piščančje meso v želatini, paštete, mesne narezke, makarone s klobaso, pasulj in podobno, a vse iz pločevink. Namesto solate so dobili pretlačeno kuhano zelenjavo iz pločevink (grah, korenček ...), namesto kruha pa sta vsakemu pripadala po dva kosa *dvopeka* (prepečenca).



Podmorničar med počitkom na podmornici Sutjeska okoli leta 1965
(PMSMP)

Podobna hrana je bila tudi za večerjo, ko so iz paketov potegnili tudi kompot v konzervi. Včasih so nekatere konzerve pogreli v vroči vodi, pogosto pa so jedli mrzlo hrano. Podmorničarji so lahko ves dan pili redko kavo, ki so ji pravili *crnački* znoj (črnski pot) in čaj.

Posadka je jedla v treh izmenah, vendar čas obrokov ni bil natančno določen. Prilagajal se je urniku dela. Za zložljivo mizo so skupaj sedeli vsi člani izmene (poveljnik, častniki, podčastniki in mornarji). Nekateri so sedeli na zložljivi klopi, drugi pa na rezervnem torpedu. To je odsevalo medsebojne odnose na podmornicah povojne jugoslovanske mornarice.

Vzgoja v bratstvu in enotnosti je bila na podmornicah mnogo bolj opazna kot na ostalih ladjah in drugod. Kljub temu pa je na podmornicah vladala stroga disciplina. Povelja nadrejenih so morali vsi strogo upoštevati. Za napake in neubogljivost so veljale stroge kazni, nekatere so obravnavali celo na vojaškem sodišču.

V podmornici je bilo težko skrbeti tudi za osebno higieno, saj je bila voda namenjena le kuhanju in pitju. Vsak dan so podmorničarji dobili po 2 dl vode, ki so jo lahko popili ali si z njo umili zobe. Kljub temu, da so se zaradi

vročine v podmornici veliko potili, so si obraz in telo umivali le z dišečimi robčki. Med plovbo, ki je lahko trajala tudi 10 dni in več, se niso ne preoblačili ne brili. Tudi to je pripomoglo k slabemu zraku in smradu, ki pa ga podmorničarji po daljšem bivanju v podmornici večinoma niso več čutili.



Jugoslovanski podmorničarji med upravljanjem s podmornico (PMSMP)

Na podmornici je bilo le eno stranišče, ki se ga ni smelo vedno uporabljati in na novejših podmornicah ni bilo posebej ločeno od ostalih prostorov. Da bi ga uporabili čim manjkrat, so za zajtrk dobili jedilno čokolado. O uporabi straniščne školjke pa so jih zaradi posebnih pogojev dodatno poučili. Kljub temu se podmorničarji spominjajo, da so bili prvič skoraj vsi »kršчени« ...

Ko je bila podmornica v oporišču, so podmorničarji živeli in spali v bazi na kopnem. Matično пристanišče za podmornice je bilo sprva v Pulju, nato pa v Splitu. Večina jih je imela v Splitu svoje stanovanje, ki jim ga je dodelila mornarica. Toda iz oporišča so lahko odšli le vsak drugi dan ob 13. uri. Naslednje jutro pa so se morali vrniti. Vendar pa so morali podmorničarji pogosto prespati tudi v podmornici. Na njej je morala biti vedno vsaj dežurna posadka.

Na podvodni vožnji so bili navadno dva do tri dni na teden. Poleg tega je šla vsaka podmornica letno na eno do dve daljši (10-16 dni trajajoči) neprekinjeni plovbi pod vodo. Sicer pa so bile podmornice po 3 mesece na

leto v remontu. Občasno pa je morala iti na generalni remont, ki je trajal tudi 2 leti. Pri remontu podmornice je bila zaposlena vsa posadka, ki je sodelovala z ostalimi delavci v remontnih delavnicah. Vsaka podmornica je imela na kopnem tudi rezervno posadko.

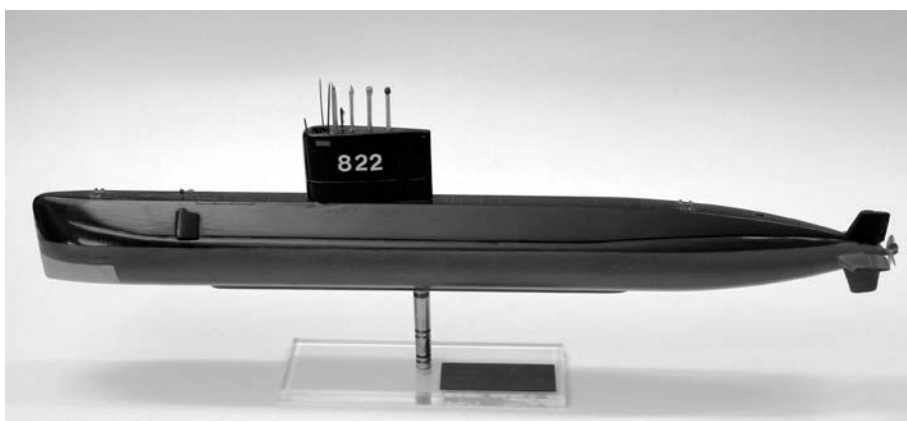
Zaradi težkega in tveganega dela so imeli podmorničarji več ugodnosti kot ostali pomorščaki. Prednost so imeli pri dodeljevanju stanovanj, imeli so višjo plačo in bonificiran staž. Dobivali so tudi boljšo hrano, vsako leto pa so skupaj odšli tudi na zimske počitnice.³³



Govor poveljnika podmorničarske flote, kapitana bojne ladja, kasneje kontraadmirala Marjana Pogačnika ob podelitvi priznanj podmorničarjem (PMSMP)

Tudi v povojni Jugoslaviji so bili Slovenci na podmornicah zastopani v razmeroma visokem številu. Na nekaterih podmornicah jih je bilo po ustnih virih celo tretjina. Med njimi je bilo tudi veliko častnikov in poveljnikov.

³³ Žerdin, Ali H.: Plavajoča krsta: Marjan Pogačnik – kontraadmiral: Intervju.



Model podmornice tipa Heroj (izdelal zastavnik 2. reda, podmorničar Ciril Kočevar, PMSMP)

Med poveljniki diviziona podmornic je treba omeniti kapitana bojne ladje Bojana Maroka, kapitana bojne ladje Živka Kosmino in kontraadmirala Marjana Pogačnika, ki je bil pozneje poveljnik vojnopomorskega sektorja v Pulju. Kapitan bojne ladje Vojko Gorup je poveljeval 88. brigadi podmornic. Poleg njih so bili poveljniki podmornic tudi Tomaž Bertoncelj, Marjan Gostič in drugi. Nekateri so bili tudi predavatelji na pomorskih šolah, akademijah in tečajih (npr. Bojan Marok, Marjan Gostič).³⁴

Po osamosvojitvi Slovenije so nekateri nadaljevali kariero v Slovenski vojski (Ljubo Kranjc, Vojko Gorup, Boris Geršak ...), trgovski mornarici ali drugje, številni pa so se upokojili. Nekdanji slovenski podmorničarji se danes združujejo v Društvu podmorničarjev Slovenije, ki šteje 65 članov.³⁵

³⁴ Kranjec, Marjan F.: Slovenska vojaška inteligenca.

³⁵ Arhiv PMSMP, Fond Jugoslovanska vojna mornarica, fascikel Podmorničarji.

Viri in literatura:

Almanach für die k. und. K. Kriegsmarine 1917. Pola : Gerold & Komp., 1908-1918.

Arhiv PMSMP - Arhiv Pomorskega muzeja »Sergej Mašera« Piran.

Bubnov, D. Aleksandar: Istorija pomorske ratne veštine III: Svetski rat. Dubrovnik : Štamparija »Jadran«, 1931.

Gričar, Vladimir: Vojaška proizvodnja v valjarni debele pločevine. Jeseniški zbornik 2009. Jesenica: Gorenjski muzej Jesenice, 2009, str.243-249.

Jadranska straža. Split : »Jadranska straža«, 1926-1939.

Jelavić, Tino: Razmatranja o JNA. Polemos, 6, 1-2. Zagreb : Hrvatsko sociološko društvo, 2003, str. 163-175.

Kranjec, Marjan F.: Slovenska vojaška inteligenca. Grosuplje : Grafis trade, 2005.

Kuzevski, Pančo: Podmorničarstvo. Beograd : Savezni sekretariat za narodnu odbranu, 1977.

Le livre d'or du sous-marin Osvetnik. Cherbourg : par Pierre Le Conte pour les Atelier et Chantiers de la Loire, 1930.

Leontić, Krunoslav: Ukleta podmornica: Sjećanja starog podmorničara. Split : Naklada Bošković, 2004.

Manduć, Davor: Pomorska povijest Arsenala. Prilozi o zavičaju. »Pula brodogradilište podmornice« Branka Ryšlavya i suradnika. Glas Istre, 7. jun.2005, str. 1-3.

Marinac, Bogdana: Slovenski pomorščaki 1918-1945. Piran : Pomorski muzej »Sergej Mašera« Piran, 1999.

Marinac, Bogdana: Terenski zapiski.

Pawlik, Georg & Baumgartner, Lothar: S.M. Unterseeboote. Graz : Weishaupt, 1997.

Periskopski horizont (film).

Podmorničarji 831 (film).

Pogačnik, Marjan: Primjena podmornica, obuka i život podmorničara. Povodom obilježavanja sto godina podmorničara (govor), Zagreb, 2002.

Pomorska enciklopedija, 4. Zagreb : Leksikografski zavod FNRJ, 1957, str. 133-136.

Pomorska enciklopedija, 6. Zagreb : Leksikografski zavod FNRJ, 1960, str. 166-178.

Porinuće treće jugoslovanske podmornice »Smeli«: Svečanost u Nantesu (Francuska). Jadranska straža, 7, Split, 1929, str. 3-6.

Ratna mornarica, pomorstvo i riječno brodarstvo Jugoslavije. Split : Vojnopomorske oblasti, [s. a.].

Ryšlavy, Branko: Pula brodogradilište podmornica. Split : Naklada Bošković, 2005.

Tomšič, Janez: Narodnoosvobodilni boj na Jadranu in slovenski pomorščaki. Ljubljana : Partizanska knjiga, 1974.

Vego, Milan N.: Austro-Hungarian Naval Policy 1904-1914. London : Frank Cass, 1996.

Vojna enciklopedija, 2. izd., zv. 5. Beograd : Redakcija Vojne enciklopedije, 1973, str. 594-600.

Vojna enciklopedija, 2. izd., zv. 6. Beograd : Redakcija Vojne enciklopedije, 1973, str. 758-783.

Žerdin, Ali H.: Plavajoča krsta: Marjan Pogačnik – kontraadmiral: Intervju. Mladina, 28. 8. 2000/35. Ljubljana, 2000.



Poskus spoznavanja načina življenja predindustrijskega ladjedelca skozi arhivske vire

IGOR PRESL

Izvleček

Prispevek skuša na podlagi virov Državnega arhiva v Trstu razgaliti način življenja in dela v kraljeviški ladjedelnici v letih 1765-1768, ko so tam gradili dve fregati za boj proti severnoafriškim gusarjem in zaščito avstrijskih trgovskih konvojev. Prav v tem načinu življenja in dela naj bi se kazali ključni dejavniki, ki so botrovali zgrešenim poslovnim odločitvam pri gradnji teh fregat. Vzroke za velike zamude, visoke stroške in končno neuporabnost ladij pa vidi v poslovnem okolju kraljeviške ladjedelnice in napačni presoji glede lastnosti trga, človeških in naravnih virov.

Sintesi

In base ai documenti dell'Archivio di stato di Trieste, il contributo si propone di illustrare la vita e il lavoro nel cantiere navale di Porto Re nel periodo 1765-1768, quando erano in costruzione due fregate per combattere i corsari lungo la costa nordafricana a protezione dei convogli mercantili austriaci. Nel modo di vivere e lavorare nel cantiere, risiedono infatti le cause che hanno portato alle cattive decisioni professionali e all'insuccesso nella costruzione delle due fregate. I gravi ritardi, le ingenti spese e infine impraticabilità stessa delle navi sono da ricercarsi nell'ambiente di lavoro del cantiere navale di Porto Re e nelle errate valutazioni sia del mercato che delle risorse umane e materiali.



o mnenju mnogih zgodovinarjev (predvsem analovske šole) so nižje, ljudske plasti predindustrijskih družb lahko vključene v občo zgodovino samo s statističnega vidika kot anonimne množice.

Demografija in sociologija naj bi se tako ukvarjali s kvantitativnimi raziskavami družb preteklosti, ljudske množice, ki jim je sicer priznan obstoj, pa naj bi ostale še naprej »tiho«. A čeprav je kultura nižjih evropskih razredov v veliki meri nastajala, se širila v prostoru in ohranjala v času kot ustno izročilo, lahko o njej govorijo tudi drugi, npr. arhivski viri, ki pa jih je proizvajalo okolje pisne kulture. Predstaviti jo bomo skušali z neko referenčno realnostjo odnosov med indici, navidez nepovezanimi pojavi, »malenkostmi«, ki bi jih sicer v zaslepljenosti z reprezentativnimi dogodki in vrhunskimi dosežki izjemnih posameznikov spregledali. Sledili bomo t. i. »paradigmi evidentnega«, katere »ključi« so posamezna znamenja, ki jih dominantni zgodovinski diskurz ne zmore zaznati oz. upoštevati, ker ne nastopajo dovolj pogosto, da bi bili kvantitativno relevantni, lahko pa nudijo nov prostor v t. i. alternativni epistemologiji – gre seveda za marginalne pojave, ki omogočajo odkrivati prav bistvene sestavine preteklosti. S kvantitativnimi modeli naj bi izgubljali človeški dejavnik in izjemnost zgodovinskega dogajanja, na račun homogenosti in primerljivosti pa bi spregledali vse posameznosti, ki jih nudi določen zgodovinski vir.¹ Ker preteklost ni neodvisni zunanji vir reprezentacij, ampak konstrukt diskurza in rezultat reprezentacij, vsakokratnih zgodovinopisnih interpretacij ne moremo razumeti kot nekaj dokončnega, ampak kot dinamični niz protokolov upovedovanja. Preteklost, resnica, vzročnost, pravičnost itn. ne obstajajo »historično« izven zgodovinarjevega besednega prisvajanja. Kolikor že nesprejemljiva je lahko preteklost, komična ali tragična, vedno je prišla do nas prek fiktivnih instrumentov, ki jih zaznamuje kopica selektivnih in hierarhičnih branj. Preteklost je kot zgodovina oblikovana in ideologizirana tako, da ustreza razmerjem interesov sedanjosti.

Zgodovinski diskurz torej omogoča videti zgodovino kot polje boja za moč, kjer se na različne načine ustvarja preteklost. Subjekt tega ustvarjanja ni preteklost sama, resnica, entiteta, ki je bila vedno tam in jo lahko na objektivni in nepristranski način spoznamo in se je naučimo, ampak družbene skupine z namenom ustvarjati nek določen pomen in vanj pritegniti množice. To področje razrednega boja se oblikuje z vključevanjem in izključevanjem določenih vsebin, s središči in robovi preteklosti. Na ta način se mora tudi zgodovinopisje spoprijemati z mnogimi spoznanji, ki jim danes pravimo postmodernistično razumevanje sveta. Če pa je vsako branje »resničnega« sveta zaznamovano z mehanizmi ustvarjanja in sporočanja pomena, zakaj bi se ukvarjali s postmodernističnim branjem raje kot z modernističnim, ki smo ga vajeni? Neproblematičnih odgovorov na ravni

¹ Ginzburg, C. (1993): *Microhistory*, 21.

»resnice« očitno ni. A morda je moč preživetja prav v stanju, kjer nobena kultura ni dokončno pozicionirana, urejena, ampak sposobna ustvariti pravila tam, kjer jih ni, misliti prihodnost, pogojnost, odsotnost.² Morda predpostavlja ponovni opis mnogih stvari na nov način, ki bo vabljev za nove generacije. Svetuje »poskusi si zamisliti na ta način«, »poskusi spregledati navidez jalova tradicionalna (ustaljena) vprašanja in jih nadomestiti z novimi, po možnosti zanimivejšimi«. Ne umišlja si, da ima boljše rešitve za stara vprašanja, ki smo si jih zastavljali na star način. Predlaga, da bi lahko delali nekaj drugega, na drug način, z drugega vidika itn.³ Za mnoge premike in zasuke, ki jih je povzročil tak razmislek, je značilno predvsem odpiranje novih področij zgodovinskega raziskovanja.⁴ Tu med drugim opazimo zanimanje za oralno zgodovino, biografsko in avtobiografsko pripoved, zgodovino žensk, mentalitet, materialno in kulturo vsakdanjega življenja, predvsem pa za mikrozmogovinski pristop,⁵ ki omogoča tudi primerjavo mikro- in makroperspektive v zgodovinopisju in iskanje utišanih glasov marginalnih pojavov oz. skupin.

V nadaljevanju prispevka bomo skušali na ta način brati dokumente, ki jih hrani Državni arhiv v Trstu v fondu komerčne intendance, pričajo pa o gradnji dveh fregat v Kraljevici v letih 1765-1768. Vsako kritično branje kateregakoli vira pa predpostavi ugotavljanje minimalnih okoliščin, v katerih obravnavani vir zadosti »kriterijem resnice«. Seveda ne gre za filozofsko opredelitev resnice, ampak za poskus razumevanja, kaj je v času nastanka dokumenta, ki mu danes pripisujemo vrednost zgodovinskega vira, veljalo za resnično. Pristati bomo morali na spoznanje, da kot vse druge zgodovinske vire tudi arhivske bremenijo nepopolnost - naša slika preteklosti bo zato vedno fragmentaren, verjeten mozaik z vedno manjkajočimi delci. Poleg posrednosti pa moramo upoštevati tudi namen in okoliščine nastajanja arhivskega gradiva. Listine, ki jih prebiramo danes, so nastajale zaradi reševanja konkretnih problemov s strani organov oblasti in posameznikov, ki jih niso zapisovali zaradi dokumentarne vrednosti za današnjega zgodovinarja, ampak večinoma zaradi sporov, nesreč, prestopkov, ukazov in njih kršitev ipd.

² Jenkins, K. (1999): Why history? 1-7; Jenkins, K. (1995): Re-thinking history, 11-14.

³ Rorty, R. (1999): Contingency, irony and solidarity, 9.

⁴ Po mnenju nekaterih avtorjev zaradi demokratizacije in večje dostopnosti visokega šolstva tudi za sicer zapostavljene družbene skupine predvsem v ZDA. Prim. Appleby, J. (2001): Telling the truth about history, 209-211.

⁵ Več o mikrozmogovini tudi v: Reid, D. (2001): The historian and the judges, 138; Muir, E. (1993): Mad blood stirring, XXII; Ginzburg, C. (1976): Il formaggio e i vermi, XI-XXV; Levi, G. (1995): Nematerialna dediščina, 14-16; Verginella, M. (1995): Od Crocejevih nečakov do mikrozmogovine.

Dosedanje raziskave, materiali in metode

Zgodovino gospodarskih panog so navadno zanimale za organizacijo in vodstvo proizvodnje aktualne teme, navadno tiste, ki so neposredno vodile k sodobni organizaciji industrijske proizvodnje. Dejavniki uspešnosti in delovna kultura t. i. predindustrijskih družb⁶ pogosto niso sprejemljivi za sodobno ekonomsko logiko. Hrvaški zgodovinarji Herkov, Karaman, Margetić in Barbalić razkrivajo ladjedelstvo v Kraljevici zaradi prvenstva in kontinuitete na vzhodni jadranski obali ter zastopanosti Hrvatov med ladjedelci in ladijskimi posadkami. Ob iskanju nacionalnih korenin, občnih zakonitosti in ekskluzivnosti zgodovinskega dogajanja pa spregledajo prav nosilca ladjedelske dejavnosti, človeka s svojim načinom življenja in kulturo, kolikor ju pač lahko spoznamo skozi arhivske vire.

Sodobno zgodovinopisje je otrok 19. stoletja - izdelek evropskega nacionalizma *par excellence*. Zgodovina je seveda odlično orodje nacionalne ideologije, ki je naše razumevanje preteklosti spremenila v smetišče nevarnih odpadkov. Metode proučevanja in pisanje zgodovine niso nevtralni postopki nevtralne znanosti, ampak so nastale in se ohranjajo izključno zaradi nacionalističnih ciljev.⁷ Skušali se bomo izogniti shojeni gazi prej omenjenih hrvaških zgodovinarjev, hkrati pa ne zabresti pregloboko, od koder ne bi našli poti naprej. Zaradi medija sporazumevanja, (predpisanega kanona) slovenščine 20.-21. stoletja, pa bomo morali zagrešiti vsaj del tiste polifonije, ki jo je npr. E. Le Roy Ladurie s popolno ločitvijo zgodovinskega vira od okolja njegovega nastanka (vpliv novega kriticizma?) - arhivsko listino je razumel kot »objektivno poročilo«, ne pa kot zapisane ustne odgovore preplašenih posameznikov na bolj ali manj nerazumljiva vprašanja sodnika v za zasliševance precej neprijetni situaciji.⁸ Obtoženci so namreč govorili oksitansko, kar so pisarji sproti prevajali in zapisovali v latinščini, zgodovinar pa je čez dobrih šeststo let prevedel v sodobno francoščino in s tem pripisal pričevanjem in lastnim besedam enako težo.⁹

Ker je zgodovinopisje zaznamovano z narativnostjo, se ne bomo mogli izogniti niti bolj ali manj posrečeni interpretaciji vira, v nemščini, italijanščini in latinščini zapisanemu pričevanju iz 18. stoletja pa bomo morali ustvariti pomen v slovenskih terminih 21. stoletja. Bolj ali manj nadzorovano spoznanje o »populaciji mrtvih«¹⁰ bomo skušali predstaviti z branjem listin komerčne intendance, oblastnega organa, ki ob ustanovitvi leta 1731 ni imel predstavništva v Primorju, intendant pa je hkrati bil kranjski

⁶ O pojmu predindustrijskih družb: Coleman, D. C. (1983): Proto-industrialization.

⁷ Geary, P. J. (2005): Mit narodov, 19-20.

⁸ Le Roy Ladurie, E. (1980): Montailou: Cathars and Catholics in a French village 1294-1324.

⁹ Rosaldo, R. (200?): From the door of his tent, 77-97.

¹⁰ Ginzburg, C. (1989): Storia notturna, XXXVIII.

kapitan. V Trstu ima sedež šele po obnovitvi delovanja (1747-48), nato pa sta funkciji kapitana in intendanta ločeni. V osebi komerčnega intendanta so združili funkcijo civilnega glavarja in vojaškega poveljnika, torej pristojnosti za upravne, kameralne in vojaške zadeve. S trgovsko in pomorsko problematiko se je največ ukvarjal svetnik intendance Pasquale Ricci, od leta 1754 poročen z Marjano, hčerjo takrat že pokojnega trgovca Franca Tomaža Grošlja iz Kroke.¹¹ Ricci se je poskušal tudi v gojenju murv in sviloprejk,¹² leta 1768 pa predstavil vizijo razvoja manufaktur v avstrijskem Primorju, v kateri se je zavzemal za odpravo privilegijev in monopolov ter večjo vlogo svobodne konkurence tudi v mednarodnih gospodarskih odnosih.¹³ Svetniki komerčne intendance in sam intendant pogosto niso bili tržaški meščani, včasih niti avstrijski državljani, imeli pa so velik vpliv na borzi in tudi sami trgovali za svoj račun, tj. izkoriščali informacije zaupne narave. Kot organ osrednje oblasti, ki je odpravljala tradicionalno tržaško samoupravo in podpirala novo elito večinoma tujih trgovcev, zaradi zgrešenih investicij, administrativnih ukrepov, ki so ostali na pol poti, in sleparij, ta ustanova med domačini ni bila priljubljena.¹⁴

Podonavska monarhija na Jadranskem morju

V 18. stoletju je Avstrija prešla iz defenzivnih v ofenzivne vojne proti Turkom in tako v naklonjeni mednarodni situaciji osvojila širna področja, ki jih danes imenujemo hrvaška, ogrska in srbska. Po Utreškem, Rastattskem in Požarevskem miru je država avstrijskih Habsburžanov postala večja kot kdajkoli prej. Dunajski dvor je želel najti tržišče za lastne izdelke in blago nasledstvenih dežel pa tudi monopolizirati vire surovin za neagrarno proizvodnjo. V politiki je prevladal unitarizem in centralizem, v merkantilistično in fiziokratsko usmerjenih gospodarskih zadevah pa so vse pomembnejši postajali nosilci novih idej in dejavnosti. Večje pozornosti so

¹¹ Finzi, R. [et al.] (ur.) (2001-2003): *Storia economica e sociale di Trieste*, Vol. 1, 450. Prim.: Presl, I. (1997): Tudi trgovci umirajo, mar ne?

¹² Zanimanje za sviloprejo je bilo veliko. Tudi tržaški škof Antonio Ferdinando je na svojih posestvih v Škednju dal izrjavati hraste in trte, iz Furlanije pa povabil mojstre, ki so tam zasadili murve. Vaščani so se burno uprli, češ da za listje pa ne bodo plačevali najemnine. Krčmar Gerolamo Sancin je Furlanom zagrozi s puško, če bi v njegovem vinogradu zasadili murve. Usodna pa je bila grožnja kaplanu, da bo vse pobesil na drevesa, kjer je že viselo deset škofovih ovc. Na zaslišanju je nato izjavil, da je v času teh dejanj bil rahlo vinjen (*essendo un poco alterato di vino*). Škednjčani so nato spodili čuvaja in izruvali zasajene murve, živina pa je zemljišče popasla. AST IC, 487/24, 105, 830/9.

¹³ AST IC, 417/436.

¹⁴ V letih 1757-60 je prihajalo do nemirov, ker je intendantca podelila privilegij za peko in prodajo kruha podjetju Pirona, ki je monopol seveda izkoriščalo. Tamaro, A. (1924): *Storia di Trieste*, 187-190, 200. Lastnik podjetja, Benečan Matteo Pirona, je od leta 1754 opravljal različna javna gradbena dela, med drugim je tudi gradil tržaški *Canal grande*. Pogosto se je lahko gibal samo z vojaško stražo, saj so mu beneški vohuni grozili in ga večkrat skušali zastrupiti (tudi) zaradi izdaje oz. aplikacije poslovnih skrivnosti beneškega arzenala. AST IC, 12/10; Preto, P. (2004): *I servizi segreti di Venezia*, 513-514.

bile deležne neagrarne dejavnosti, saj so agrarne, čeprav še dominanten proizvodni način, bile v sponah fevdalnih razmerij, kjer je odpor do novosti in sprememb bil največji, čas do rezultatov novih vlaganj pa najdaljši. Izkušnje razvitejše Evrope so kazale, da je v nekaterih neagrarnih dejavnostih kapital varneje naložen, z večjo profitno mero in hitrejšim obračanjem (npr. v trgovini in pomorstvu), z administrativnimi ukrepi pa se vsaj delno lahko nadomesti kapitalski vložek.¹⁵

Severnojadranske luke so bile edino avstrijsko okno v zahodni svet. Ob pravem trenutku in ugodnem mednarodnem položaju je bila razglašena svoboda plovbe na Jadranskem morju (1717), Trst in Reka pa sta postala svobodni pristanišči (1719). Sprva se je sicer računalo na Bakar, Reko in Kraljevico, češ da je tržaški pristan premajhen. Trst kot *città immediata*, mesto pod neposredno cesarjevo oblastjo, je bil kasneje izbran zaradi povezave avstrijskih dežel s habsburško Nizozemsko, Anglijo in nemškimi pristanišči posebej po odločitvi Prusije, da ovira avstrijsko trgovino z zahodno Evropo. Glede na dogajanja na svetovnem prizorišču si je obdonavska monarhija prizadevala obrniti trgovino proti zahodu, izvažati pa je želela predvsem žito, baker in hrastovino. Srednje Podonavje in današnja Vojvodina sta postala poskusni poligon habsburške administracije. Prometne poti proti zahodu so bile zato deležne večje pozornosti in leta 1723 je Karel VI. ukazal uglednim tujim inženirjem, naj izdelajo načrt plovnih kanalov na Ogrskem. Ostalo pa je pri ukazu, ker se je začarani krog revščine sklenil že na začetku: ker ni bilo denarja, niso mogli urediti plovnih poti, ker ni bilo plovnih poti, sta bila nizka interes za vlaganja in akumulacija kapitala.¹⁶

Z vladavino Marije Terezije se je začelo dolgoletno vojskovanje s Prusijo. Razvoj avstrijskega pomorstva je bil prekinjen za več desetletij, ladjedelci so se odselili, trgovinska izmenjava pa je stagnirala tudi zaradi napadov gusarjev na nezaščitene trgovske ladje. Barbareskam, tj. maroškim, alžirskim, tuniškimi in tripolitanskimi gusarjem, so se pridružile angleške ladje, ki so lahko plenile s pruskim patentom.

Gusarstvo - sestavni del razvoja pomorskega prometa

Gusarstvo¹⁷ se je v Sredozemlju razcvetelo konec 15. stoletja, ko so iz Španije pregnali Mavre. V Otomanskem imperiju, ki je obsegal vso severnoafriško obalo, je takrat živelo nekaj sto tisoč pogumnih bojnikov, ki so hoteli maščevati izgubljene španske posesti. Kot funkcionalni del

¹⁵ Erceg, I. (1970): Trst i bivše Habsburške zemlje u međunarodnom prometu, 6-7.

¹⁶ Petrović, N. (1978): Plovidba i privreda srednjeg Podunavlja u doba merkantilizma, 24-26.

¹⁷ Pirati so navadni morski roparji, gusarji pa imajo določeno vojnopomorsko vlogo ter pravno zaščito vsaj ene od vojskujočih se držav. Maštrović, V. (1983): Posljednji gusari na Jadranskom moru, 8 ss.

zahodnoevropske pomorske trgovine je gusarstvo v 17. in 18. stoletju imelo že podjetniški značaj z razvito in kompleksno infrastrukturo.¹⁸ Lastniki gusarskih ladij so združevali sredstva zaradi dragega vzdrževanja in oborožitve. Prišlo je do ločitve med tistimi, ki so financirali gusarske odprave, in tistimi, ki so to dejavnost opravljali kot člani posadk. Gusarske ekspedicije so bile dolge, taktično dobro pripravljene, usmerjene pa k pomorskim potem, križiščem z gostejšim prometom in bogatejšim pristaniščem. Severnoafriški gusarji so napadali večje ladje z dragocenimi tovari, saj so morali organizatorji takih odprav z izkupičkom poravnati plače posadk in stroške privezov, nabaviti hrano, pijačo in strelivo, upoštevati stroške amortizacije za ladje in orožje, skrbeti za tekoče vzdrževanje (predvsem jadra in vrvi) itn. Dobiček so investirali v nepremičnine in pripravo novih gusarskih odprav.¹⁹ Vzponi in padci gusarske moči in aktivnosti so bili tudi posledica nihanj v preskrbi z ladjedelskim lesom, pogosto tudi popolnega pomanjkanja lesa zaradi sekanja na obalah severne Afrike.²⁰

Boj evropskih držav proti barbareskam je bil le delno uspešen, premirja pa kratka. Bolje so se obnesli sporazumi, nekakšne trgovske pogodbe, ki so jih evropske države podmazovale s cekini, orožjem, strateškimi ladjedelskimi materiali ipd. V drugi polovici 18. stoletja barbareske niso bile več tako aktivne in nevarne kot stoletje poprej, po zaslugi tradicionalnega slovesa in odmevov karizmatičnih osebnosti v literaturi pa so še vedno strahovale pomorščake in prebivalce obal. Darila in diplomatske pozicije v delitvi sredozemskega prostora so izsiljevale z nekaj napadi letno z manjšimi flotami in špekuliranjem s strahom.

Ukrepi za zaščito ladij pod avstrijsko zastavo

Med špansko in poljsko nasledstveno vojno je Avstrija oboroževala zasebne trgovske ladje in jim izdajala patente za plenjenje sovražnih in zaščito svojih trgovskih ladij. To je bil precedens, ki je spremljal avstrijsko pomorsko politiko vse osemnajsto stoletje. Podpiral je način vojskovanja, proti kateremu se je Beneška republika stalno borila, ni pa odločilno izboljšal varnosti plovnih poti.²¹ Avstrija je sporazume s severnoafriškimi gusarji sklenila v letih 1748-1749, nato pa bi jih z darili morala držati v veljavi. V naslednjem obdobju relativnega mira z barbareskami so pomorske poti ogrožali ulcinjski, angleški, francoski in pruski gusarji. Za dovoljenje (patent) za plovbo pod avstrijsko zastavo naj bi od leta 1755 do 1757 zaprosilo le

¹⁸ Nadal, G. L. (1993): Contribution a l'étude du revenu dans un système commercial maritime non conventionnel, 119-120.

¹⁹ Nav. d., 127.

²⁰ Thirgood, J. V. (1981): Man and the Mediterranean forest, 47.

²¹ Cova, U. (1992): Commercio e navigazione a Trieste ..., 45-48.

osem do deset ladij letno.²² Trgovci so raje najemali dubrovniške in beneške ladje, ki jih gusarji zaradi meddržavnih sporazumov niso pogosto napadali. Seveda pa so avstrijske ladje plule tudi pod tujimi zastavami.

Najbolj so bile ogrožene ladje s križnimi jadri, saj je bilo na daleč videti, da so bile na dolgi poti, prevažale so torej dragocen tovor. Intendanca je zato svetovala uporabo latinskih jader.²³ Barbareske so bile najbolj aktivne med sedemletno vojno,²⁴ po prekinitvi mirovnih pogajanj z Alžirom julija 1764 pa je uspeval le še privatni uvoz soli z ladjami iz Senja, Karlobaga in Bakra. Tržaška trgovska flota je leta 1745 štela 49 plovil, dvajset let kasneje pa le še 15.²⁵

leto	število	Skupna nosilnost
1762	14	1479
1763	19	2423
1764	21	3446
1765	2	219
1766	6	978
1767	8	904
1768	6	1070
1769	3	274

Število letno izdanih patentov za plovbo pod avstrijsko zastavo in skupna nosilnost teh ladij (v tonelatah)²⁶
(AST IC, 571/1)

Benečani, ki so budno spremljali razvoj Trsta, so poročali, da je med sedemletno vojno propadlo mnogo trgovcev, tretjina hiš pa ni bila naseljena. Dunajski dvor je bil prisiljen sprejeti predlog tržaške intendance in podpreti oborožitev trgovskih ladij, kar je bila sicer že ustaljena praksa mnogih drugih evropskih držav.

K izgradnji lastne flote oboroženih trgovskih ladij je spodbujal že malteški konzul v Trstu Cesar de Mayo, saj je Malta želela kupovati banatsko pšenico na zanesljivem tržišču. De Mayo je predlagal gradnjo galeote s

²² Tamaro, A. (1924): Storia di Trieste, 188.

²³ AST IC, 571/1.

²⁴ Panzac, D. (1988): Une activité en trompe l'oeil, 128.

²⁵ AST IC, 389/19, 40.

²⁶ Ladja s 150 tonelatami je veljala za ladjo srednje velikosti, letno pa je imela 4.400 florintov stroškov. Tonelata kot mera za nosilnost ladje je bila prostornina kocke s stranico 4 beneške čevlje, torej 2.69 m³.

petintridesetimi člani posadke.²⁷ Oblasti v Trstu in na Reki so predlogu nasprotovale, saj bi taka ladja morala biti bolje oborožena od gusarskih, posadka pa bolje izurjena od gusarjev. V nasprotnem bi jo slednji zlahka zajeli in tako okrepili svojo floto na račun avstrijskih trgovcev. Oborožena trgovska ladja bi morala imeti vsaj dvakrat toliko mož posadke kot navadna, saj so za vsak top skrbeli trije vojaki. Zaradi dodatnih zalog hrane, streliva, jader in vrvi pa bi bilo koristnega tovara premalo, da bi se potovanje splačalo. Za oborožene ladje bi plačevali tudi višje zavarovalnine.²⁸ Trup trgovske ladje ni mogel kljubovati sunkom topovske oborožitve, ki bi bila kos gusarjem. Potrebovali bi tudi vojaški oddelek na kopnem, skladišča streliva in pripadajočo infrastrukturo, predvsem pa zaledje za rekrutacijo posadk. A v tedanjem Primorju je bilo težko sestaviti že posadko navadne trgovske ladje, Avstrija je bila industrijsko slabše razvita, ljudje pa bojda manj pogumni in bojeviti.²⁹

Senjsko glavarstvo je prosilo za oborožitev trgovskih ladij, češ da tamkajšnji prebivalci ne premorejo ničesar, razen skal, burje in nekaj drv po miloščini vojaških oblasti. Pomorska trgovina in ladjedelstvo bi jim bila zadostna vira preživetja, če ju ne bi hromili gusarji.³⁰ Predlagalo je tudi, naj država zgradi štiri fregate, ki bi spremljale in ščitile trgovske konvoje.

Reški pristaniški kapitan Gerliczi je razmišljal o gradnji štiristotonskih fregat, ki bi izvažale temišvarsko žito, nazaj v avstrijska pristanišča pa vozile sol. Prepričan je bil, da bi profit ob upoštevanju vzdrževanja in obresti na kapital znašal 5.500 florintov letno. Njegov predlog pa je začudil tržaške oblasti, saj je za 26 topov predvidel samo 12 vojakov.³¹

Svetnik Ricci je leta 1763 sicer za zgled predlagal beneško oblast, ki je za ojačitev vsake tovrne ladje primaknila 200 hrastovih debel po nižji ceni, trgovskim konvojem nudila spremstvo vojnih ladij, vsaki, vsaj 74 beneških čevljev dolgi ladji, torej primerni za 30 topov zadostnega kalibra, ponudila 40 vojakov, topove z opremo in strelivom ter lastnikom dobro oboroženih trgovskih ladij posodila 10.000 ducatov brez obresti proti ustrezni garanciji, a je hkrati poudaril, da taka ureditev ne bi bila primerna za avstrijske finančne, tehnične in človeške vire. Boljša bi bila lastna vojna mornarica (dve fregati in

²⁷ AST IC, 411/17. Gradnja z opremo bi stala 8.020 florintov, 500 florintov mesečno pa plače in hrana posadke.

²⁸ Gusarstvo in pomorsko zavarovanje sta dela istega poslovnega sistema. Tudi kapital se je, glede na trenutno dobičkonosnost, prosto pretakal iz ene v drugo dejavnost. Nadal, G. L.: *Contribution a l'étude du revenu*, str. 127.

²⁹ AST IC, 411/21. Najbolje oborožena ladja v Trstu je bila ladja trgovcev Bellusca in Rossettija, ki je imela šestnajst topov za krogel, težke štiri libre.

³⁰ AST IC, 411/136.

³¹ AST IC, 411/106.

štirje šambeki), ki bi ščitila plovbo in obalo, nujno in najceneje pa bi bilo skleniti mir z Marokom, ki je podpiral severnoafriške gusarje.³²

Predsednik trgovskega sodišča Raab je julija 1764 svetoval izgradnjo dveh večjih in dveh manjših fregat.³³ Kljub visokim stroškom naj bi ugodnih učinkov za deželo bilo več: avstrijska mornarica bi uživala večje spoštovanje, trgovske ladje bi bile bolje zaščitene, domači ladjarji ne bi kupovali oziroma najemali ladij v Benetkah, v Primorju bi se razvile obrti, ki bi uporabljale domače surovine, tuji strokovnjaki bi izurili domače mojstre, oblikovalo bi se jedro izkušenih pomorščakov.³⁴

Ko so bila leta 1764 mirovna pogajanja med podonavsko monarhijo in Alžirijo prekinjena in so se začele širiti vznemirjujoče vesti o vdoru barbaresk skozi Otrantska vrata, se je cesarica odločila podpreti oborožitev trgovskih ladij in gradnjo dveh fregat s 30 topovi, 124 člani posadke in 100 vojaki,³⁵ za vojno pristanišče in ladjedelnico pa je kljub konkurenci Trsta, lobiranju dvornega trgovskega sveta in nasprotovanju komerčne intendance izbrala Kraljevico.

Gradnja fregat Aurora in Stella mattutina v Kraljevici

Za direktorja ladjedelnice v Kraljevici je cesarica izbrala grofa Dimitrija Voinovicha (1722-1794),³⁶ sicer beneškega podanika pravoslavne vere iz Hercegnovega. Cesaričino pozornost in naklonjenost si je pridobil leta 1760 z zmago nad nekim angleškim gusarjem v okolici Smirne, poznal pa je »ilirski« jeziki in navade tega ljudstva, ki naj bi sestavljalo posadke obeh ladij.³⁷ Tržaški intendanci Voinovich ni bil pogodu, saj je želela ladje graditi v Trstu, na čelu ladjedelnice pa videti svojega človeka. Po cesaričini odločitvi za Voinovicha in Kraljevico je intendanca skušala dokazati, da trgovskih ladij, ki plujejo na Levant, ni toliko, da bi se zaradi njih splačalo graditi velike bojne ladje. Zdaj se je zavzemala za oborožitev zasebnih trgovskih ladij,³⁸ Voinovichu pa očitala neizkušenost in celo zadržala dekret o imenovanju za direktorja ladjedelnice.³⁹ V že kozmopolitskem Trstu je nista smela motiti njegova pravoslavna veroizpoved⁴⁰ in beneški izvor, lahko pa ga je krivila za vse zamude in pomanjkljivosti pri gradnji fregat ter zapravljanje

³² AST IC, 411/21.

³³ AST IC, 415/47.

³⁴ Karaman, I. (1978): Kraljevica - ratna luka, 150-151.

³⁵ AST IC, 413/344.

³⁶ Več o Voinovichu v: Zmajčić, B. (1970): Konte Mitar Vojnović »direktor opreme brodova«.

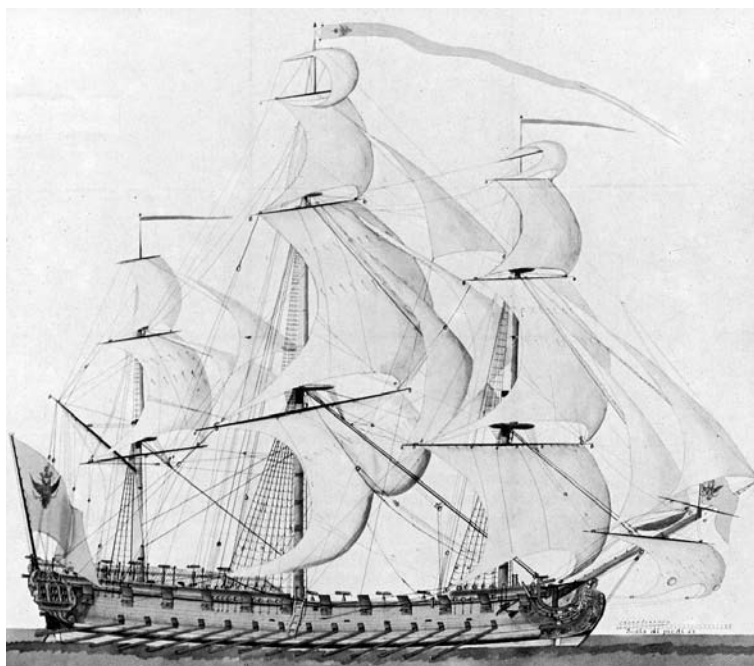
³⁷ Herkov, Z. (1979): Gradnja ratnih brodova u Kraljevici, 80.

³⁸ Zmajčić, B. (1970): Konte Mitar Vojnović »direktor opreme brodova« ..., 58-59.

³⁹ Karaman, I. (1978): Kraljevica - ratna luka i arsenal, 158.

⁴⁰ Trst je po zaslugi imperialnih trgovskih načrtov ušel cesaričini sicer netolerantni verski nastrojenosti. Faber, E. (2001): Trieste and the Austrian Littoral 1700-1850, 64.

državnega denarja. Voinovich je odgovarjal, da z opravičevanjem samo trati čas in energijo, saj ukazov ne more izvršiti takoj, ker mu je v pomoč le nek mladenič, ki sicer skrbi tudi za skladišče ladjedelskih materialov. Sam pa mora v gozdovih izbirati primerna drevesa in sklepati pogodbe s trmoglavimi domačini, ki težka pristanejo na ponujene pogoje, nato pa se pogodb ne držijo. V težkih vremenskih razmerah, v močni burji in globokem snegu, so to bila dolga in naporna potovanja, se je izgovarjal Voinovich.⁴¹ Ker mu intendantca ni podelila vseh pooblastil, ki bi jih potreboval pri reševanju vsakdanjih preglavic (predvsem z vojaško posadko) in sklepanju pogodb s podizvajalci, njegovo dopisovanje s svetnikom Riccijem ni vzor leporečja.⁴²



Enega od načrtov opremljenih fregat Aurora in Stella mattutina je leta 1765 narisal Vincenzo Dini (Marzari, M.: *L'arte della progettazione*, str. 187).

Kraljevica kot ladjedelnica

Dunajski dvor se je za Gorski Kotar in vinodolsko obalo začel zanimati po konfiskaciji posesti Zrinskih in Frankopanov (1670), nekaj let kasneje pa je na ugoden položaj kraljeviške luke opozoril koprski providur, ko je poročal beneškemu senatu o prihodu cesarjevih odposlancev z dvema nizozemskima trgovcema zaradi merjenja globine v tržaškem, reškem, bakarskem in

⁴¹ AST IC, 414/316.

⁴² AST IC, 412/84.

kraljeviškem zalivu in ugotavljanja njihove primernosti za trgovsko luko. Beneški poslanec na Dunaju je l. 1708 izvedel, da želi dvor v Kraljevici zgraditi пристанище za trgovske ladje.⁴³ Ustanovitev ladjedelnice v Kraljevici je plod prizadevanj cesarja Karla VI., da bi v duhu merkantilizma razvijali pomorstvo habsburških posesti ob Jadranskem morju in trgovske povezave med Podonavjem in morjem.

Leta 1728 je cesar obiskal kvarnersko obalo v spremstvu danskega admirala Deichmanna, nakar so z velikimi stroški začeli pripravljati ladjedelnico v Kraljevici, ki naj bi gradila vojne ladje za zaščito avstrijske pomorske trgovine. Koprski podestat, ki je informacije dobival od vohunov iz avstrijskih dežel, je redno obveščal beneški senat o dejavnostih v Trstu in na vzhodni jadranski obali glede uresničevanja patenta o svobodni plovbi in pomorski trgovini na Jadranskem morju. Že dva meseca po začetku del v Kraljevici je senat želel načrte tega пристанища. Admiralu Daichmanu je beneški vohun sledil na vsej poti iz Trsta do Kraljevice in sproti pošiljal poročila koprskemu podestatu.⁴⁴ Leta 1732 je sanitarni providur Capello sporočil, da v Kraljevici dela 1.200 delavcev,⁴⁵ da je obala od notranjosti zaliva do trdnjave Zrin že zgrajena, mesec kasneje pa, da bodo do konca leta začeli graditi dve ladji, za kar so v okoliških gozdovih že posekali petdeset hrastov. Zanimale so jih tudi druge gospodarske dejavnosti, ki so se takrat razvijale v avstrijskem primorju, posebej v Trstu in na Reki, porast pomorskega prometa in trgovine v Trstu ter trgovanja obalnih beneških mest s Trstom in avstrijskim zaledjem.

Zaradi izgube Neapeljskega kraljestva, katerega flota se je pod vodstvom markiza Pallavicinija, sicer poveljnika avstrijske vojne mornarice, zatekla v Trst, so kasneje dela prekinili. Leta 1733 ladjedelnica ni več delovala, za nove naložbe pa zaradi nasledstvenih vojn ni bilo denarja. Po sklenitvi zavezništva med Avstrijo in Rusijo proti Turčiji in nesrečnem zaključku vojne (1739) je dunajski dvor menil, da vojne mornarice na Jadranskem morju ne potrebuje več. Koristna je bila v letih po razglasitvi svobodne plovbe in svobodnih pristanišč zaradi prisotnosti avstrijskih ladij na morju,⁴⁶ nato pa je postala pomembnejša rečna mornarica v Podonavju, ki je od pomorske podedovala opremo in poveljnika Pallavicinija.⁴⁷

⁴³ Klen, D. (1979): Izgradnja ratne luke i brodogradilišta u Kraljevici, 493.

⁴⁴ Relazioni dei podestà e capitani di Capodistria, (1892), 171,178.

⁴⁵ Na pretirano visoko število opozarjata: Klen, D. (1979): Izgradnja ratne luke i brodogradilišta u Kraljevici, 498, in Margetić, L. (1994): Iz starije povijesti Kraljevice, 152.

⁴⁶ Cova, U. (1992): Commercio e navigazione a Trieste, 45-48.

⁴⁷ Barbalić, R. (1966): Historijski razvitak brodogradnje u Kraljevici, 119-121.

Ureditev bivalnih in delovnih prostorov za ladjedelce

Čeprav je načrt in seznam stroškov za obnovo in opremo ladjedelnice v Kraljevici naredil komorni stavbni mojster Fusconi že januarja 1764,⁴⁸ v trenutku odločitve za gradnjo fregat oktobra istega leta v Kraljevici ni bilo primernih objektov za bivanje delavcev in močnejše vojaške posadke. Do tedaj je 33 vojakov stražilo skladišče orožja.⁴⁹ Obnovo obeh gradov je načrtoval komerčni svetnik Maximilian Fremaut, sicer znan holandski arhitekt z letno plačo 2.000 florintov.⁵⁰ V t. i. novem gradu, ki ga je dal sezidati Peter Zrinski okoli leta 1650, naj bi bila nastanjena garnizija stodvajsetih vojakov in večina delavcev, poročnik Sattler pa je zahteval, da sta v gradu samem tudi kantina in skladišče hrane, da mu vojaki ne bi bežali v mesto. Pritličje starega grada, ki je bližje ladjedelnici in središču mesta, naj bi si delili direktor ladjedelnice Voinovich, pristaniški kapitan in blagajnik Jaketich, protipisar⁵¹ Verneda in glavna ladjedelca, oče in sin Nocetti. Projektante naj bi namestili v prvem nadstropju, kjer je bil tudi manjši oltar, saj je burja pogosto oteževala pot do kapelice v novem gradu.⁵²

Novembra in decembra 1764 sta obnovo gradov ovirala močna burja in mraz.⁵³ Maja 1765 je Fremaut v svojem *Tres humble Raportu* poročal, da obnova obeh gradov napreduje, a rezervoarja za vodo ne zadostujeta potrebam ladjedelcev. V novem gradu je bil sicer dober vodnjak, a je komaj zadostoval za tamkajšnjo vojaško posadko. V starem gradu bi morali zgraditi večji vodnjak (za 4.500 florintov) ali pa vodovod iz izvira (za 22.000 florintov).⁵⁴

Gradbena dela niso minila brez zapletov. Za popravilo objektov v Kraljevici so potrebovali les iz Bakra, a tamkajšnje glavarstvo bi ga prodalo le po tržni ceni. Voinovich pa je želel plačati toliko, za kolikor se sicer prodaja državi. Intendanca mu ni ugodila, v Bakru naj kar plača normalno ceno za les, to pa prikaže kot izredni odhodek.

⁴⁸ AST IC, 411/84. Več o Giovanniju Fusconiju v: Prelovšek, D. (1985): Terezijanski Trst, 38.

⁴⁹ AST IC, 411/231.

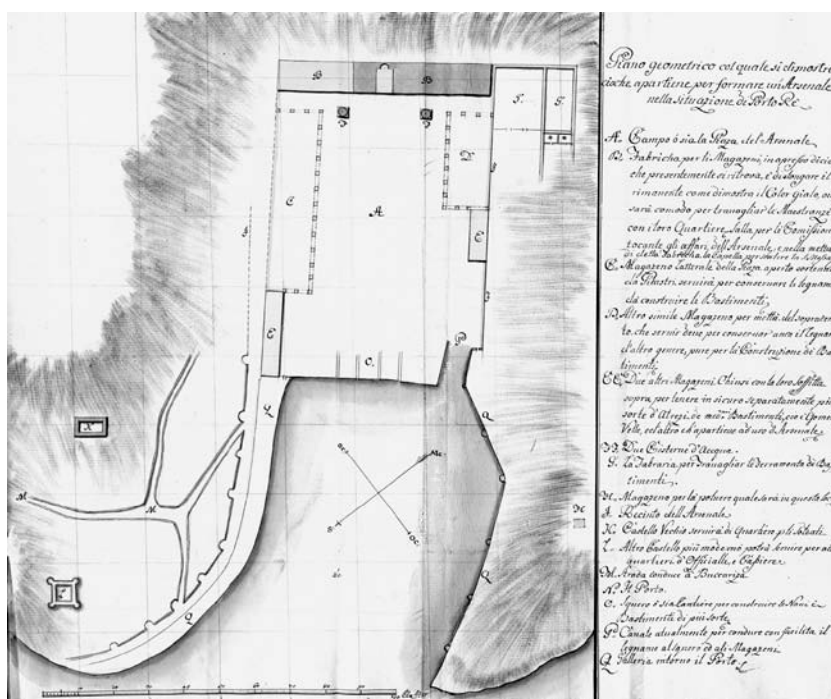
⁵⁰ Več o Maximilianu Fremautu v: Umek, E. (1986): Plovba po Savi v 18. stoletju.

⁵¹ Opravljal je t. i. računovodsko nadziranje, ugotavljal je pravilnosti in odpravljal nepravilnosti v vseh delih računovodstva.

⁵² AST IC, 414/145.

⁵³ AST IC 412/95.

⁵⁴ AST IC, 411/239.



Fusconijev načrt potrebnih del v kraljeviški ladjedelnici
(AST IC, 411/82-83)

V začetku maja 1765 naj bi dela bila skoraj zaključena, kasneje pa poročajo, da spet zamujajo zaradi burje in široka.⁵⁵ Glavni krivec pa je očitno bil poročnik Sattler, ki je strahoval krovca Andreja Kolenca z Reke in njegove delavce. Čeprav se je Kolenc znal podpisati, z njim niso sklenili pisne pogodbe.⁵⁶ Mojstru Ignacu Slebenichu iz Bakra, ki si je prišel ogledat novi grad zaradi potrebnih popravil, je vojaški poveljnik izjavil, da ko bo Kolenc prvič prišel, bo zaradi zamude dobil petdeset udarcev s palico (*bastonade*), obešen na vodnjak. Kolenc je nemudoma pozval intendantco, naj najprej disciplinira vojake, sicer se dela sploh ne bo lotil. Štiri njegove tesarje je vojaški poveljnik že zaprl in jim grozil z *bastonadami*. Poročniku naj torej pripišejo, če grad še ni obnovljen. Če del ne more končati v dogovorjenem roku dveh mesecev, jih tudi v štirih ne bo, dodaja Kolenc, ki je bil v kraljevi službi, zaprisežen in zvest, že dvaindvajset let. Zahteval je tudi, naj se mu poročnik javno opraviči, saj mu je javno grozil!⁵⁷

⁵⁵ AST IC, 412/84, 112, 235.

⁵⁶ AST IC, 412/268, 411/213, 566/34. Svetnik Ricci je šele 26. julija 1767 priporočil Voinovichu, naj z obrtniki, podizvajalci in delavci sklepa pisne pogodbe, ki naj določajo rok za izvedbo in ceno dela.

⁵⁷ AST IC, 413/63, 412/286. Ker je Kolenc dobro delal, so mu dodelili 5 lir na dan tudi za praznike.

Ker je vojaška posadka preveč motila delo v ladjedelnici, ni pa zagotavljala zadostne varnosti, je Voinovich večkrat zahteval od intendance, naj bi poveljujoči oficir ubogal njegove ukaze.⁵⁸ Ladjedelnico so namreč morali večkrat popravljati med oseko, torej včasih tudi ponoči, vojaška posadka pa je zapirala grajska vrata ob sončnem zahodu. Problematičen je bil poročnik, ki je grozil Kolencu, pa tudi nižji oficirji so že ukazali *bastonirati* nekaj delavcev. Ob pomanjkanju druge zabave so vojaki preganjali dolgčas z metanjem delavcev, ki so stražili fregati v gradnji, v vodo. Voinovich jih je večkrat skušal prijateljsko prepričati, naj se ne vmešavajo v civilne zadeve, a zaman.⁵⁹

V novem gradu je za vsakega delovodjo bila predvidena ena soba, delavci pa so živeli v skupnih prostorih, a ločeno po poklicih.⁶⁰ Oprema bivalnih prostorov za delavce je bila skromna: 40 veder za vodo, 20 svečnikov, 20 klešč za sveče, 70 dvojnih slamnjač, več enojnih za bolnike, mize in stoli, obešalniki za orodje in oblačila, 20 košev za smeti (v večjih sobah po dva) in metle. Med opremo srečamo tudi protipožarno lestev in kad, polno vode.



Vodnjak v atriju starega grada, ki ga, kljub Fremautovim načrtom in nasvetom, očitno niso obnovili (nosi letnico 1651, ko je Peter Zrinjski dal na sosednjem griču postaviti novi grad) (foto avtor).

⁵⁸ AST IC, 412/84.

⁵⁹ AST IC, 413/71.

⁶⁰ Mojstri so živeli s svojimi družinami in delali s sinovi, kar je bilo pomembno zaradi transferja znanja.

Stražarji so svetili z veliko *lanterno*, v sobah so imeli 12 manjših. Spali so na posteljah s slamnjačami s posteljnino za zimo in poletje, kar je izdelal Osvald Anton Fanzoj v Ljubljani. 25. novembra 1765 je poslal na Reko 50 zimskih in prav toliko poletnih odej, 100 rjuh, 50 slamnjač in toliko vzglavnikov. Zaradi burje pa je pošiljka čakala na Reki še vsaj do konca decembra.⁶¹

V gradu je bila tudi bolniška soba s posteljami in štirimi stoli z nočno posodo, kuhinja za 120 vojakov grajske posadke, kapelica, kantina, več skladišč itn.⁶² Grelj so se lahko le ob eni peči, ki jo je izdelal kovač Juretič po pogodbi s Kolencem.⁶³ Nabaviti so morali tudi zvon, težak od 40 do 50 beneških liber, s katerim bi klicali delavce na delo. Primeren zvon je sicer imel tržaški pristaniški kapitan Vitali, a ga je posodil kapucinom, ki so svojega dali pretopiti k mojstru Reidu v Ljubljano (verjetno je počil ali se kako drugače poškodoval).

Požarno varnost je Nocetti želel zagotoviti z gasilskimi brizgalnimi črpalkami; v Livornu so uporabljali na Dunaju izdelane, v Kraljevidu pa bi rabili vsaj dve. Že prejšnje leto so eno tako črpalko, ki jo je izdelal livar Reid⁶⁴ v Ljubljani, nabavili na gradu Dubovac⁶⁵ pri Karlovcu. Potrebovali so tudi dve tehtnici in železno blagajno.⁶⁶

Fregati so začeli graditi avgusta 1765, torej še preden so bili urejeni bivalni prostori.⁶⁷ Novi grad naj bi namreč sprejel stanovalce šele novembra 1765. Ob zaključnih delih so na Reko poslali okenske okvire, da bi nanje namestili nove šipe. Vojaki prav nič ne pazijo, vse razbijejo, je nergal Voinovich, potrebovali bi celo delavnico za vzdrževanje objektov.⁶⁸ Dela pa so bila končana šele decembra, ko je Voinovich ugotavljal, da je Kolenc postoril več, kot je bilo dogovorjeno s pogodbo. Ostrešje je bilo čvrsto zgrajeno, najprej so položili opeke, nato strešnike (*Coppe di Pesaro*), stene so pobelili, uredili tudi kapelico, na oknih so bile nove šipe, na vratih okovje, v več prostorih mize s klopmi.

⁶¹ AST IC, 414/52, 71. O Fanzojevem podjetju tudi: Šorn, J. (1979): Od klasičnih tekstilnih manufaktur k mehaničnim tekstilnim tovarnam, 26; Umek, E. (1986): Plovba po Savi v 18. stoletju, 264.

⁶² AST IC, 413/318.

⁶³ AST IC, 416/57.

⁶⁴ V obeh primerih gre za livarja Caharijo Reida iz Ljubljane. Prim. (1926): Iz zvonarne Strojnih tovarn in livarn, d.d. v Ljubljani, 208; (1925): Zvonarna strojnih tovarn in livarn d.d. v Ljubljani, 4; Žargi, M. (1989): Začetki zvonarne in livarne Samassa v Ljubljani, 102; Ambrožič, M.: Zvarstvo na Slovenskem, 90-92.

⁶⁵ V Dubovcu so izdelovali ladje za plovbo po Kolpi in Savi.

⁶⁶ AST IC 412/268-280.

⁶⁷ AST IC, 413/193.

⁶⁸ AST IC, 413/359-362, 414/71.



V t. i. novem gradu, ki ga je dal sezidati Peter Zrinski okoli leta 1650, je bila nastanjena vojaška posadka in večina delavcev, ki so gradili fregati v letih 1765-68. Danes je v delno obnovljenem objektu restavracija, sedež lokalnega turističnega društva, radia ipd. (foto avtor).

Grad so si ogledali tudi oficirji reške garnizije in poročnik Sattler. Menili so, da so sobe premajhne, poveljnikova preskromno opremljena, zahtevali so več razkošja in blišča, brez večjih argumentov jim ni bila všeč niti razporeditev prostorov, ki jo je vendar načrtoval Fremaut! Pogrešali pa so predvsem polno shrambo, vinsko klet in skladiščnika, ki bi nadomestil vse, kar bi vojaki razbili. Zahtevali so še petnajst bakrenih svečnikov in več udobja v kuhinji. Za vse to bi moral poskrbeti vojaški upravnik, se je intendanci potožil Voinovich, ki je imel že dovolj drugega dela. Poročilo o pregledu končuje z mislijo, da so vojaki vedno nezadovoljni in nenasitni.⁶⁹

Novačenje ladjedelskih strokovnjakov

Tehnične inovacije se v predindustrijski Evropi niso širile z zapisi, ampak z migracijami mojstrov.⁷⁰ Gradnja fregat *Aurora* in *Stella mattutina* se je lahko začela, ko so zagotovili surovine, strokovnjake in delavce ter zanje pripravili bivalne prostore. Voinovich je bil odgovoren za gradnjo obeh fregat, njuno opremo in oborožitev, delavce, njihove plače, zdravje in življenje. Letno plačo 1.000 florintov je iz mornariške blagajne začel dobivati z letom 1765 v

⁶⁹ AST IC, 414/77.

⁷⁰ Preto, P. (2004): I servizi segreti di Venezia, 381-382; Cipolla, C. M. (1989): La diffusione delle tecniche, 225-231.

štirih obrokih, nemudoma pa je moral z ladjedelskim mojstrom izbrati, označiti, posekati, razžagati in v Kraljevico pripeljati tisoč hrastov.



Atrij novega grada z vodnjakom (foto avtor).

Za zagonske stroške mu je intendantca v začetku leta 1765 poslala 15.000 florintov.⁷¹ Na Voinovichev predlog je Korzičan Giulio Nocetti⁷² postal glavni konstruktor z letno plačo 1.800 florintov, njegov sin Pietro, ki je že

⁷¹ AST IC, 411/168.

⁷² Giulio Nocetti je delal je v francoskih ladjedelnicah in Livornu. Preživel je s prostovoljnimi prispevki kapitanov in lastnikov plovil, ki jih je popravljali. Imel je številno družino, sinovi so bili mornarji, dva pa sta mu ostala v pomoč. Leta 1746 so ga v Trstu imenovali za cesarsko-kraljevega graditelja ladij. AST IC, 412/210. V 17. stoletju, ko je francoski mojster ladjedelec bil še tesar, *homme de hache*, rokodelec, ki je znanje črpal iz tradicije in izkušenj, so v Francijo vabili predvsem nizozemske ladjedelce, tehnike visokega strokovnega znanja, bolj teoretike kot praktike. V naslednjem stoletju pa so se v francoskih ladjedelnicah šolali italijanski in avstrijski mojstri. Ladjedelec 18. stoletja je moral imeti že inženirska znanja, biti pravi *architecte naval*. Za uspehe francoske vojne mornarice v 18. stoletju pa naj ne bi bila zaslužna uporaba teoretskih znanj v ladjedelstvu, ampak državni načrt razvoja prave ladjedelske šole. Pritchard, J. (1987): From shipwright to naval constructor, 1.

delal v Trstu, pa bi za 600 florintov letno skrbel za izvedbo načrtov.⁷³ Nocettija sta brž zahtevala, naj intendantca plača pot tudi dvema *nostromoma* iz Livorna, saj je njuno delo bilo zelo pomembno, v avstrijskem Primorju pa takih strokovnjakov ni bilo.⁷⁴ Giulio je poimensko navedel tudi petnajst tesarjev, njegovih kolegov iz Livorna, s katerimi bi želel delati. Slednji so že zahtevali višjo plačo, kot so jo imeli v Livornu (4,6 lir/dan), zaradi nezdravega okolja v Kraljevici, izgube strank in težjega preživetja družin, še več pa za poročene in edine skrbnike družin.⁷⁵

Pietro je maja 1765 zaprosil tudi za tri tesarje z Reke in dodal, da bi jih morali plačati po sposobnosti in učinku kot v vseh urejenih deželah.⁷⁶ Z njihovim delom sicer ni bil zadovoljen, ker pa zahtevam tesarjev iz Livorna intendantca ni ugodila, je moral fregati zgraditi s pretežno domačo delovno silo. Kaže pa, da so štirje le pristali na ponujene pogoje in septembra je Pietro za njihove potne stroške iz Livorna porabil dvaindvajset florintov.⁷⁷ Giulio je zahteval pomočnika in povrnitev stroškov selitve iz Trsta v Kraljevico. Intendanci je tudi zaračunal 348 florintov stroškov za pot iz Livorna, konja in pomočnika pri ogledu gozdov in sinovo delo. Plači obeh Nocettijev so nato dodali še povračilo za izpad dohodkov, ki ga je imela družina v Livornu zaradi odsotnosti očeta in sina.⁷⁸ Pietro Nocetti je bil sicer zadovoljen in hvaležen, da lahko dela pri takem projektu in izpopolnjuje svoje znanje, a 600 florintov letno mu že aprila 1766 ni bilo več dovolj.⁷⁹

Voinovich je opozarjal intendantco, da sta oba Nocettija svojeglava in pohlepna, brez dovoljenja sta zapuščala delo, pa tudi z materialom nista ravnala varčno. Drag les sta uporabljala za manj pomembne dele in zahtevala dosti več lesa, kot sta ga v resnici potrebovala.⁸⁰ Razliko sta verjetno prodajala ali uporabljala za zasebne posle. Voinovichevih opozoril v Trstu seveda niso poslušali. Pietro je lahko zahteval vedno večje zneske in druge olajšave. Januarja 1767, tri mesece po smrti očeta Giulia, je Fremaut priporočil intendanci, naj takega mojstra, kot je Pietro Nocetti, nikar ne izpusti iz rok, saj je »lažje najti šest arhitektov kot pa enega ladjedelskega mojstra.«⁸¹

⁷³ AST IC, 411/169, 413/107.

⁷⁴ Tudi v tržaški manufakturi vinskega kamna in likerjev so bili zaposleni mojstri iz Benečije. Leta 1754 so bili vsi tržaški trgovci tujci, sicer skromne ladjedelske aktivnosti pa so tam zadrževale okoli dvajset mojstrov iz beneške Istre in Dalmacije. Finzi, R. (ur.) (2001-2003): *Storia economica e sociale di Trieste*, 570, 679, 564.

⁷⁵ ACT IC, 413/96.

⁷⁶ AST IC 412/281.

⁷⁷ AST IC, 413/26, 158, 265, 279.

⁷⁸ AST IC, 412/90-92.

⁷⁹ AST IC, 415/43-44.

⁸⁰ AST IC, 415/182.

⁸¹ AST IC, 416/145.

Državna podpora proizvodnji in nabavi ladjedelskih materialov

Fregati so gradili v letih, ko se je Evropa soočala s kreditno krizo, posledico sedemletne vojne, ki je izbruhnila v Amsterdamu, v svoje kolesje pa potegnili tudi avstrijske dežele. V Trstu je bila leta 1764 odmevna menična afeta pri trgovanju z žitom za Neapelj.⁸² Zaradi velike lakote v letih 1763-65 je v Trst iz bližnje okolice in drugih pokrajin prihajalo mnogo revežev, beračev in brezdomcev, ki so ogrožali red na ulicah in motili meščansko življenje. Policijska oblast je morala najti rešitev za financiranje čedalje bolj oblegane ubožnice,⁸³ saj so se trgovci upirali uvedbi dodatnih davkov. Zamisel direktorja komisije za policijo in dobrodelne ustanove Pittonija ni bila nova, bila pa je učinkovita.⁸⁴ v ubožnici so začeli presti in tkati za obrtnike in druge poslovneže, ki so v delovno intenzivnih panogah s skoraj zastojno delovno silo lahko bolje sleparili državo, ki jih je še podpirala s krediti in drugimi ugodnostmi.⁸⁵

Za državo je trenutek bil pravšnji, ko je za fregati v gradnji potrebovala jadra, sidra in vrvi, ki bi bile cenejše od beneških. Komisija za manufakture, ustanovljena maja 1763 pri svetniku Ricciju doma, je z administrativnimi posegi in krediti pospeševala založništvo v ladjedelstvu in izdelavi ladjedelskih materialov,⁸⁶ zaradi ambivalentnega odnosa do napredka pa je visela med lastnim finančnim interesom in bojaznijo, da bi korist od razvijajoče se industrije in trgovine imelo tudi neplemiško meščanstvo ter ogrozilo že majav položaj uradniške aristokracije. V splošnem je ukrepala merkantilistično, kar naj bi bil znak zavedanja lastne podrejenosti oz. ogroženosti.⁸⁷ V konkretnih primerih, ko je od zasebnih proizvajalcev želela kupiti blago po najnižji ceni oziroma se otresti odgovornosti za izid tveganih poslov, pa je prisegala na svobodno konkurenco.

⁸² Prim.: Presl, I. (1997): Cesarica, reši nas lakote in stečaja.

⁸³ AST IC, 388/13. V virih srečamo tri izraze za to ustanovo, ki je začela delovati konec leta 1761: *casa dei poveri*, *ospedale delle donne* in *casa di correzione*. Zapisovalci uporabljajo zdaj to ime, zdaj ono, odvisno od tematike, o kateri pišejo. Trisciuzzi, L. & Rosa, D. (1986): *I bambini di sua maestà*, 83-85.

⁸⁴ Šorn, J. (1979): Od klasičnih tekstilnih manufaktur k mehaničnim tekstilnim tovarnam, 16 ss.

⁸⁵ V ubožnico so pošiljali delat tudi otroke iz boljših družin, da ne bi zavili na kriva pota. AST IC, 2/89.

⁸⁶ AST IC, 388/13. Gestrin, F. (1994): Pojav podjetij v času od poznega srednjega veka do manufakturnega obdobja, 12; Erceg, I. (1977): Sjevernojadranske luke u ekonomskoj politici bečkog dvora, 12.

⁸⁷ Braudel, F. (1991): Čas sveta, I., 55.

Vrvarne

Kaže, da je prvi vrvar v Trstu bil Francesco Bozzini, poklican l. 1724 z dvanajstimi delavci iz Genove za izdelavo vrvi za trgovske in vojne ladje.⁸⁸ V naslednjih desetletjih je njegova vrvarna opremila več ladij Orientalne kompanije, neapeljske mornarice, Privilegirane trgovske družbe Trst-Reka in rečnih vojnih ladij za boj proti Turkom.⁸⁹ V začetku leta 1765 pa se je komerčna intendantca odločila kupiti vse vrvi za eno fregato od konkurenčne vrvarne Sinibaldi. Brata Bozzini, ki sta nadaljevala in razširila uspešno očetovo dejavnost, sta ogorčena lahko samo še ugotovila, da je Sinibaldi pač prvi poslal ponudbo. Nicolò Sinibaldi je bil v Trstu šele od leta 1763, ko je sklenil pogodbo z vplivnim trgovcem in ladjarjem Giacomom Ballettijem,⁹⁰ dobil 3.000 florintov brezobrestnega posojila, s cenanim delom v ubožnici pa je lahko povečeval obseg proizvodnje in pristajal na nižje prodajne cene.⁹¹ Brata Bozzini sta v pritožbi tudi poudarila, da je njuno podjetje, ki je delalo po merilih francoskih, angleških in španskih ladjedelnic, zvesto služilo cesarici, že prej pa tudi Karlu VI. Izjavo so podkrepili podpisi in pohvale tujih kapitanov, ki sta jim Bozzinija opremila ladje. Zahtevala sta temeljitejše poskuse, dokaze o Sinibaldijevem znanju, kakovosti njegovih surovin, manufakturo pa naj bi pregledala Nocetti in Voinovich.

Po zagotovitvi, da bi Bozzinijeve vrvi bile cenejše in boljše, se je intendant odločil, da bodo preizkusili izdelke obeh vrvarn. Znani reški jezuit in podjetnik Ksaver Orlandi, sicer tudi prvi predavatelj navtične šole v Trstu, je menil, da je Sinibaldi lahko ponudil nižjo ceno, ker je zanj delala ubožnica, drugi pa so morali drago plačevati svoje delavce. Orlandi je vodil vrvarno že 44 let, njegove vrvi so kupovale ladje z Reke, iz Senja, Bakra in tujine. Naročila za kraljeviški fregati ne bi mogel sprejeti, ker je imel dovolj dela za ladje Orientalne kompanije.⁹² Prodajna cena pa niti v Trstu ni mogla biti nižja od 15 $\frac{1}{3}$ florinta za dunajski stot bele in 13 $\frac{3}{4}$ florinta za stot s šibeniškim katranom impregnirane vrvi.⁹³

Brata Bozzini sta ogorčenje nad ravnanjem intendance podkrepila z očitkom, da se je najprej obrnila nanju, nato pa se na skrivaj dogovorila s Sinibaldijem. Resda sta dobila pogodbo za jadra, a od jadrovine, dodajata, ni bilo dobička, sploh pa naj bi to bilo povsem drugo podjetje (verjetno tkalnica grofa Blagaja

⁸⁸ Več o družini Bozzini: Presl, I. (1998): Dokler je še vetra kej, 110.

⁸⁹ Od katerih naj vsaj štiri ne bi bile uporabne. Antić, B. (1986): Rat na rekama kroz vekove, 78.

⁹⁰ Giacomo Balletti, sicer doma iz Ferrare, je bil tudi lastnik manufaktur za izdelavo mila (7 delavcev), likerja (10 delavcev), modre galice (2 delavca) in vinskega kamna (12 delavcev). AST IC, 417/60.

⁹¹ AST IC, 388/13, 413/52.

⁹² AST IC, 412/218.

⁹³ AST IC, 413/33-52. Do leta 1770 je cena narasla na 16 florintov za stot. AST IC, 417/377.

v Boštanju pri Grosupljem).⁹⁴ Voinovich je predlagal, naj izberejo tisto vrvarno, ki bi sprejela nadzor njegovega mojstra Marochina.⁹⁵ Za kraljeviški fregati je intendantca nato kupila vrvi od obeh tržaških vrvarn z opozorilom, naj vendar nad zasebnim podjetniškim interesom prevlada vdanost vladarju!⁹⁶

Kljub kontroli kakovosti celotnega proizvodnega procesa naj bi Sinibaldijeve vrvi med preizkušanjem junija 1766 popuščale. Sinibaldi je takim rezultatom ugovarjal, saj naj bi v Kraljevico poslal svojega vohuna, ki naj ne bi našel niti ene pretegnjene vrvi. Zahteval je, da testirajo tudi Bozzinijeve vrvi! Voinovich mu seveda ni verjel, saj mornarji v skladišču ne bi nikomur dovolili niti vstopiti, kaj šele meriti že testirane vrvi. Ponoči so bila vsa vrata zaklenjena, poudarja, ključa pa v njegovih žepih. S poskusi obremenitve vrvi ni želel očrnuti Sinibaldija, ampak zagotoviti varnost plovbe, tovara in ljudi ter varovati državni interes. Naj mu intendantca zato nikar ne očita favoriziranja Bozzinijev, saj sta jima z Marochinom iz proizvodnje izločila neprimerno konopljo in o tem nemudoma obvestila intendanta Königsbrunna, ki pa se za dogodek še zmenil ni. Bozzinija sta Marochina, mojstra za jadra in vrvi z mesečno plačo 14 florintov, zaradi vestnosti in natančnosti pogosto zmerjala in mu grozila.⁹⁷ Nadzornika pa bi res morala biti dva, saj sta vrvarni kar daleč narazen. Kot drugega je Voinovich predlagal kapitana Bartolomeja Prata za 10 dukatov na mesec.⁹⁸ Seveda pa je bila vprašljiva tudi kakovost dela v ubožnici.

Jadrarne

Z globokimi gospodarskimi spremembami, ki so se dogajale že pred sedemletno vojno, so se ukvarjale mnoge dunajske instance. Zbirale so poročila in iskale možnosti za povečanje proizvodnje v monarhiji in osvajanje tujih trgov. Reprezentanca in komora za Kranjsko je maja 1763 (istega leta so ta oblastva bila ukinjena⁹⁹) od tržaške borze in glavarstev na Reki in v Senju želela izvedeti, zakaj je prodaja kranjskega platna nazadovala.¹⁰⁰ Direktor borze Giuseppe Bellusco je odgovoril šele 13. julija po posvetovanju s trgovci. Ugotovil je, da je trgovanje s tkaninami zamiralo že nekaj let. Pred sedemletno vojno¹⁰¹ so proizvedli in prodali mnogo platna za jadra, nato pa so najboljši kranjski tkalski mojstri našli ugodnejše pogoje v

⁹⁴ AST/IC, 413/32.

⁹⁵ AST IC, 412/140.

⁹⁶ AST IC, 412/44. »*Che il servizio al Sovrano prevalga al particolare suo interesse...*«

⁹⁷ AST IC, 555/4, 413/18.

⁹⁸ AST IC, 415/125-126.

⁹⁹ Žontar, J. (ur.) (1988): Handbücher und Karten zur Verwaltungsstruktur, 77.

¹⁰⁰ AST IC, 377/5. O težavah s trženjem kranjskega platna tudi v: Žontar, J. (1956): Platnarstvo in sitarstvo v loškem gospostvu v 18. stoletju, 92-96.

¹⁰¹ Bellusco jo imenuje »*Incaglio di Slesia e di Moravia ossia la guerra fra di esse*«. AST IC, 377/27.

Dubrovniku in beneški Dalmaciji. Uvoženo platno je bilo neprimerno bolj odporno, kranjsko pa toliko slabše, da ga tudi po nižji ceni niso mogli prodati. Slab glas o kranjskem platnu se je širil tudi zaradi sleparjenja - v isto balo (40 kosov platna) so namreč zavijali tudi ožje in slabše tkane kose. Tržaški trgovci so menili, da bi platno pravih mer in kakovosti še našlo kupce, z jadvino pa bi se težje vrnili na nekdanjo raven.¹⁰²

Januarja 1762, še preden se je pojavil konkurent Sinibaldi, sta podjetna brata Bozzini v prošnji za denarno pomoč navedla, da bi Trst kot svobodno pristanišče potreboval tkalnico jadvine, saj so jo imela tudi vsa bližnja tuja pristanišča. Ladje, ki so priplule v Trst, so popravila, jadra in drugo ladijsko opremo naročale v Benetkah, domači obrtniki pa so ostajali brez dela. Komisija za manufakture je novo obrt rada podprla, saj bi se s predenjem konoplje za tkalnico bratov Bozzini vzdrževala ubožnica.¹⁰³ Za uspešen začetek tkanja jadvine sta Bozzinija od leta 1763 do 1765 prejela po 300 florintov letno državne podpore, za libro preje pa sta ubožnici plačevala po šest soldov.¹⁰⁴ Ta ustanova je za pet let dala na razpolago fante, ki ne bi zahtevali drugega plačila kot hrano in obleko.¹⁰⁵ Kljub prepovedi odseljavanja ladjedelskih mojstrov iz Benetk sta brata Bozzini od tam zvabila dva tkalca jadvine.¹⁰⁶ V letu 1763 sta načrtovala stkati tristo kosov jadvine, torej enega na dan, za potrebe avstrijskega Primorja pa bi potrebovali tisoč kosov. Intendanca je obljubila Bozzinijema privilegij, ko bi s kakovostjo in ceno lahko konkurirala beneški jadvini.¹⁰⁷

Sodelovanje s komisijo se je Bozzinijema obrestovalo tudi ob uspešni širitvi založniške mreže v vasi tržaškega zaledja. Brata sta priskrbeli učiteljice, medeninaste glavnike, kolovrate in surovine, pred komisijo zbrani župani okoliških vasi pa so obljubili sodelovanje vaščanov.¹⁰⁸ V več vaseh so uredili prostor, kjer je učiteljica učila presti, delila surovine, sprejemala izdelke in vodila račune. Kaže, da so predle predvsem ženske, k delu pa so pritegnili tudi moške, ki niso bili sposobni za delo na kmetiji.

Komisija je pričakovala, da bodo s predenjem v okoliških vaseh ženske v ubožnici in bolnišnici lahko uporabili za donosnejša dela (npr. za izdelavo

¹⁰² AST IC, 377/18.

¹⁰³ AST IC, 489/15.

¹⁰⁴ Trisciuzzi, L. & Rosa, D. (1986): I bambini di sua maestà, 89. AST IC, 2/21.

¹⁰⁵ AST IC, 2/21.

¹⁰⁶ Bozzinija sta mojstroma iz beneškega arzenala obljubila denarno nagrado, če prideta delat v Trst. Državno pomoč sta dobila prav zaradi tveganja pri tem poslu. AST IC, 489/9.

¹⁰⁷ AST IC, 390/139.

¹⁰⁸ Župani vasi tržaškega zaledja so bili: Martin Košuta v Križu, Luka Guštin v Proseku, Mihael Stavec v Kontovelu, Bartolomej Sosič v Banah in Opčinah, Jožef Kralj v Trebčah, Jožef Kokja v Gropadi, Luka Križmančič v Bazovici, Luka Zoch v Lonjeru in Valentin Godina v Škednju. AST IC, 388/13, 45, 488/3.

svilenih nogavic – zasebni posel svetnika Riccija ...). Od 15. julija 1763 do 30. marca 1764 so v tržaški ubožnici predelali za 1.650 florintov, v vaseh pa za 2.794 florintov konoplje. Leta 1764 sta brata Bozzini na dveh statvah stkala 285 kosov platna za jadra v vrednosti 3.005 florintov. Konopljo sta še vedno uvažala iz Bologne prek Ravenne,¹⁰⁹ zanju pa je delalo 10 tkalcev in okoli 70 predic. Leto zatem je 14 tkalcev izdelalo 374 kosov platna v vrednosti 4.114 florintov. Jadrovino sta prodala tujim ladjam in državi za fregati v Kraljevici.¹¹⁰

Poročilo komisije za manufakture za leto 1766 govori o 400 kosih jadrovine vrednosti 4.400 florintov.¹¹¹ Kakovost tržaških jader naj bi hvalili tudi tuji kapitani. Brata Bozzini sta bila prepričana, da je njuna jadrovina boljša od beneške, zaradi ugodnega menjalnega tečaja pa celo cenejša.¹¹² V nasprotju s konkurenco v Benetkah pa sta Bozzinija bila manjša manufakturista, ki ju je pestila cena uvožene konoplje in majhen obseg proizvodnje.¹¹³ Intendanca je sicer spodbujala gojenje konoplje v okolici Ogleja in načrtovala večje posevke v temišvarskem Banatu, a rezultatov še ni bilo.¹¹⁴ Bozzinijema so konkurirali tudi bogati ankonski in beneški jadrarji, ki so zavirali razvoj te obrti v Avstriji s prodajo jader v avstrijskih pristaniščih po zelo nizkih cenah. Intendanca je razmišljala o prepovedi uvoza jader, če bi Bozzinija lahko zadovoljila potrebe po jadrovini v vsem avstrijskem Primorju.¹¹⁵ Avstrijski

¹⁰⁹ Gestrin, F., & Mihelič, D. (1990): Tržaški pomorski promet 1759/1760, 96, 116, 124.

¹¹⁰ AST IC, 389/25.

¹¹¹ AST IC, 390/129, 389/40. Moti se torej J. Šorn, ko meni, da »sta v Trstu l. 1766 skušala podobno platnarno za jadrovino organizirati tudi brata Bozzini, a nista uspela.« Šorn, J. (1979): Od klasičnih tekstilnih manufaktur k mehaničnim tekstilnim tovarnam, 26. Še leta 1769 naj bi za manufakuro jadrovine grofa Blagaja in bratov Bozzini delal Boštanj. Žontar, J. (1956): Platnarstvo in sitarstvo v loškem gospostvu v 18. stoletju, 97.

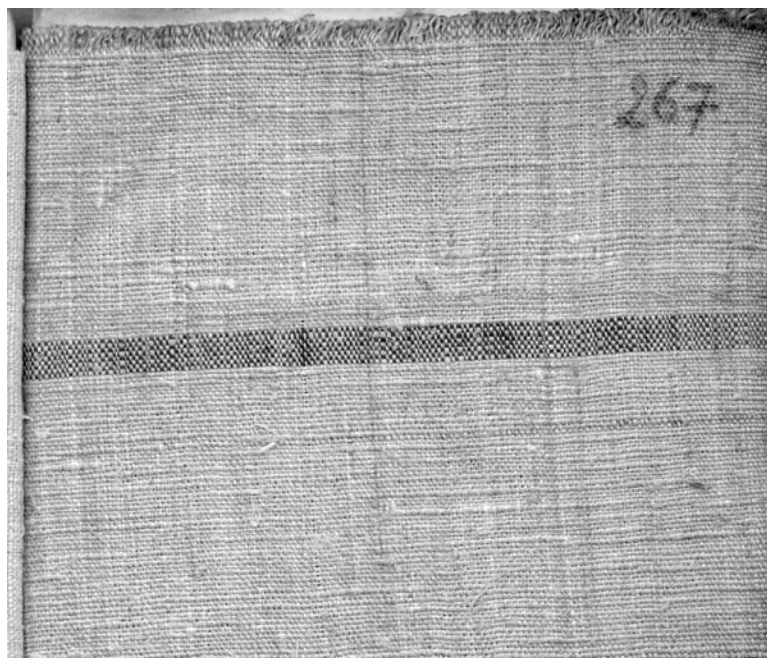
¹¹² AST IC, 388/34, 489/9.

¹¹³ Ker je konoplja bila mnogo stoletij strateška surovina, so znanje gojenja in predelave skrbno čuvali, trgovanje pa omejevali. Bila je cenjeno tihotapsko blago ter področje industrijskega vohunjenja in boja med zasebnim in državnim interesom. Lane, F. C. (1932): The rope factory and hemp trade of Venice, 844-845.

¹¹⁴ 28. februarja 1764 je tržaški trgovec in lastnik več manufaktur Giacomo Balletti (tudi večinski lastnik Sinibaldijeve vrvarne) iz Bologne pripeljal dva mojstra, ki sta bila pripravljena z družinama odpotovati v Temišvar in tam začeti s pridelovanjem konoplje. Balletti je družinama Allessia Franchija in Antonia de Franceschija plačal stroške potovanja, država pa je dodelila zemljišče za vinograde, polja in vrtove. Iz Trsta do Dunaja sta družini potovali s poštno kočijo (za 165,16 florintov), naprej proti Banatu pa po Donavi. Temišvarska uprava bi na podlagi vzorcev skrbela za kakovost pridelane konoplje, domače vrvarne pa bi s cenejšo konopljo lahko konkurirale italijanskim. V Trstu so letno predelali okoli 300.000 funtov konoplje, katere cena je bila odvisna od letine v Bogni in Ferrari in povpraševanja na tujih trgih. AST IC, 352/20-74. Kaže pa, da tudi ta projekt ni bil uspešen, saj sta Bozzinija še l. 1770, ko sta proizvedla 140 kosov jadrovine v vrednosti 1.540 florintov in zaposlovala pet tkalcev in dvajset predic, konopljo uvažala iz Bologne in Ferrare. AST IC, 417/377.

¹¹⁵ AST IC, 390/139.

konzul v Benetkah Benedetto Bosti¹¹⁶ pa je že maja 1765 sporočil, da je tržaška jadrovina bila dražja in slabša od beneške. Bila je groba, krčila se je, njene niti so bile različnih debelin, kos je bil za palec ožji od beneškega, stal je 60, beneški pa le 55 lir. Beneški senat je namreč primaknil tri lire na kos.¹¹⁷ Kljub temu je država za kraljeviški fregati jadrovino kupila od Bozzinijev, saj bi tako denar ostal v državi in razvijale bi se domače manufakture.¹¹⁸



Vzorec konopljene jadrovine iz tkalnice bratov Bozzini. Ohranjen je verjetno tisti, ki ga je svetnik Raab zaklenil v svojo blagajno.
(AST IC, 412/267)

Z značilno omahljivostjo in dvoličnostjo se je intendantca lotila tudi iskanja jadrarskega mojstra. Na razpis tržaške borze se je 10. oktobra 1764 javil Antonio Scomparin in opravil dobro ocenjeno poskusno delo. Zaradi visoke najemnine delavnice in stanovanja (očitno se je priselil z zahodne obale Jadranskega morja ali iz Genove) je zahteval 100 florintov na leto in pogodbo

¹¹⁶ Bosti je predlagal, naj več materialov in izdelkov, kot npr. jadra, katran, smolo, vrvi ipd., kupijo v Benetkah, ker so cenejši, boljši in bi hitreje bili uporabljeni. Jadra bi bila narejena že po dveh mesecih. AST IC, 412/179.

¹¹⁷ Voinovich je na to pripomnil, da so beneška jadra sicer cenejša, a so tudi tanjša in se hitreje poškodujejo. Jadrovina bratov Bozzini je bila groba, ker so bile niti bolj napete. AST IC 412/179, 262.

¹¹⁸ AST IC, 412/84.

za deset let, kar bi zadostovalo tudi za dva vajenca, ki bi ju izbral med tržaškimi sirotami. Tako bi fanta izučil obrti, Trstu pa zagotovil podmladek v tej stroki. Intendanca je odgovorila hitro in jasno: ker je ta obrt že splošno razširjena (sic!), na vsaki ladji pa je vsaj en mornar večš šivanja jader, ne more ponuditi več kot 50 florintov letno in pogodbo za pet let.¹¹⁹ Scomparin je na pogoje takoj pristal, intendanca pa je obljubila izplačati prvi celoletni znesek 1. januarja 1765.¹²⁰

Junija 1765 so se komerčni svetniki, brata Bozzini in jadrar Scomparin dogovorili, da bodo za opremo kraljeviških fregat izdelali platno dveh vrst: 267 kosov običajne dolžine 49 dunajskih bračev¹²¹ in teže 36 beneških liber ter 144 kosov enake dolžine in teže 33 liber. V obeh primerih bi cena bila 60 lir na kos. Uporabljali naj bi le najboljšo konopljo, vezava in material pa bi morala biti čimbolj enakomerna. Kakovost bi morala ustrezati vzorcu, ki ga je svetnik Raab zaklenil v svojo blagajno, izdelek pa bi dobavljali postopoma devet mesecev.¹²² Scomparin bi se moral posvetiti izključno izdelavi jader za dve kraljeviški fregati in v devetih mesecih zašiti prek 30.000 laktov šivov.¹²³ Ko so ugotovili, da v Kraljevici ni primerne prostora za jadrarno, so predlagali, da bi Scomparin delal v Trstu. Kaže, da so jadra za fregati šivali v skladišču tržaške ubožnice, saj je Voinovich januarja 1768 odobril plačilo najemnine tega prostora za 18 mesecev, rekoč, da je to več, kot pa bo trajala izdelava jader.¹²⁴ Opozoril je tudi, da so se dela zavlekla vsaj za osem mesecev, ker je Scomparin delal tudi za druge naročnike za svoj račun. Čeprav so mu Bozziniji redno dostavljali platno, je zaradi denarne stiske moral sprejemati stranke, ki so plačevale v gotovini.¹²⁵ Kaže, da septembra 1765 še ni dobro začel z delom, saj je takrat šele ugotavljal, da carinsko skladišče v Kraljevici ni primerno za jadrarno. Dobil pa je 100 florintov predujma za delavce, od Bozzinijev pa 116 kosov platna.¹²⁶ Vrvi, ki jih je kot ojačitev šival v jadra, je izdelovala Sinibaldijeva vrvarna.¹²⁷

¹¹⁹ AST IC, 388/33-34. J. Šorn (1978): Kmečka in obrtniška proizvodnja ter založništvo, 75: sicer trdi, da je bila določitev letnega dohodka jadrarja v Trstu cehovska poteza. A intendanca je določila le lasten prispevek za vzdrževanje te komerčne obrti v mestu, Scomparin pa je lahko in celo moral delati tudi za druge naročnike, saj mu država niti tega skromnega zneska ni redno plačevala.

¹²⁰ AST IC, 389/263. Leta 1770 je Antonio Scomparin še vedno v Trstu, zahteval pa je višjo plačo. Pogodbo so očitno obnovili za naslednjih nekaj let, saj intendanca odgovarja, da je podpisal za 50 florintov letno in naj se tega drži!

¹²¹ Proizvodna enota (lanenega) platna je sicer merila 40 bračev (27,6 m).

¹²² AST IC, 412/309.

¹²³ AST IC, 413/283.

¹²⁴ Čuvaj skladišča ubožnice Luca Florio je prostor oddal za 20 soldov (1 liro) na dan. AST IC, 420/12, 416/80.

¹²⁵ AST IC, 416/203.

¹²⁶ AST IC, 413/265, 279.

¹²⁷ AST IC, 416/137.

Do naslednjega avgusta so Scomparinu dostavili 331 kosov jadrovine v vrednosti 3.782 florintov. Jadra za obe fregati so šivali še leta 1768, ko je Scomparin v Kraljevici izdeloval tudi ponjave in senčnike.¹²⁸ Med opremljanjem fregat pa so opazili, da tržaška lažja jadrovina (teže 33 liber na kos) ni bila primerna za vrhnja jadra. Leta 1766 in 1767 so zato v Anconi kupili za več tisoč florintov jadrovine, sukanca in že sešitih jader,¹²⁹ prav kot je (pravočasno) svetoval konzul Bosti.

Kovačije

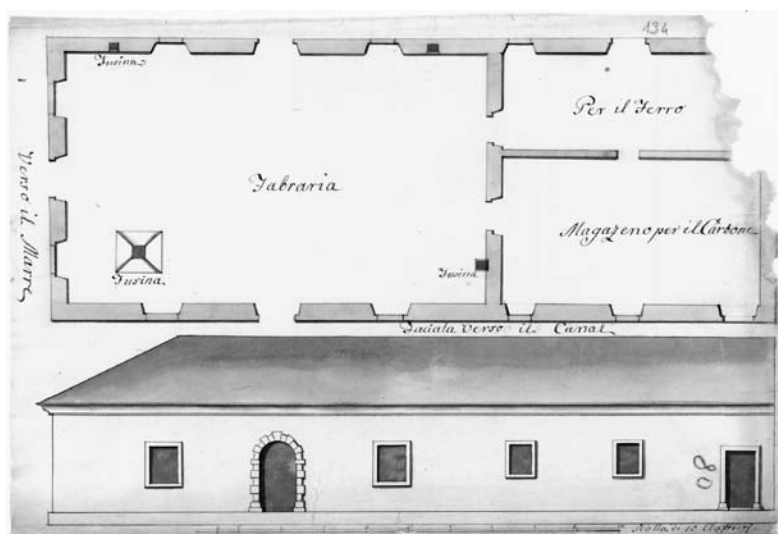
Na prvem sestanku je komisija za manufakture razpravljala tudi o ustanovitvi kovačije za sidra z državno koncesijo. Čimprej bi morali najti mojstra, ki bi obiskal rudnike na Kranjskem in Koroškem ter izbral najprimernejšo vrsto železa za kovanje sider. Kovača so nameravali najti v tujini, njegovim zahtevam pa bi ugodili, če bi bile sprejemljive predvsem za oblast! Ko so ugotovili, da bi nizozemski kovač bil predrag, so na Reko poslali v Trstu poročenega kovača Angela Cestarija, ki naj bi ugotovil, kateri od šestih kovačev sider je tam najboljši, kdo od njih bi bil pripravljen priti v Trst in koga bi na Reki najmanj pogrešali.

Na sestanku oktobra istega leta je komisija imela že jasnejšo predstavo. Kovači bi iz komerčne blagajne dobili dva florinta za vsak miliarij skovanega železa. Na Kranjskem ali Koroškem naj bi našli metalurškega mojstra. Na Reki so v resnici bili samo štirje mojstri za vse vrste in velikosti sider. Francesco Glavan bi bil pripravljen priti z družino v Trst, če bi mu dodelili kovačijo s skladiščem, pomočnika, 200 florintov letno pa tudi v primeru bolezni ali invalidnosti in monopolen položaj. Komisija za manufakture se je bila pripravljena pogajati s kovačem, ki bi dokazal, da zna kovati kakovostna velika sidra. Reškemu glavarstvu je zato naročila, naj kovači izdelajo sidro teže treh miliarijev, za kar bi dobili 1 liro za vsako veliko beneško libro, če bi kapitani bili z izdelkom zadovoljni. Po uspešno opravljeni preizkušnji bi kovač lahko prišel delat v Trst.¹³⁰ Svoje usluge je ponudil tudi Angelo Cestari, ki je v Trstu že sedem let izdeloval sidra in vabil kovače iz Benetk. Pohvalil se je, da je uporabljal domače železo, največjih sider pa ni mogel kovati zaradi pomanjkanja prostora in denarja za nakup večjih količin železa. Zahteval je prostor in orodje zastoj za deset let, posojilo 4.000 florintov po 3-odstotnih obrestih in dohodek 220 florintov letno za deset let. Iz vse države pa naj bi lahko nabavljal hrano in vino za svoje delavce.

¹²⁸ AST IC, 420/220.

¹²⁹ AST IC, 416/69, 82, 275, 513.

¹³⁰ AST IC, 388/13, 42.



Načrt Cestarijeve kovačije. Za stanovanja v nadstropju, želenega znamenja odličnosti, pa je denarja zmanjkalo.
(AST IC, 227/80)

Kovačijo je želel postaviti na uglednem mestu ob Velikem kanalu (*Canal grande*) z več stanovanji nad delavnico. Uglednejši od nepismenega »prostaka« Glavana je želel biti tudi s podobo nove kovačije, ki naj bi bila usklajena z okoliškimi meščanskimi hišami novega terezijanskega mesta, ki so ga prav tedaj gradili. Ker je zahteval preveč, se je komisija odločila za Glavana, Cestariju pa obljubila teren in posojilo za gradnjo kovačije.¹³¹

Kot dobavitelji surovin za sidra in okovja obeh fregat so se 18. maja 1765 pred komisijo za manufakture pojavili Zoisov zastopnik Joaquin Jenner ter trgovca Scheidtenberger in Rusconi.¹³² Michelangelo Zois bi železo dobavil iz fužin grofa Christallnigga in princa Gurgga, Scheidtenberger bi primerne kose železa kupil pri Mayrhoftnu, Rusconi pa pri Maximilianu Eggerju.¹³³ Ker Zois ne bi mogel dostaviti večjih kosov iz Trsta v Kraljevico po sprejemljivi ceni, Scheidtenberger¹³⁴ pa je sestanek zapustil, je komisija izbrala Rusconija. Sledili so Riccijevi napotki: naj pazijo na kakovost, saj so pri velikih naročilih površnosti pogoste. Ker je železo avstrijskih dežel bilo premehko, bi ga veljalo mešati z moskovskim ali švedskim, še najbolje pa s turškim iz Bosne. Cestari naj čimprej odpelje kovača s pomočnikom v

¹³¹ AST IC, 227/40-99, 388/67.

¹³² Rusconi je želel svoj vzpon od kovača do trgovca počastiti tudi z gradnjo razkošne hiše. Tamaro, A. (1924): *Storia di Trieste*, 187.

¹³³ AST IC, 412/193. O teh koroških fužinah tudi v: Šorn, J. (1978): *Pregled našega železarstva za stoletje od okoli 1760 do okoli 1860*, 257, 263.

¹³⁴ Leta 1768 je za fregati dobavil okovja za 2.886 lir. AST IC, 420/76.

Kraljevico, kjer naj postavita kovačijo, Rusconi pa takoj dostavi 8 do 10 miliarijev železa za prva dela. Za vsakih 100 liber bi dobil 35 lir.¹³⁵

Sestanek so nadaljevali popoldne, ko je Glavan za izdelavo sider zahteval 12 soldov na libro, pristal pa na 10. Obljubil je tudi poskrbeti za prevoz železa iz Trsta v Kraljevico, kjer bo s sinom Markom postavil pokrito kovačijo, ki bo lahko kovala tudi tri miliarije težka sidra (približno toliko so tehtala najtežja sidra na fregatah - 2.900 beneških funtov).¹³⁶ Ubogal bo Voinovicheve in Nocettijeve ukaze, ob zaključku del pa bi primerjali težo surovin in izdelkov ter razliko Glavanu odšteli od dohodka po nabavni ceni! Priznali pa so mu 10 do 15-odstotni kalo. Glavan je pod pogodbo naredil križec.¹³⁷ V naslednjih letih je Cestari nadzoroval izdelavo, dobavo in montažo železnih delov, v svoji kovačiji izdelal nekatera okovja za fregati, svetoval pa je Voinovichu v primeru sporov glede kakovosti in cene Glavanovega dela.¹³⁸

Preskrba z ladjedelskim lesom

Pietro Nocetti in komerčni gozdarski inšpektor Giancarlo Franzoni sta že januarja 1765 obiskala gozdove v okolici Reke in Klane, februarja pa v državnem gozdu Dletvo za posek označila tisoč hrastov. Ker so bankalni uslužbenci dovolili posek samo petstotih, sta se tja morala odpraviti tudi svetnika Raab in Fremaut ter z avtoriteto priskrbeti še 310 hrastovih debel.¹³⁹

Voinovich je vinodolske gozdove obiskal šele v začetku marca. Med naporno zimsko hojo po hribih je našel 600 primernih hrastov po ugodni ceni, v Novi pa se je vrnil napol mrtev od utrujenosti.¹⁴⁰

Zapletlo se je tudi pri prevozu in obdelavi lesa. Vodilni se niso mogli dogovoriti, kje bi bilo bolje in ceneje debela razžagati v deske in trame, v gozdu ali v ladjedelnici, kmetje pa so izsiljevali višje cene in daljše roke izvedbe. Po mnogih razpravah, kjer je vsak imel svoj prav, ceste pa enako slabe za vse, je Franzoni 13. marca zabrusil Voinovichu, naj se kar sam odloči, kje bodo žagali.¹⁴¹

¹³⁵ AST IC, 390/31, 412/197.

¹³⁶ AST IC, 412/230-233.

¹³⁷ »Per non sapere scrivere ha fatto la presente croce.« AST IC, 412/204, 414/12. Oktobra 1766 je Glavanu začel pomagati tudi sin Carlo, ki pa je znal pisati. Nerodno in z napakami, a vendar. AST IC, 416/39-45.

¹³⁸ AST IC, 412/84.

¹³⁹ Karaman, I. (1978): Kraljevica – ratna luka i arsenal, 162.

¹⁴⁰ AST IC, 411/235.

¹⁴¹ AST IC, 411/304.

Svetnik Fremaut si je v začetku marca ogledal objekte v Kraljevici in gozdove, od koder bi dobili ladjedelniški les.¹⁴² Poročilo, ki ga je pisal intendantu v francoščini v Karlobagu, 10. marca 1765 ob desetih zvečer, je dokaj črnogledo. Za posek dreves, pravi, je že prepozno, ljudstvo pa revno in betežno, s prevozom težkih tovorov po velikih strminah in slabih cestah bi le škodili živini Karlovškega generalata. Ker so podložniki zaposleni s poljedelstvom in obveznostmi v sanitarnem kordonu, bi debela štiristotih dreves lahko prepeljali šele naslednje leto. Franzoniju je zato svetoval, naj poišče primeren les čim bližje Kraljevici.¹⁴³

Na pogajanjih o ceni žaganja in prevoza, ki jih je sklical Pietro Nocetti, so ladjedelnici zavzeli tradicionalno držo gospodarja in nasprotno stran prepričevali tudi z neekonomsko prisilo. Ker pa je bilo žagarjev malo, v reškem dominiju dvanajst, na pogajanja pa se je mudilo le dvema, je tam cena ostala na petih soldih na dan. Jurij Vlah, pogajalec v Kastvu, kjer je bilo največ usposobljenih žagarjev s primernim orodjem, je nekega žagarja celo ukazal zapreti, da bi pristal na nižjo ceno, a ta ni klonil ne zlepa ne zgrda (*»ne con le belle, ne con le brusche«*), se je znal pohvaliti Voinovich glede varčevanja z državnim denarjem.¹⁴⁴ Tudi prevozniki iz Klane so zahtevali več od ponujenega, kar je Voinovicha še posebej jezilo, saj drugih ni bilo. Prek intendance je zato skušal doseči, da bi jih Lazzarini, upravnik Klanske gosposke, katere podložniki so menda bili, prisilil v sprejem ponujene cene. Intendanca je aprila 1765 zemljiškemu gospodu to res naročila.¹⁴⁵ Kaže, da so podložnike nekako pripravili k delu, saj so že čez nekaj dni v gozdu povzročali škodo: živina se je prosto pasla, z vozovi so se izogibali slabih delov ceste in vozili kar skozi gozd, sekali so tudi za lastne potrebe. Intendanca je za to seveda krivila Voinovicha.¹⁴⁶

Z lokalnimi uzancami se je direktor ladjedelnice seznanil tudi ob javnem razpisu za prevoz hrastovih debel z Reke v Kraljevico po morju. 9. maja 1765 so se pogajalci ob desetih zjutraj zbrali v gostilni Pri francoskem ščitu v reškem predmestju Sv. Andreja, kjer je takrat domoval Voinovich.¹⁴⁷ Nakladanje na ladje naj bi potekalo sproti ob dostavi lesa iz gozdov. Vsi prevozi naj bi bili oproščeni pristojbin (16 cekinov za eno vožnjo), plačilo, ki bi sledilo trem vožnjam, bi znašalo 4 lire in 18 soldov na hlod, je čitljivo

¹⁴² Področje je dobro poznal, saj je l. 1759 vodil rekonstrukcijo Begejskega kanala, nato pa po nalogu dunajskega dvora pregledal tok Save, Kolpe, Karolinško cesto, Trst, Reko in Kraljevico. Prim. Petrović, N. (1978): Plovidba i privreda srednjeg Podunavlja, 30.

¹⁴³ AST IC, 411/288.

¹⁴⁴ AST IC, 411/262.

¹⁴⁵ AST IC, 412/47, 54.

¹⁴⁶ AST IC, 412/104.

¹⁴⁷ Prav tam je živel tudi *constructor navalis* François Imbert kako desetletje kasneje. Lukežić, I. (2000): Riječka brodogradnja do konca XIX. stoljeća, 71.

zapisal notar Hieronimus Baccich.¹⁴⁸ Lastniki ladij pa so se dogovorili, da nihče ne bo pristal na ponujeno ceno. Nazadnje je pogoje sprejel Andrea Vianello. Voinovich pa se uspeha ni dolgo veselil. V Klani je bilo za prevoz pripravljenih 200 debel, a kastavski prevozniki so bili tedaj zaposleni z donosnejšim prevozom oglja (verjetno za rafinerijo sladkorja na Reki). Ko gre za zasebni interes, popravijo tudi cesto, sicer pa ne! se jezi Voinovich ter od reških oblasti in kapitana Kastva zahteva, naj prisilita podložnike, da popravijo ceste in prevažajo les.¹⁴⁹ Ponovljen je bil tak ukaz Lazzariniju. Od oficirja Jožefa Panterja pa izvemo, da bi prevoz lesa do Reke bil zaključen do konca junija, če bi kastavski kapitan držal besedo in ne bi ukazal podložnikom, da morajo prevažati izključno oglje. Kdor je prevažal les, jih je dobil z gorjačo. Les za kraljeviški fregati so zato pogosto vozili ponoči, cest pa niso hoteli popraviti.¹⁵⁰

Prevoz je bil vprašljiv tudi iz zasebnih vinodolskih gozdov, od koder naj bi dobili les za rešilne čolne, saj tamkajšnje nizkoraslo govedo ni bilo primerno za transport lesa. Ker bi zato lahko prevažali le eno deblo naenkrat, se to seveda ne bi splačalo. Pomagalo ni niti Voinovichevo zmerjanje vaščanov z zlobnimi ignoranti.¹⁵¹ Za zamude pri prevozu lesa naj bi po njegovem bil kriv tudi trgovec Fabio Giustini, ki je že od leta 1740 kupoval oglje iz gozda Dletvo in v ta namen devetnajstim kmetov kupil vole. Giustini je sicer priznal, da je prosil kastavskega kapitana, naj podložnike prisili v prevoz oglja, a še zdaleč ne vse, v krajih Kastav, Lipa, Lisac, Klana, Skalnica, Zabiči in Podgorje pa je bilo več kot 800 parov živine, ki bi ves Voinovichev les v nekaj dneh lahko prepeljala do Reke!¹⁵² Zaradi njegovih tovorov pa je bila že slaba cesta med Klano in Reko še bolj prometna in težje prehodna za voze z dolgimi debli.¹⁵³ Podložnike Jablanca in Sv. Jurija so morali še junija 1766 z neekonomsko prisilo prepričevati k izpolnitvi pogodbe o prevozu lesa za kraljeviško ladjedelnico.¹⁵⁴ Žal ne vemo, kako.

¹⁴⁸ AST IC, 412/236.

¹⁴⁹ Na pomen vzdrževanja cest za razvoj ladjedelstva je opozoril že prvi komerčni intendat W. W. Gallenberg. Šorn, J. (1959): Trst in njegovo neposredno zaledje v prvih treh desetletjih XVIII. stoletja, 153.

¹⁵⁰ AST IC, 412/263, 235, 248.

¹⁵¹ AST IC, 412/281. Voinovich tudi sicer ni izbiral besed in se jih ni sramoval zapisati. Leta 1766 je kamnosek Blaž Prešeren moral izdelati dva stebra, kamor bi privezali fregato *Aurora* - pripeljal pa je tri. Plačali so mu le naročena dva, »tretjega pa naj odnese, kamor hoče,« mu je zabrusil direktor. AST IC, 416/57.

¹⁵² AST IC, 413/26-27.

¹⁵³ Karaman, I. (1978): Kraljevica – ratna luka i arsenal, 162. Najdaljši že v gozdu našagani trami so merili okoli 14 metrov. AST IC, 411/257.

¹⁵⁴ AST IC, 415/122.

Nakup dragocenih in strateških izdelkov

Nekatere pomembnejše materiale so morali priskrbeti na bolj zvite načine, pomagala pa so tudi srečna naključja. Beneški trgovec Nicoletto Baffo je za gradnjo fregat dobavljal dragocenejše materiale, ki jih drugod ni bilo dobiti (npr. zlato, barve, ogledala, dva velika zvana ipd.). Zaradi izkušenj z avstrijskimi oblastmi pa novih poslov ni hotel sklepati, dokler mu ne bi poravnali dolgov. Voinovich je svetoval intendanci, naj mu redno plačuje, saj bi njegove usluge še potrebovali.¹⁵⁵

Zataknilo se je pri dobavi katraniziranega prediva za zatesnitev špranj na oplatah fregat. Konzul Bosti je aprila 1766 iz Benetk sporočil, da je izvoz katraniziranega prediva prepovedan že pet let. Ker so si tudi gusarji gradili in vzdrževali ladje, prediva ne bi dobili, čeprav se Benečani niso več bali boja z avstrijskimi ladjami.¹⁵⁶ Kaže, da je bil Bosti spreten pogajalec (sicer je tudi vohunil - npr. za vsebino trgovinskega sporazuma med Dansko in Benetkami), saj je že čez nekaj dni sporočil, da bi se o katraniziranem predivu lahko pogajali, če bi beneškemu konzulu v Trstu uredili stanovanje. Antonio Vram, pri katerem je do tedaj stanoval, ga je namreč postavil na cesto, saj naj bi hišo potreboval za svojo družino. Vse prošnje svetnika Raaba so naletele na Vramova gluha ušesa. Kaže pa, da so beneškemu konzulu že v nekaj dneh našli stanovanje, trgovec Baffo pa je pripeljal šest miliarijev prediva. Lahkoverno in slabo obveščeno intendanco so verjetno tudi ogoljufali, saj je za stot prediva plačala 50 dukatov namesto siceršnjih 30.¹⁵⁷

Finančno poslovanje ladjedelnice

Za zagonske stroške je Voinovich do 8. maja 1765 iz komerčne blagajne prejel 14.800 florintov.¹⁵⁸ Gotovino je pristaniški kapitan Jaketich izdajal samo na Voinovichev nalog, vodil je dnevnik izplačil, posebno knjigo za stroške obnove gradov, knjigo delavskih plač in knjigo materialnih stroškov za fregati. Njegov protipisar Verneda je vodil materialno knjigovodstvo in sestavljal četrletne obračune poslovanja.¹⁵⁹ Ko je Jaketich avgusta 1767 umrl, ga je nadomestil sin, ki pa je, po Voinovichevem mnenju, delal samovoljno, slabo vodil računovodstvo, potrdila izdajal neznanim (tj. neobstoječim) osebam, delal samo za lastni dobiček. Zato je pozval intendanco, naj za slabo poslovanje ne krivi njega, ampak Jaketicha. Nekaj dni kasneje je intendantca slednjega resno opozorila.¹⁶⁰

¹⁵⁵ AST IC, 416/474, 414/143.

¹⁵⁶ "Temo fortemente che non si concluderà molto."

¹⁵⁷ AST IC, 415/47, 48, 60.

¹⁵⁸ Oz. 15.000. AST IC, 411/168.

¹⁵⁹ AST IC; 420/121.

¹⁶⁰ AST IC, 416/433-439.

Resnost se je pokazala že nekaj mesecev kasneje, ko Jaketich več dni ni omenil izgube 2.387 lir, ki jih je prejel od intendance. Na svojem čolnu je celo izobesil imperialno zastavo, podobno kot je bila na obeh fregatah, in se z njo postavljaj v Bakru, na Reki in celo ob beneških obalah. Voinovich je rotill intendanco, naj mu vendar ukaže izobesiti navadno z rumenimi in črnimi črtami, le-ta pa je vprašala, kdo mu je pa sploh dovolil?¹⁶¹

Jaketichevi oholosti niso mogli do živega. V začetku leta 1768 Voinovich znova obupano prosi intendanco, naj ga že disciplinira. Ponoven resen opomin Jaketich prejme marca istega leta.¹⁶² Če bi opomini kaj zalegli, končnih obračunov celotne gradnje ne bi sestavljali še več let po končanih delih ...

Direktor ladjedelnice je moral biti pozoren tudi na podjetne posameznike, ki so iz posla z državo skušali iztržiti čimveč. Ob zaključevanju del in poravnavi obveznosti in terjatev aprila 1768 mu je Sinibaldi izdal povsem zmeden račun. Ker je Voinovich ugotovil razliko za 1.000 funtov vrvi, je sestavil drugega, enako zmedenega, a samo za 50 funtov višjega. Kot razlog je Sinibaldi najprej navedel napako pri prepisu iz svojih knjig. Ker se Voinovich ni dal pretentati, ga je Sinibaldi s sinom prosil, naj kar sam iz svojih knjig izračuna pravi znesek, saj naj bi jih onadva izgubila, Ballettiju pa si tega ne upata povedati. Ob pregledu Voinovichevih listin v Kraljevici pa sta menila, da sta poslala dosti več vrvi. Ne more nas presenetiti Voinovicheva sveta jeza, ko je vse skupaj povedal Ballettiju. Tudi naslednji Sinibaldijev izračun je bil za 50 funtov previsok. Do nadaljnjega naj se mu ne izplača ničesar! se je vzrožil direktor. Plačilo naj bi Sinibaldija prejela šele, ko bi dostavila tudi rezervne vrvi. Ugotovil je tudi, da so računi bratov Bozzini urejeni in so jim dolžni še 1.244 florintov za vrvi in platno. Ladji nista bili opremljeni še 14. junija 1768, ko je Voinovich končno ugotovil, da ga Balletti in Sinibaldi hočeta ogoljufati.¹⁶³

Pravi mojster pa je direktor moral biti v prepričevanju delavcev, naj vendar delajo in živijo v Kraljevici, čeprav jih nima s čim plačati, nimajo ne hrane ne pijače ne drv za kurjavo itn. Konec avgusta leta 1765 je intendantca iz Trsta v Kraljevico poslala tesarja Francesca Davanza in Pietra Giustija ter jima obljubila povrnitev stroškov za najem konj, prenočišče in hrano. V soboto, ki je bila plačilni dan tudi v kraljeviški ladjedelnici, sta tesarja od vodje ladjedelnice zahtevala denar. Ta jima je zabrusil, da je denar v njegovem žepu bolj na varnem kot v njunih rokah. Zaradi bolehnih soproj pa nista

¹⁶¹ AST IC, 416/536, 540.

¹⁶² AST IC, 420/43.

¹⁶³ AST IC, 420/89, 144-146.

mogla odpotovati. V pritožbi sta očitala intendanci, da ni hotela plačevati niti mojstrov, ki jih je v avstrijskem Primorju primanjkovalo.¹⁶⁴

Oktobra istega leta je Voinovich prosil intendanco, naj že pošlje denar za plače. Žagarjev ni izplačal, tesarje pa bi moral, saj jih bo še potreboval.¹⁶⁵ Čez leto dni je vsem delavcem dolgoval dve tedenski plači, opozarjal pa je intendanco, da bi mu lahko zbežali, saj so bili reveži brez vsakega premoženja.¹⁶⁶ Hrano so dobivali za miloščino, delali pa temu primerno. Nekaj dobrih tesarjev je zbežalo v Senj, od koder jih je baron Gressich na silo privedel nazaj. Voinovich jih ni želel niti kaznovati, saj so upravičeno zbežali.¹⁶⁷

Za normalno delovanje ladjedelnice bi potreboval 10.000 florintov tedensko, od tega za plače prek 5.000.¹⁶⁸ Dolžan je bil tudi dobaviteljem opreme in izvajalcem del, npr. Kolencu za izredna dela na novem gradu, Marganu za škipce in ležišča topov, že dve leti trgovcu Gregorju Sicherleju za žeblje in zakovice, jadrarju Scomparinu pa 250 florintov. Zavedal se je sicer, da so dolgovi v dobro državi, nerodno je bilo le to, da od upnikov ni mogel ničesar zahtevati.¹⁶⁹ Za praznovanje velike noči leta 1767 mu je Urban Arnoldt, zakupnik preskrbe s hrano in vinom, nekoč pa eden prvih mož Orientalne kompanije, lastnik več manufaktur,¹⁷⁰ moral posoditi 2.300 florintov, ker za hrano in pijačo ni bilo v mornariški blagajni niti ficka. Za 5-odstotne obresti se Arnoldt sprva ni brigal, saj bi se denar s porabo vina hitro vrnil v njegove žepe. Ker pa mu denarja niso mogli vrniti, je konec aprila zahteval 124 florintov obresti, česar intendantca seveda ni odobrila.¹⁷¹

Zamude in druge nevšečnosti so se vrstile tudi zato, ker je Voinovich denar dobival preko bakarskega glavarstva, na poti do Kraljevice pa so nanj prežali razbojniki. Ponoči 24. avgusta 1765 je okoli ladjedelniške kovačije stikala večja skupina oboroženih neznancev. Voinovich je zaprosil za 40 pušk za oborožitev mornarjev, ki branijo arzenal, saj se vojaki ponoči niso ganili iz grada.¹⁷² Naslednjega avgusta so stražarji v eni noči izstrelili šestnajst kamnitih in svinčenih krogel,¹⁷³ leto zatem pa je Voinovich zaprosil za 30 vojakov, saj dotedanjih 56 ni moglo uspešno braniti gradov in ladjedelnice.¹⁷⁴

¹⁶⁴ AST IC, 413/308.

¹⁶⁵ AST IC, 413/344.

¹⁶⁶ "*Essendo quasi tutti miserabili e sprovisti d'ogni cosa.*" AST IC, 416/41.

¹⁶⁷ AST IC, 416/234.

¹⁶⁸ AST IC, 416/69.

¹⁶⁹ AST IC, 420/12.

¹⁷⁰ AST IC, 417/82.

¹⁷¹ AST IC, 420/37, 80.

¹⁷² AST IC, 413/272, 220.

¹⁷³ AST IC, 415/200.

¹⁷⁴ AST IC, 416/293.

Pošiljanje denarja se ni uredilo niti ob zaključku opremljanja fregat. Zaradi težav z denarjem so drugo fregato (*Stello mattutino*) splavili z dvomesečno zamudo 29. januarja 1767.¹⁷⁵ Navkljub odločbi intendance o pošiljki 5.000 florintov za Kraljevico marca 1768, pa iz reške in bakarske blagajne, kot je sicer navada, pripominja Voinovich, že 40 dni ni dobil beliča. Intendanco je večkrat svaril, da je zaradi večmesečnih zamud pri izplačilih v nevarnosti uspeh opreme in vzdrževanja fregat.¹⁷⁶

Skrb za zdravje in družinske člane delavcev

O higienskih in zdravstvenih razmerah iz arhivskih virov ne izvemo dosti, vsekakor pa življenjske razmere niso bile zdrave niti za bolj oblečene in prehranjene. Vdove so navadno bile upravičene do pokojnikove zadnje plače. 9. januarja 1768 je umrl kapitan Bartolomeo Prato iz Livorna, ki je bil nadzornik tržaških vrvarov od junija 1766.¹⁷⁷ Njegova vdova je 15. aprila (prej je verjetno niso uslišali?) zadolžila Giuseppeja Arnalda, enega od Nocettijevih sinov, ki je kasneje zaprosil za mesto prvega oficirja na fregati *Aurora*,¹⁷⁸ da od intendance izterja, kar je bila pokojnemu še dolžna. Pristaniški kapitan Jaketich in protipisar Verneda umrlemu nista dolgovala ničesar, intendant pa je vdovi odobrila deset dukatov, sicer Bartolomejevo mesečno plačo.¹⁷⁹ Rosaliji Mateovich, vdovi zlatarja, ki je zlatil luči na krmi obeh fregat, so plačali 42 lir.¹⁸⁰

Skrb za telesno zdravje so tesno povezovali z duševnim in o zdravniku in kaplanu govorili v isti sapi. Ker duhovnik iz Bakra zaradi slabega vremena pogosto ni mogel maševati, so želeli, da intendant plačuje v Kraljevici nastanjenega kaplana, ki bi kasneje s kirurgom plul na eni od fregat.¹⁸¹ Sposobnega zdravnika pa bi zaradi pogostih nesreč pri delu in vsakodnevnih ravnanj potrebovali čimprej, je 16. oktobra 1765 sporočil Voinovich, saj je mnogo delavcev bilo zaradi poškodb nesposobnih za delo.¹⁸²

Zdravljenje tesarja Lonzaricha, ki mu je 6. maja 1765 deblo stisnilo nogo, je stalo 15 lir, za zdravlila in puščanje krvi *marangona* Zaverinika, ki je pri delu padel, pa so plačali 11,50 lir.¹⁸³ *Nostromo* Marochino, ki je nadziral delo

¹⁷⁵ AST IC, 416/112, 160.

¹⁷⁶ AST IC, 420/67.

¹⁷⁷ AST IC, 415/132, 420/8.

¹⁷⁸ AST IC, 416/3.

¹⁷⁹ AST IC, 420/153, 155, 158.

¹⁸⁰ AST IC, 420/224.

¹⁸¹ AST IC, 413/228, 327, 330, 334.

¹⁸² AST IC, 413/327, 330, 334.

¹⁸³ AST IC, 414/145.

vrvar v Trstu, je bil oktobra 1765 vročičen.¹⁸⁴ V času nesposobnosti za delo so (nekateri?) delavci prejeli denarno podporo. Julija 1768 je Voinovich zaprosil, naj bolnega in nepokretnega Giovannija Battaglio iz Karlobaga že dajo kam v bolnišnico. Mornar je od aprila prejel 15 soldov na dan, nato pa želel še mesec dni podpore. Intendanca mu je ta znesek plačevala do konca avgusta.¹⁸⁵ Za delo je bil že v začetku decembra 1765 zaradi hudega vnetja oči nesposoben tudi sam Voinovich, prav ko bi moral oceniti Kolenčevo delo na novem gradu. Da je Kolenc delo dobro opravil, mu je zato sporočil protipisar Verneda, nezadovoljstvo oficirjev, ki so zahtevali več bivalnega udobja, pa ga je spet jezilo.¹⁸⁶ Leto kasneje se je Kolenc potožil intendantu, češ da mu Voinovich ni plačal ne dela ne materiala. To pa zato, se je izmikal slednji, ker je dvaindvajset dni trpel za malarično mrzlico.¹⁸⁷

Zdravnik Domenico Nicoletti je vsaj od začetka leta 1766 hitro in uspešno zdravil bolezni in poškodbe ladjedelcev, za kar pa ni dobil ustreznega plačila, saj delavci niso redno prejeli plače. Voinovich je svetoval intendantu, naj mu dodelijo vsaj 150 florintov na leto, saj mu ni umrl še noben pacient, če bi pa odšel, bi škoda bila večja. Če je izjava resnična, je za Giulia Nocettija, ki je umrl 15. oktobra 1766 zjutraj po treh dneh trebušnih krčev in odpovedi ledvic, skrbel nekdo drug. Voinovich je sprva hotel sinovom povrniti stroške zdravljenja in plačati pogreb, a ga je intendant Königsbrunn spomnil, da to za državne uslužbenke ni navada. Vdova je dobila ostanek pokojnikove plače in 2.000 florintov, ki mu jih je obljubila intendanca.¹⁸⁸ Po več kot treh mesecih razmisleka pa je intendanca določila zdravniku Nicolettiju 12 florintov mesečne plače in mu izplačala 150 florintov za delo v preteklem poldrugem letu.¹⁸⁹ Kaže, da je za Voinovicheve tegobe skrbelo več zdravnikov, med njimi tudi najiminennejši reški zdravnik 18. stoletja Ksaver Graziani.¹⁹⁰ Ko je poleti 1767 direktorja pestila nekakšna paraliza, so za zdravljenje plačali Nicolettiju, Grazianiju in kirurgu Kosmini 266 lir in 12 kremniških cekinov.¹⁹¹

Preskrba z vinom in hrano

Šele kapitalistična mehanična industrija je pometla z uživanjem alkoholnih pijač med delovnim časom in tako ustvarila dva svetova, ki nista smela imeti skupnih točk. Pravi delavski razred se je formiral šele z ločitvijo delavca od

¹⁸⁴ AST IC, 413/327.

¹⁸⁵ AST IC, 420/174-178.

¹⁸⁶ AST IC, 414/77.

¹⁸⁷ AST IC, 416/53, 57.

¹⁸⁸ AST IC, 416/57, 65-67, 69-71, 195, 234-237.

¹⁸⁹ AST IC, 416/309-311, 406. Sredi leta 1767 je dobil 974 lir.

¹⁹⁰ Več o Grazianiju: Škrobonja, A. (1995): Potres u Rijeci 1750. u djelima suvremenika kroničara, liječnika i slikara, 172-173.

¹⁹¹ AST IC, 416/510.

njegove tradicionalne sredine, šeg in navad, pa tudi dnevne merice oziroma vsakodnevne omame. Preskrbo z vinom, dragoceno sestavino delavskega življenja, za katero so npr. v Benetkah namenili okoli 30 % mirnodobnega proračuna arzenala (brez stroškov za les), je za kraljeviško ladjedelnico moralo zagotoviti tihotapstvo. Kjer legalnim praksam spodrsne, uspevajo ilegalne.¹⁹²

V noči z 12. na 13. avgust 1765 je vojaška straža zasačila neznance med izkrcavanjem vina. Tihotapci, verjetno beneški podaniki z otoka Krka, so zbežali, sod pa pustili na obali. Vojaki so ga do jutra stražili, nato pa odnesli v grad, rekoč, da je njihov.¹⁹³ Takrat so prihiteli delavci (okoli dvajset žagarjev in tesarjev). Najglasnejši med njimi je bil Mattio Juricich, ki je bil nato zaprt. Na silo so odprli grajska vrata, odrinili stražo in s hrbtov vojakov vzeli sod vina. Še pravočasno jih je Nocetti poklical nazaj na delo, kar so tudi storili in pustili sod pred grajskimi vrati. Na zaslišanju sta Blasina in Bosich priznala, da sta sicer vedela za nočno pošiljko, nista pa poznala tihotapcev. Antonio Ivich je pozval žagarje k enotnosti,¹⁹⁴ Nocetti pa je prepovedal uporabo vina, dokler ga ne bi dobil tudi Voinovich. Kaže, da so v Voinovichu videli zaveznika. Desetnik Mateovich pa je slišal Michela Zencovicha klicati, naj vojakom ne pustijo odnesti vina. Na zaslišanju so prišli na dan še drugi prestopki, saj so delavci brez dovoljenja pred nekaj dnevi odšli v Bakar in na Reko po hrano in vino. Tako je vsaj mislil desetnik.

Zaradi zaprtega Juricicha je bilo za ta dan delo končano. Poročnik je zagrozil z zaporom, ali pa delat! Seveda so se vsi odločili za zapor. Nato je tesar Giorgio Stiglich nahujskal delavce, da so se uprli vojakom, poročnik pa je izvil sabljo in mu jo nastavil na prsa, češ, nazaj! Stiglich je na zaslišanju izjavil, da je vino bilo Blasinovo. Preden je hrup priklical stražarje, pa so utegnili izkrcati le en sod. Tudi sam je bil z drugimi v Bakru, kjer so hoteli ovaditi vohuna, ki ga je v ladjedelnico nastavil Voinovich, da bi potom Nocettijeve služkinje grozil tesarjem (verjetno zaradi zapuščanja dela). Stiglich je prvi odšel proti vojakom, saj so tesarji združeni v delu in svobodi; če enega zaprejo, drugi ne bodo delali. Nato se je čutil opeharjenega, ker mu skupina ob bliskanju sablje ni več sledila. Stiglicha so kot begosumnega zaprli.

Ne vemo, kako je Voinovich za *vzor in disciplino* kaznoval nekatere pobudnike vstaje, sklepamo pa lahko, da bolj simbolično, saj je vino bilo namenjeno tudi njemu, šele 20. septembra pa sprašuje intendanco, kako naj kaznuje udeležence avgustovskih nemirov. Koliko so v Trstu vedeli o

¹⁹² Prim. Davies, R. C. (1997): Venetian shipbuilders and the fountain of wine; Presl, I. (2003): Delovna disciplina v predindustrijskih družbah.

¹⁹³ Vojaki prodajajo vino tudi vaščanom.

¹⁹⁴ "Ove è il vostro spirito, o squadratori, non lasciate portare via il vino!"

dogajanju, pove odgovor teden dni kasneje: Juricicha naj izpustijo, dotedanji zapor naj je opozorilo, da se v bodoče vede dostojneje. Juricicha pa so izpustili že po nekaj dneh na prošnjo in jamstvo župnika iz Hreljina.¹⁹⁵

Vojaki so na naslednji uspeh v zatiranju tihotapstva morali čakati več kot tri leta. Julija 1768, ko bi fregati morali biti že davno nared, delavci pa niso dobili plač že dva meseca, je Voinovich zaprosil za dovoljenje, da bi vino za lastne potrebe lahko nabavljali sami. V gradu je vino bilo drago, ker je zakupnik seveda špekuliral, vsakoletni brezdavčni sejem v Bakru pa so zamudili.¹⁹⁶ Dovoljenje je razumel skozi optiko možnega. Novembra 1768 je namreč v Kraljevici pristala tuja ladja in izkrcala vino, del katerega so vzeli delavci, del pa prebivalci. Dva desetnika sta pri krmarju Antoniju Gerizi našla osemnajst sodov tega vina. Zaradi pritiska vojske je Voinovich poslal Gerizo na bakarski davčni urad, kjer je grešnik sicer priznal, da ima osemnajst sodov vina tujega izvora, a samo za lastno uporabo (!). Uradnikov to ni prepričalo in odredili so zaplembo vina in sodov. Po vino je z nekaj čolni prišel desetnik Garofulin, v Bakar pa se je vrnil praznih rok, saj mu je zaplembo preprečil sam Voinovich, prepričan, da mu je intendantca dovolila, da lahko vino za lastne potrebe kupujejo kjerkoli. 29. novembra 1768 je dal zapečatiti kantino.

Na zaslišanju je Geriza, doma iz Dubrovniške republike, star 36 let, oženjen oče enega otroka, priznal, da sta z *nostromom* Attanariom naročila vino z beneškega Krka. Vedel je za »škandal« izpred treh let, a takrat je bil v Trstu. Zapisniku je Voinovich dodal, naj imajo reveži vsaj vino, če že denarja za plače ni.¹⁹⁷ Lačnim družinam je kantina morala hrano dajala na up.¹⁹⁸ Tako je tudi kantina bila dolžna dobaviteljem in konec novembra je imela zalog le še za osem dni. Vsi delavci in mornarji so prosili za odhod. Bil je strahovit mraz, denarja pa za sproti tolči revščino in plače visokih. Sodi z vinom so zapečateni čakali odločitev intendance. Odgovor iz Trsta je bil kratek: Naj se Voinovich nikar ne spreneveda, saj se dovoljenje ne nanaša na beneško vino, ki je itak prepovedano!¹⁹⁹

V Evropi 18. stoletja se je lakota pojavljala vsakih sedem do osem let. Za nekatere avtorje je to cena za akumulacijo kapitala, drugi pa to razlagajo kot uspeh oblasti v obvladovanju preteče maltuzijske krize.²⁰⁰ Za liberalno tradicijo je trg dober koordinator in nadzornik gospodarstva, ki dovolj

¹⁹⁵ AST IC, 413/291-298.

¹⁹⁶ AST IC, 420/174, 178.

¹⁹⁷ Poznal je torej motto beneškega ladjedelniškega programa, kjer so zastonski obroki vina bili ustaljena podkupnina slabo plačane delovne sile, ki sicer ne bi hotela delati za državo. Prim. Davis, R. C (1997): Venetian shipbuilders and the fountain of wine.

¹⁹⁸ "Poveri marinari che carichi di famiglia appena viver possono..." AST IC, 420/174.

¹⁹⁹ AST IC, 420/261-272.

²⁰⁰ Komlos, J. (1999): The threat of a Malthusian crisis in the Habsburg monarchy, 91.

uspešno in na primeren način rešuje temeljna ekonomska vprašanja. Država posega vanje tem bolj, čim bolj sama nastopa kot podjetnik. Skrb za javno dobro, za reveže in druge marginalne skupine je posebej v 18. stoletju postala nujna za vsakršen gospodarski razvoj in tako malone prva skrb evropskih oblasti (obvladovanje/preprečevanje katastrof, ki je vključevalo že nekaj stoletij veljavne karantene, sanitarne kordone, ki so preprečevali trgovanje z okuženo živino, plačevanje nadomestil za zakol okuženih oz. sumljivih čred in navodila za preusmeritev viškov žita na področja, kjer so visoke cene povzročale lakoto). Administrativni ukrepi so v revnih in lahko ranljivih družbah imeli dobre učinke, čeprav so nesorazmerno visoke davke za njih izvajanje plačevale prav revne plasti prebivalstva.

Fregati so v Kraljevici gradili prav v času po veliki lakoti leta 1763-64, h kateri je poleg slabih letin pripomogel tudi konec sedemletne vojne. Izpod orožja se je vrnilo mnogo mož, lačnih ust, ki prejšnja leta niso obdelali zemlje. Iz območja karlovškega generalata in Primorja se je odselilo prek tisoč družin.²⁰¹ Zaradi neizbežnih špekulacij je bilo pomanjkanje vse večje, rast cen hrane pa je zelo resno prizadela delavce na tradicionalnem tržišču delovne sile, kjer so dnino določali na daljše obdobje in jo dokaj težko spreminjali.²⁰² Intendanca je skušala omiliti beg iz Primorja tudi s priporočilom, naj bi prebivalce Karlobaga, kjer ni bilo nobene manufakture, zaposlili v kraljeviški ladjedelnici. Voinovich pa je tudi brez dodatnih lačnih ust imel resne težave s preskrbo z vodo in hrano, saj je gravitacijsko območje bilo še bolj revno,²⁰³ Fremautovih načrtov za obnovo vodnjaka v starem gradu oziroma gradnje vodovoda pa niso uresničili. Pitno vodo za ladjedelnice so vozili po morju iz Bakra in izvira Dobre, kar je pogosto motilo slabo vreme.²⁰⁴ V starem gradu, kjer so bili nastanjeni ladjedelnici, je dragocen vodnjak čuval Giuseppe Sandrini, ki je bil tudi pomočnik drobilca barv za krašenje fregat. Žilo pitne vode pa so iskali še novembra 1767.²⁰⁵

Delavci v ladjedelnici so za hrano morali skrbeti sami. Navadno so jo kupovali pri zakupniku preskrbe Arnoldtu, v zimskih mesecih, ko je pomanjkanje bilo največje, pa jih je Voinovich napotil do skladišč na Reki in v Bakru. Intendanca je seveda morala upravi skladišč izdati ukaz, da lahko tam kupujejo hrano tudi delavci iz Kraljevice.²⁰⁶ Ker je Voinovich s plačami zamujal za več mesecev, pa je med delavci prevladovala predvsem želja po odhodu. Ko so se žagarji septembra 1765 v krčmi okrepčali za 160 lir, so

²⁰¹ Krivošić, S. (1993): Promjene u kretanju godišnjeg broja vjenčanja, 23-24.

²⁰² Komlos, J. (1989): Nutrition and economic development in the 18th-century Habsburg Monarchy, 111.

²⁰³ AST IC, 414/64-71.

²⁰⁴ AST IC, 416/177, 413/423-424. Med stroški poslovanja za julij 1765 je tudi 189 lir za vodo iz Bakra.

²⁰⁵ AST IC, 420/54. Iskalcem so plačali 56 lir.

²⁰⁶ AST IC, 416/117.

vzeli svoje žage in odšli. Po nasilni privedbi nazaj so se opravičevali, češ da jim je uprava bila itak dolžna 50 cekinov.²⁰⁷

Dobavitelji hrane so se otepali trajnejših pogodb po fiksnih cenah, saj je negotovost bila prevelika, možnost hitrega zaslužka pa preveč vabljiva. Marca 1766 so se pred bakarskim glavarstvom zbrali mesarji iz Bakra in Hreljina, a zaradi splošnega pomanjkanja se nihče ni obvezal preskrbovati ladjedelce in vojaške posadke z govejim mesom. Voinovich je spet želel zaupati preizkušenim metodam neekonomske prisile in je prosil intendanco, naj ukaže bakarskim oblastem, da nekako prisilijo mesarje k podpisu pogodbe, ki bi zagotovila redno preskrbo po zmerni ceni, ladje, ki bi meso vozile v Kraljevico, pa bi bile oproščene pristaniških pristojbin. Mesarji se seveda niso pustili prelisičiti - zaupali so skritim zakonitostim trga, ki so jih morda poznali samo oni. Zakupnik Arnoldt pa se je lahko prepričal, da tudi če bi sklenili pogodbo, se je mesarji ne bi mogli držati.²⁰⁸ Zato se tudi on ni želel vezati s pogodbo, ampak dostavljati meso po siceršnjih tržnih cenah in v razpoložljivih količinah.

Vojaška posadka s tem seveda ni bila zadovoljna. Leto kasneje se je kapitan Friderik de Fridiwald pritožil, češ da Arnoldt prodaja meso v Kraljevici po šest soldov na libro in obljublja podražitev. Poročnik Sattler je zato ukazal vojaškemu mesarju, naj kupi živino kjerkoli, meso pa prodaja po pet soldov na libro. S cenovno vojno ni uspel, ker je mesar bil prepričan, da bi izgubil en sold pri vsaki libri mesa. Arnoldt mu je seveda svetoval, naj tudi on prodaja po šest soldov. Tudi druga živila so prodajali po dnevnih cenah, ne pa po pogodbi.²⁰⁹

Vremenske razmere

Tudi naravno okolje je prispevalo k zamudam pri gradnji, saj je določalo možnost preskrbe s surovinami in izdelki, pitno vodo ter hrano. Mrzle zime, burja in megla so oteževale življenje in promet po morju, neurja pa povzročala škodo na ladjedelskih napravah in ladjah. Ko je januarja 1767 Kraljevico obiskal svetnik Fremaut, je bil navdušen, saj je do splavitve druge fregate, *Stelle mattutine*, manjkalo samo še deset dni. Pietro Nocetti pa je bil v skrbeh, ker so ponoči čutili šibek potres, močnejši pa bi lahko poškodoval ladjo.²¹⁰

Ker kljub Voinovichevim prizadevanjem jeseni 1768 ladji še nista bili opremljeni, sta poleg denarja za opremljanje trošili tudi visoke zneske za

²⁰⁷ AST IC, 413/272.

²⁰⁸ AST IC, 415/7, 67.

²⁰⁹ AST IC, 416/164.

²¹⁰ AST IC, 416/145.

vzdrževanje. Šestega septembra okoli desete ure zvečer je naliv z močnim vetrom ("*violente pioggia e stravagante vento*") tako nagnil *Stello mattutino*, da je zajela vodo in se delno potopila. Sestrška ladja *Aurora* pa je izruvala kamniti steber (delo Blaža Prešerna), za katerega je bila privezana. Nočni čuvaji na *Stelli mattutini* so se komaj rešili. Nocetti je takrat še sodeloval pri gradnji, saj je za pot iz Trsta dobil 33 florintov, ocenil pa je, da bi ladjo lahko rešili v treh dneh lepega vremena, pregledali pa naj bi tudi, če ni utrpela notranjih poškodb.²¹¹ *Stella mattutina* je bila popravljena okoli 10. oktobra, Voinovich pa še novembra ni plačal stroškov reševanja in popravila (691 florintov).²¹²

Ladjedelska družba (*Fabbrica navale*) v Trstu je decembra 1767 zaprosila, če jim kraljeviška ladjedelnica lahko posodi drčo, sestavljeno iz dveh 118 čevljev dolgih tramov, za splavitev ladje. Voinovich je željo sicer uslišal, zabičal pa, da jo morajo vrniti do naslednjega marca, ko bodo čistili trupa pravkar zgrajenih fregat.²¹³ Avgusta 1768 je Arnoldt odpremil drčo v Trst, že septembra pa je skrbni Voinovich precej ostro pisal intendanci, naj iz Trsta že vrnejo drčo s pripadajočo opremo, saj so svojo ladjo že splavili, pozimi pa je čiščenje trupa zaradi vremena težko in nevarno početje. Če ladij ne bi očistili, bi ju napadli črvi.²¹⁴ Zaradi zahtevnosti polaganja drč na morsko dno so taka dela lahko opravljali le v toplejših mesecih.²¹⁵ Kaže, da je Voinovich bil upravičeno zaskrbljen, saj je drča bila na poti nazaj šele naslednjo pomlad, njegovi fregati pa slabo vzdrževani, še preden sta ugledali odprto morje. Antonio Bradisich je svojo trabakolo, s katero je peljal drčo v Kraljevico, moral čez noč zasidrati v zavetju otoka Cresa. V megli pa je vanjo trčila neznana ribiška barka iz Chioggie in potrgala vrvi, s katerimi je bila drča pritrjena. Iskati so jo lahko začeli šele ob zori in en tram našli nedaleč stran, drugega pa je precej kasneje naplavilo na obalo med Cesenaticom in Riminijem. Spoznali so ga po dolžini 118 čevljev in železnih obročih. V Kraljevico ga je aprila 1769 pripeljal Domenico Baronio iz Ravenne.²¹⁶

Epilog

Na neuspehe reform, zgrešene naložbe in nestrokovnost oblastnih struktur v pomorskih zadevah so opozarjali že sodobniki. Fregati so gradili skoraj pet let, državo sta namesto načrtovanih 100.000²¹⁷ stali 220.000 florintov, nikoli pa nista bili popolnoma opremljeni in oboroženi. Najverjetneje tudi nista opravljali svojega poslanstva - varovali avstrijske ladje pred barbareskami.

²¹¹ AST IC, 420/189-207.

²¹² AST IC, 420/236, 253.

²¹³ AST IC, 416/536-540.

²¹⁴ AST IC, 420/187, 197, 253.

²¹⁵ Formicola, A. (1983): A duecento anni dalla fondazione, 65.

²¹⁶ AST IC, 566/44.

²¹⁷ Zmajić, B. (1970): Konte Mitar Vojnović »direktor opreme brodova«, 57.

Voinovich je še 23. avgusta 1768 opozoril intendanco, da če v naslednjem letu ne nameravajo opremiti in oborožiti obeh fregat, naj prekinejo dobavo vrvi od Sinibaldija in Bozzinijev, saj bi se v letu dni skladiščenja uničile.²¹⁸

Cesarica je l. 1769 zahtevala, da sta ladji zasidrani v Trstu, služita pa obrambi mesta, trgovskih ladij na poti na Levant in šolanju pomorščakov.²¹⁹ Leto kasneje so ju odstopili Toskani, ki se je obvezala, da bo za 116.000 florintov stražarila na Jadranskem morju, na pomorski šoli v Livornu pa šolala šest avstrijskih državljanov.²²⁰ Najsvetlejši trenutek sta menda doživeli oktobra 1773, ko sta pod poveljstvom Johna Actona, Angleža, ki je prepričal Jožefa II., da je fregati odstopil Toskani, dosegli blestečo zmago nad maroškimi gusarji.²²¹ Prodali so ju leta 1778, ko se je dvor odločil za krčenje oborožitve.²²² Tržaški pristaniški kapitan Pietro Mayr pa l. 1779 omenja, da fregati še vedno počivata v Kraljevici.²²³



Topovi odvečnih fregat služijo za privez v kraljeviški Mali luki (foto avtor).

²¹⁸ AST IC, 420/187.

²¹⁹ Karaman, I. (1978): Kraljevica – ratna luka i arsenal, 175.

²²⁰ Zmajić, B. (1970): Konte Mitar Vojnović »direktor opreme brodova«, 61.

²²¹ Formicola, A. (1983): A duecento anni dalla fondazione, 58-59.

²²² Glete, J. (1993): Navies and nations, 544.

²²³ Herkov, Z. (1979): Gradnja ratnih brodova u Kraljevici, 121-123.

Od zelo ambiciozno zastavljenega načrta je ostal le arzenal v Kraljevici z direktorjem Voinovichem, ki je leta 1769 spet zaprosil za poveljstvo ene od fregat. Čeprav mu je intendantca priznavala nesporne zasluge pri gradnji fregat, mu je poveljstvo zavrnila, češ da je beneški podanik pravoslavne vere brez vojaškega čina. Za nagrado oziroma izhod iz neprijetnega položaja komerčnih uradnikov pa je lahko ostal vodja ladjedelnice z letno plačo tisoč florintov.

Zaključne račune celotne gradnje so sestavljali še dolgo po izplutju fregat v Toskano.²²⁴ Za Kraljevico je postala pomembnejša trgovina, predvsem izvoz žita in uvoz soli, ladjedelski mojstri pa so se odselili. Leta 1780 je bilo tam za naselitev primernih več praznih hiš in dva grada.²²⁵

Nekatere obrtne dejavnosti, ki so začele v letih gradnje fregat, so nato v manjšem obsegu nadaljevale proizvodnjo. Ker so pričakovali, da bo Trst postal tudi vojaško пристanišče z veliko ladjedelnico, je s Tržačanko poročeni kovač Angelo Cestari v gradnjo nove kovačije sider, nabavo orodja in surovin vložil kar lepo premoženje, za posojilo jamčil z ženinimi nepremičninami v vrednosti 8.000 ducatov, vabil kovače iz Benetk in za vajenca želel vzeti dva dečka iz ubožnice. V naslednjih letih pa tudi zaradi spremenjenih političnih razmer ni imel dovolj prometa. Novembra 1769 je svetnik Ricci ugotovil, da Cestari še ni začel vračati posojila. Maja 1772 so novozgrajeno kovačijo zaprli, Cestari pa je v svoji stari izdeloval le manjša sidra.²²⁶ Prebivalci kvarnerskih obal so še vedno bili na robu preživetja²²⁷ in Ricci je še vedno opozarjal, da sta ladjedelski program in podpiranje oborožitve trgovskih ladij dražja od premirja z Alžirijo.

Pri odločitvi za gradnjo, ne pa za nakup že opremljene ladje, je prevladalo prepričanje, ki ga je podpiral tudi kancler Kaunitz, da se bodo ob gradnji fregat razvijale domače obrti, porabljale domače surovine, izurili domači ljudje, denar bi ostal v državi. Intendantca pa je strokovnjake in strateške surovine za gradnjo fregat morala nabaviti preko zvez in poznanstev, obrtniki in trgovci, večinoma iz Genove, Benetk, Ancone in Livorna, pa so skušali bogateti s posojili naivne države in cenenim delom kaznjencev, bolnikov in sirot ter si kupiti kak plemiški naslov (kot npr. nekdanji kovač Rusconi in trgovec z železom Michelangelo Zois). Izkušeni ladjedelci so bili tujci, ki jih je intendantca drago plačala, nato pa so se (lahko) odselili. Gravitacijsko zaledje Kraljevice zaradi revščine prebivalstva ni moglo zagotoviti primerne delovne sile, varnosti ter preskrbe s hrano in lesom. Država je želela

²²⁴ Karaman, I. (1978): Kraljevica – ratna luka i arsenal, 176.

²²⁵ Erceg, I. (1971): Pokušaj naseljavanja Crnogoraca u Kraljevicu i uz Karolinu, 310.

²²⁶ AST IC, 227/120-134. Domači ladjarji so raje kupovali holandska in genovska sidra, v Trstu pa so pristajale ladje z največ 1.200 funti težkimi sidri.

²²⁷ Erceg, I. (1961): Stanje pomorstva Rijeke u vrijeme reinkorporacije, 393.

regulirati ladjedelstvo, ki pa je v avstrijskem Primorju lahko obstajalo samo kot naprednejša oblika proizvodnje s svobodno, mobilno in bolj ali manj kvalificirano delovno silo, ki se zaradi močne sezonske komponente da najeti tudi za posamezen dan ali določeno delo. Intendanca se je srečala z omejeno ponudbo na vseh tržiščih (delovne sile, surovin, izdelkov, hrane), pričakovala pa, da jih bo obvladala z administrativnimi ukrepi. Ravnanje s človeškimi viri je prepuščala tradicionalnim mehanizmom prisege, avtoritete in groženj. Državne reforme so pogosto izvajali skozi priporočila, spremembe pa niso smele biti preveč radikalne. Oblast je sicer želela ustvariti čim ugodnejše razmere za razvoj trgovine in industrije, od česar se je nadejala prihodkov v vedno prazno državno blagajno, ni pa smela prizadeti osnov monarhije in položaja visokega uradniškega plemstva. Preživela je lahko le tako, da je podpirala lastne grobarje.

Viri in literatura

Arhivski viri

Archivio di Stato Trieste, Fond Intendenza Commerciale - AST IC.

Literatura

(1892): Relazioni dei podestà e capitani di Capodistria. Atti e memorie della Società Istriana di archeologia e storia patria, 8, 1-2. Parenzo, Società Istriana di archeologia e storia patria.

(1925): Zvonarna strojnih tovarn in livarn d.d. v Ljubljani. Ilustrirani Slovenec, 40. Ljubljana, 4.

(1926): Iz zvonarne Strojnih tovarn in livarn, d.d. v Ljubljani. Ilustrirani Slovenec, 26, 208.

Ambrožič, M. (1993): Zvonarstvo na Slovenskem. Ljubljana, Teološka fakulteta.

Antić, V. (1982): Općina Rijeka: Rijeka, Trsat/Sušak, Kastav, Grobnik, Bakar, Hreljin, Kraljevica. Povijest naselja od postanka do 1980. godine: teze. Rijeka, Povijesno društvo.

Antić, V. (1986): Rat na rekama kroz vekove. Beograd, Mornarički glasnik.

Appleby, J. & Hunt, L. & Jacob, M. (2001): Telling the truth about history. V: Jenkins, K. (ur.): The postmodern history reader. London, Routledge, 209-218.

Barbalić, R. (1966): Historijski razvitak brodogradnje u Kraljevici od prvih početaka do konca drugog svjetskog rata. Pomorski zbornik 4. Rijeka, 119-134.

Braudel, F. (1991): Čas sveta: materialna civilizacija, ekonomija in kapitalizam, XV.-XVIII. stoletje. I. Ljubljana, ŠKUC, Znanstveni inštitut Filozofske fakultete.

Cipolla, C. M. (1989): La diffusione delle tecniche. Le tre rivoluzioni e altri saggi di storia economica e sociale. Bologna, Il Mulino.

Coleman, D. C. (1983): Proto-industrialization: a concept too many. Economic history review, 2nd series, 36. Oxford, 435-448.

Cova, U. (1992): Commercio e navigazione a Trieste e nella monarchia asburgica da Maria Teresa al 1915. Udine, Del Bianco.

Davis, R. C. (1997): Venetian shipbuilders and the fountain of wine. Past & Present, 156. Oxford, 55-86.

Erceg, I. (1961): Stanje pomorstva grada Rijeke u vrijeme reinkorporacije (1776/77). Zbornik Historijskog instituta Jugoslavenske akademije, 3. Zagreb, 373-418.

Erceg, I. (1970): Trst i bivše Habsburške zemlje u međunarodnom prometu: (merkantilizam u drugoj polovici 18. stoljeća). Zagreb, JAZU.

Erceg, I. (1971): Pokušaj naseljavanja Crnogoraca u Kraljevicu i uz Karolinu. Starine, 55. Zagreb, 305-331.

- Erceg, I. (1977): Sjevernojadranske luke u ekonomskoj politici bečkog dvora (18. stoljeće). *Acta historico-oeconomica Iugoslaviae*, 4. Zagreb, 7-21.
- Faber, E. (2001): Trieste and the Austrian Littoral 1700-1850. V: François, L. & Isaacs, A. K. (ur.): *The sea in European history*. Pisa, Edizioni Plus, 57-70.
- Finzi, R. [et al.] (ur.) (2001-2003): *Storia economica e sociale di Trieste*. Vol. 1-2. Trieste, Lint.
- Fontenay, M. (1991): Le Maghreb barbaresque et l'esclavage méditerranéen aux XVIe-XVIIe siècles. *Les cahiers de Tunisie*, 44, 157-158. Tunis, 7-43.
- Formicola, A. (1983): A duecento anni dalla fondazione: il cantiere di Castellammare, pietra militare dello sviluppo della Marina Napoletana. *Rivista marittima*, 10, 116. Roma, 58-72.
- Franetović, D. (1958): O ulcinjskim gusarima. *Naše more*, 3. Dubrovnik, 180-183.
- Geary, P. J. (2005): *Mit narodov: srednjeveški izvori Evrope*. Ljubljana, Studia humanitatis.
- Geremek, B. (1996): Usmiljenje in vislice: zgodovina revščine in milosrčnosti. Ljubljana, ISH Fakulteta za podiplomski humanistični študij.
- Gestrin, F. & Mihelič, D. (1990): Tržaški pomorski promet 1759/1760. Ljubljana, SAZU.
- Gestrin, F. (1972): Mitninske knjige 16. in 17. stoletja na Slovenskem. V Ljubljani, SAZU.
- Gestrin, F. (1994): Pojav podjetij v času od poznega srednjega veka do manufakturnega obdobja. *Prispevki za novejšo zgodovino*, 34. Ljubljana, 5-17.
- Ginzburg, C. (1976): *Il formaggio e i vermi: il cosmo di un mugnaio del '500*. Torino, Einaudi.
- Ginzburg, C. (1989): *Storia notturna: una decifrazione del sabba*. Milano, Einaudi.
- Ginzburg, C. (1993): *Microhistory: two or three things that I know about it*. *Critical inquiry*, 20. Chicago, 10-35.
- Glete, J. (1993): *Navies and nations: warships, navies and state building in Europe and America, 1500-1860*. Vol. 2. Stockholm, Almqvist & Wiksell.
- Herkov, Z. (1979): *Gradnja ratnih brodova u Kraljevici 1764-1767*. Pazin, Rijeka, Historijski arhiv.
- Jenkins, K. (1995): *Re-thinking history*. London, Routledge.
- Jenkins, K. (1999): *Why history? Ethics and postmodernity*. London, Routledge.
- Kalmar, J. (1985): Načrti pomorske trgovine prek Trsta iz časa vladavine Karla VI. *Kronika*, 33, 2-3. Ljubljana, 137-141.
- Karaman, I. (1978): Kraljevica - ratna luka i arsenal Habsburške monarhije u osamnaestom stoljeću. *Radovi*, 11. Zagreb, 147-181.
- Klen, D. (1979): Izgradnja ratne luke i brodogradilišta u Kraljevici na početku XVIII stoljeća. *Pomorski zbornik*, 17. Rijeka, 487-511.

- Komlos, J. & Heintel, M. (1999): The threat of a Malthusian crisis in the Habsburg monarchy. *Journal of interdisciplinary history*, 30, 1. Cambridge, 91-98.
- Komlos, J. (1989): Nutrition and economic development in the eighteenth-century Habsburg monarchy: an anthropometric history. Princeton, University press.
- Krivošić, S. (1993): Promjene u kretanju godišnjeg broja vjenčanja kao znak pojave oskudice hrane i gladi u Hrvatskoj tijekom XVIII. stoljeća. *Rad Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti, Razred za društvene znanosti*, 30, 191. Zagreb, 17-58.
- Lane, F. C. (1932): The rope factory and hemp trade of Venice in the fifteenth and sixteenth centuries. *Journal of economic and business history*, 4, 4. Cambridge, 830-847.
- Le Roy Ladurie, E. (1980): Montaignou: Cathars and Catholics in a French village 1294-1324. Harmondsworth, Penguin.
- Levi, G. (1995): Nematerialna dediščina: življenjska pot piemontskega eksorcista iz XVII stoletja. Ljubljana, ŠKUC, Znanstveni inštitut Filozofske fakultete.
- Lukežić, I. (2000): Riječka brodogradnja do konca XIX. stoljeća. *Sušačka revija*, 8, 29. Rijeka, 69-82.
- Margetić, L. (1994): Iz starije povijesti Kraljevice. *Vjesnik Povijesnog arhiva Rijeka*, 35/36. Rijeka, 145-156.
- Marzari, M. (1998): L'arte della progettazione e della costruzione navale a Trieste tra il XVIII e il XIX secolo. V: Marzari, M. (ur.): *Navi di legno: evoluzione tecnica e sviluppo della cantieristica nel Mediterraneo dal XVI secolo a oggi*. Grado, Comune, Trieste, Lint.
- Maštrović, V. (1983): Posljednji gusari na Jadranskom moru. Zagreb, Matica hrvatska.
- Mitić, I. (1980): Pomorskotrgovačka djelatnost dubrovačkih brodova u Trstu tokom XVIII i početkom XIX stoljeća. *Jugoslovenski istorijski časopis*, 20, 1-4. Beograd, 261-275.
- Muir, E. (1993): Mad blood stirring: vendetta & factions in Friuli during the Renaissance. Baltimore, The Johns Hopkins University Press.
- Nadal, G. L. (1993): Contribution à l'étude du revenu dans un système commercial maritime non conventionnel: la course européenne en Méditerranée durant le XVIIe et XVIIIe siècles. *Studia historiae oeconomicae*, 20. Poznań, 119-129.
- Panzac, D. (1988): Une activité en trompe l'oeil: la guerre de course a Tripoli de Barbarie dans la seconde moitié du XVIIIe siècle. *Revue de l'Occident Musulman et de la Méditerranée*, 47, 1. Aix-en-Provence, 127-141.
- Petrović, N. (1978): Plovidba i privreda srednjeg Podunavlja u doba merkantilizma: izgradnja kanala Dunav-Tisa i naponi za povezivanje srednjeg Podunavlja sa Jadranskim morem krajem XVIII veka. Beograd, Istorijski institut.
- Prelovšek, D. (1985): Terezijanski Trst. *Kronika*, 33, 1. Ljubljana, 28-41.

- Presl, I. (1997): Cesarica, reši nas lakote in stečaja. Primorska srečanja, 21, 193. Koper, Nova Gorica, 379-381.
- Presl, I. (1997): Tudi trgovci umirajo, mar ne? Primorska srečanja, 21, 194/195. Koper, Nova Gorica, 462-465.
- Presl, I. (1998): Dokler je še vetra kej.... Primorska srečanja, 22, 202. Koper, Nova Gorica, 108-113.
- Presl, I. (2003): Delovna disciplina v predindustrijskih družbah - primer beneških ladjedelcev. Primorska srečanja, 27, 269-270. Koper, Nova Gorica, 22-27.
- Preto, P. (2004): I servizi segreti di Venezia. Milano, Il Saggiatore.
- Pritchard, J. (1987): From shipwright to naval constructor: the professionalization of 18th-century French naval shipbuilders. Technology and culture, 28, 1. Chicago, 1-25.
- Reid, D. (2001): The historian and the judges. Radical history review, 80. New York, 135-148.
- Rorty, R. (1999): Contingency, irony, and solidarity. Cambridge, Cambridge University Press.
- Rosaldo, R. (200?): From the door of his tent: the fieldworker and the inquisitor. V: Clifford, J. & Marcus, G. E. (ur.): Writing culture: the poetics and politics of ethnography. Berkeley, University of California Press, 77-97.
- Škrobonja, A. (1995): Potres u Rijeci 1750. u djelima suvremenika kroničara, liječnika i slikara. V: Zupanič Slavec, Z. (ur.): Medicinski in socialni pogledi na ljubljanski potres 1895. Pintarjevi dnevi. Ljubljana, Inštitut za zgodovino medicine Medicinske fakultete, 169-175.
- Šorn, J. (1959): Trst in njegovo neposredno zaledje v prvih treh desetletjih XVIII. stoletja. Kronika, 7, 3. Ljubljana, 148-162.
- Šorn, J. (1978): Kmečka in obrtniška proizvodnja ter založništvo v drugi polovici 18. stoletja. Zgodovinski časopis, 32, 1-2. Ljubljana, 61-99.
- Šorn, J. (1978): Pregled našega železarstva za stoletje od okoli 1760 do okoli 1860. Zgodovinski časopis, 32, 3. Ljubljana, 243-277.
- Šorn, J. (1979): Od klasičnih tekstilnih manufaktur k mehaničnim tekstilnim tovarnam. Zgodovinski časopis, 33, 1. Ljubljana, 13-47.
- Tamaro, A. (1924): Storia di Trieste. Roma, A. Stock.
- Thirgood, J. V. (1981): Man and the Mediterranean forest: a history of resource depletion. London, Academic Press.
- Trisciuzzi, L. & De Rosa, D. (1986): I bambini di sua maestà: esposti e orfani nella Trieste del '700. Milano, F. Angeli.
- Umek, E. (1986): Plovba po Savi v 18. stoletju. Zgodovinski časopis, 40, 3. Ljubljana, 233-268.
- Valenčič, V. (1972): Ljubljanski trgovec in bankir Caharija Waldtreich (1623-1682). Zgodovinski časopis, 26, 3-4. Ljubljana, 317-347.
- Valenčič, V. (1977): Žitna trgovina na Kranjskem in ljubljanske žitne cene od srede 17. stoletja do prve svetovne vojne. Ljubljana, SAZU.
- Verginella, M. (1995): Od Crocejevih nečakov do mikrozgodovine: spremna beseda. V: Levi, G.: Nematerialna dediščina: življenjska pot piemontskega

eksorcista iz XVII. stoletja. Ljubljana, ŠKUC, Znanstveni inštitut Filozofske fakultete, 215-231.

Zmajić, B. (1970): Konte Mitar Vojnović »direktor opreme brodova« carice Marije Terezije i brodogradilište u Kraljevici. Godišnjak Pomorskog muzeja u Kotoru, 18. Kotor, 55-62.

Žargi, M. (1989): Začetki zvonarne in livarne Samassa v Ljubljani. V: Horvat, J.: Slovenci v letu 1789. Ljubljana, Narodni muzej, 101-105.

Žontar, J. (1956): Platnarstvo in sitarstvo v loškem gospostvu v 18. stoletju. Loški razgledi, 3. Škofja Loka, 89-102.

Žontar, J. (ur.) (1988): Handbücher und Karten zur Verwaltungsstruktur in den Ländern Kärnten, Krain, Küstenland und Steirmark bis zum Jahre 1918: ein historisch-bibliographischer Führer = Priročniki in karte o organizacijski strukturi v deželah Koroški, Kranjski, Primorju in Štajerski do leta 1918: zgodovinsko-bibliografski vodnik = Manuali e carte sulle strutture amministrative nelle province di Carinzia, Carniola, Litorale e Stiria fino al 1918: guida storico-bibliografica. Graz [etc.], Steiermärkisches Landesarchiv [etc.].



Severnoafriško gusarstvo v 18. stoletju kot slepilni maneuver

MAGDA REJA

Izvleček

Prispevek osvetljuje gusarsko dejavnost v drugi polovici 18. stoletja, kot jo lahko razberemo iz arhivskega dokumenta francoskega ministrstva za zunanje zadeve. Gre za zapise o gusarskih ladjah, ki so izplule iz pristanišča Tripoli de Barbarie, njihovih lastnikov in kapitanih, o tipih ladij in oborožitvi, morskih spopadih, zavzetjih in izgubah, trajanju gusarskih pohodov in tveganjih. Prispevek pojasnjuje vzroke za vzpone in padce gusarske aktivnosti, primerjava to dejavnost Tripolija in Alžira, njune flote, oboroženih ladij itn. Mirovne pogodbe z mnogimi evropskimi državami, s katerimi so si le-te kupile varnost pred napadi, so povzročile počasen zaton gusarstva. Kljub temu pa je ostajal strah pred gusarji, ki je postal učinkovito sredstvo pritiska, gusarska vojna pa špekulacija s strahom.

Sintesi

Il contributo illustra l'attività corsara nella seconda metà del 18. secolo. come lo si evince dai documenti d'archivio del ministero agli esteri francese. Si tratta di documenti riguardanti le navi corsare che salpavano dal porto di Tripoli de Barbarie, i loro proprietari, i capitani, i tipi di navi, le armi, le battaglie, le conquiste e le perdite ecc. Si spiegano le cause degli alti e bassi dell'attività corsara, il paragone dell'attività corsara tra Tripoli e Algeri, le due flotte, le navi corsare e le navi confiscate ecc. I trattati di pace con numerosi stati europei che in questo modo si comperavano la pace dalle incursioni corsare, hanno portato al lento degrado dei corsari. Ciononostante il timore delle incursioni corsare è rimasto inalterato ed è diventato un efficace mezzo di pressione. La guerra corsara è così diventata oggetto di speculazione con la paura.



četrtri Point Pescade v zahodnem delu Alžira je trg Raisa Hamiduja z njegovim kipom in vilo, v kateri je ta gusarski admiral alžirskega *deja*, poročen s svojo italijansko jetnico, bival v začetku 19. stoletja. Rais Hamidou, s pravim imenom Mohamed Ben Ali, se je rodil leta 1765, umrl pa 17. junija 1815 v spopadu z ameriško eskadro, ki je prišla zahtevati opravičilo od *deja* Omarja zaradi žalitve ameriške zastave in flote. Za Alžirce je ta gusarski poveljnik pomemben predvsem zato, ker je bil alžirskega porekla, kar je bila redkost. Večina kapitanov je bila Turkov ali *renegatov* - spreobrnjencev v islam. Turka sta bila tudi najslavnejša gusarja, brata Barberousse, Aroudj in Kheir-El-Din, admiral otomanske flote, ustanovitelj *Régence d'Alger*, ki mu je carigrajski sultan nudil finančno in vojaško pomoč ter mu leta 1518 podelil naziv *berlerbej*.

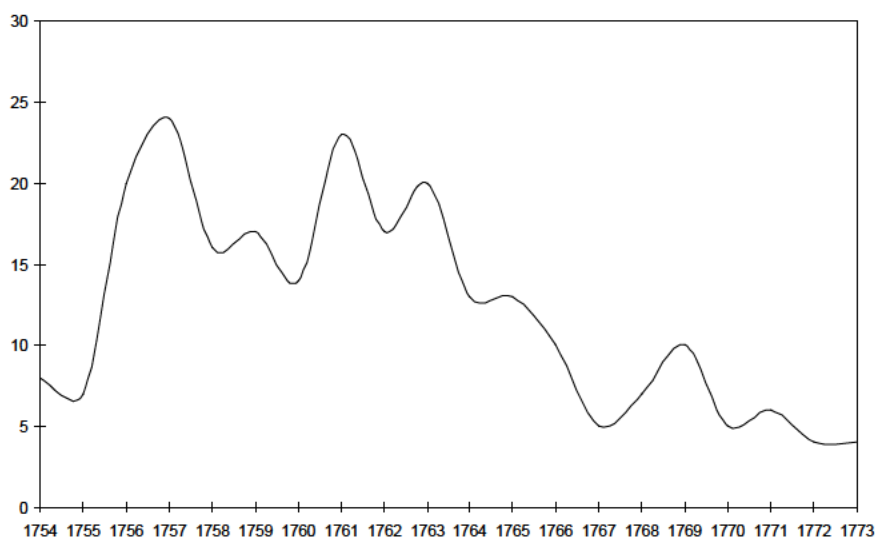
Cvetoče obdobje otomanske dominacije in plodnega barbaresknega gusarstva traja tri stoletja. V 18. stoletju je Alžir močno gusarsko mesto z več kot sto tisoč prebivalci, ki so prišli z vseh strani Sredozemlja, mnogi kot gusarski ujetniki. Gusarstvo je bilo pomembna dejavnost, vzpodbujalo je razvoj trgovine, ladjedelništva, orožarstva ... Gusarji, ki jih viri in literatura imenujejo Barbareski (*Barbaresques*, *Barbareschi*), so se z dolgih bojnih pohodov, oboroženih z arzenalom otomanskega imperija, vračali v matične luke Alžir, Tunis, Tripoli in Carigrad z bogatim plenom in stotinami ujetnikov. To niso bili posamezni bojni pohodi, temveč velike operacije, vodene iz Carigrada, s ciljem širiti otomanski imperij in islam proti zahodu. Obdobje velikih osvajalskih pohodov se konča s porazom pri Lepantu (Grčija) leta 1571, ko Turki sklenejo premirje s španskim kraljem. Gusarske vojne počasi izgubljajo svojo nekdanjo moč, še dolgo pa ostane živ spomin in strah pred gusarskimi napadi, čeprav resnična nevarnost ne preti več. V 18. stoletju gusarstvo v Sredozemlju ni bilo več tako nevarno kot v prejšnjih stoletjih, ko je povzročalo resne vojaške zaplete, ogrožalo varnost plovbe in na svoj način oplajalo literaturo. Vendar pa je med prebivalci sredozemskih obal in pomorščaki še vedno vzbujalo strah in grozo.

Iz arhivskih dokumentov francoskega ministrstva za zunanje zadeve lahko bolje spoznamo pomen in vlogo gusarstva v Sredozemlju v 18. stoletju, posebej med letoma 1754 in 1773.¹ Podatki o gusarskih kapitanih, njihovih ladjah in lastnikih, morskih spopadih, zavzetjih in izgubah, nam lahko osvetlijo nekatere vidike te dejavnosti v Sredozemlju v drugi polovici 18. stoletja. Opirali smo se predvsem na broširan zvezek z 72-imi stranmi formata 32 X 13 cm z naslovom *Memorial* (dnevnik, beležnica), ki priča o gusarskih ladjah, ki so izplule iz пристanišča Tripoli de Barbarie. Prvi zapis, datiran 8. junija 1754, govori o šambeku pod poveljstvom kapitana *agy*

¹ *Mémorial des bâtiments corsaires sortis du port de Tripoli de Barbarie*, Archives des Affaires étrangères.

hibrahim Casdalyja, oboroženem z 20-imi topovi in 12-imi tromboni, ki je bil paševa last. Seznam, ki ga je natančno in dosledno vodil francoski konzulat v Tripoliju, vsebuje 243 podobnih zapisov, od katerih je zadnji datiran 3. oktobra 1773. Zabeleženi so certifikati, patent, ki so jih podeljevali gusarskim kapitanom pred odhodom na pohode in so jih slednji vmili ob prihodu v matično pristanišče. Te listine so jim zagotavljale varstvo in pomoč kraljeve flote pri reševanju ladij, če le ne bi napadali francoskih trgovskih ladij. Iz dokumenta je razvidno, da je med letoma 1754 in 1773 bilo 243 gusarskih napadov, kot kaže naslednja razpredelnica:

Leto	Število napadov	Leto	Število napadov
1754	8	1764	13
1755	7	1765	13
1756	20	1766	10
1757	24	1767	5
1758	16	1768	7
1759	17	1769	10
1760	14	1770	5
1761	23	1771	6
1762	17	1772	4
1763	20	1773	4
Skupaj		243	



Gibanje števila gusarskih napadov ladij iz Tripolija v letih 1754-1773

Število gusarskih napadov se je od leta do leta precej razlikovalo, v veliki meri je bilo odvisno od diplomatskega in vojaškega položaja. Pogum so gusarskim poveljnikom spodbujale, zavirale ali jemale tri vrste dogodkov. Sedemletna vojna je v letih 1756-1763 ustvarjala ozračje negotovosti, nestabilnosti, ki je bilo gusarstvu naklonjeno. Število (tripolitanskih) gusarskih napadov se je povečalo od sedmih leta 1755 na dvajset leta 1756 in rekordnih štiriindvajset leta 1757. V naslednjih letih se je gibalo med štirinajstimi in dvajsetimi. Nasprotno pa sta vdor ruske flote v Sredozemlje leta 1770 in njena prisotnost v naslednjih letih ogrozila tovrstno dejavnost otomanskih ladij. Tripolitanski napadi postajajo redkejši: pet v letu 1770 ter po štiri leta 1772 in 1773. Tretji pomemben dejavnik, ki je vplival na zmanjšanje števila gusarskih napadov po letu 1766, so pogodbe med Tripolijem in več evropskimi državami, kot na primer mirovna pogodba z Beneško republiko.

Poveljniki

Memorial odkrije poleg imen tudi izvor gusarskih poveljnikov. Od 243-ih naštetih je bilo štiriindvajset Turkov, triindvajset Arabcev - po eden iz Tetouana in Tunisa in dva iz Soussa -, triindvajset spreobrnjenih iz krščanstva v islam ter sto triinsedemdeset Albancev, večinoma iz Ulcinja. Med njimi je bilo le devetnajst Tripolitancev, tj. 8,7 %, dvesto štiriindvajset pa tujcev, od katerih 71,1 % Albancev.² Prisotnost slednjih na poveljstvu gusarskih ladij pa se je spreminjala. Leta 1754 ni bilo nobenega poveljujočega Albanca, poveljevalo pa je šest Turkov in dva Arabca, dva Albanca pa sta poveljevala leta 1755. Z začetkom sedemletne vojne in porastom agresivnih gusarskih napadov pa se je njihovo število znatno povečalo: od sedemnajst leta 1756 do enaindvajset leta 1757. V letih 1758 in 1759 je bila med kapitani le še desetina Albancev, povečalo se je število t. i. spreobrnjenec, Arabcev in Turkov pa med poveljniki ni bilo. Od leta 1760 do 1766 pa so bili skoraj vsi gusarski poveljniki spet Albanci.³ Naslednjega leta pa jim je turški paša to prepovedal. Kasneje se jih pojavi le še peščica, po letu 1770 eden ali dva, ko je manjša bila tudi gusarska dejavnost. Večina se jih je vrnila na Balkan.

Mnogi kapitani so v *Memorialu* pojavijo le enkrat ali dvakrat. Lastniki jim niso več zaupali svojih ladij ali pa so izginili (preminuli) v spopadih ali brodolomih. Nekaj pa se jih pojavlja skozi več desetletij. Spreobrnjenec Moustafa Gariani je poveljeval osmim gusarskim napadom med letoma 1763

² V pismu z dne 7. julija 1770 francoski konzul iz Tripolija poroča o ladjah tunizijskih gusarjev, ki so odpluli iz Tripolija proti Levantu. Kapitani šestih ladij so Turki z egejskih otokov Mikonos, Rodos in Kreta.

³ Ulcinjske kapitane so spremljali albanski mornarji. 25. oktobra 1766 se je kapitan Seiffelah v napad odpravil s šebekom in posadko stotih mož, od katerih je bilo polovica Mavrov in polovica Albancev.

in 1771, Albanec Moustafa enajstim med letoma 1756 in 1763, Albanec Nouno Rais osmim od leta 1758 do 1765 in od 1772 do 1773.



Skupina sužnjev in gusarjev pred nekim barbaresknim pristaniščem
(Bradford, E. (1972): *L'ammiraglio del sultano*. Milano, Mursia)

Ladje

V *Memorialu* je poleg imena kapitana označen tudi tip ladje, ki ji poveljuje, ter njena oborožitev, npr. topovi, možnarji, trombloni, od leta 1766 pa tudi število posadke. V dvajsetih letih in 243-ih napadih so tripolitanski gusarji uporabljali:

- 11 barkov, ki imajo 10 do 24 topov,
- 9 bojnih čolnov z 2 do 6 topovi, od tega 73 % možnarjev,
- 8 brigantinov z 10 do 20 topovi, dva pa jih imata po 31 in 40,
- 2 kaika, oborožena z 1 ali 2 možnarjema,
- 25 šebekov, 3 imajo po 8 topov, 17 jih ima od 10 do 20, 3 pa med 20 in 30 s posadko od 60 do 100 mož,
- 56 *escampevies*, oboroženi z enim do dvema topovoma in 2 do 4 možnarji, z 9-imi do 13-imi klopmi z veslači,
- 3 feluke s podobno oborožitvijo kot *escampevies*,

- 104 galeote, oborožene kot *escampavies*, s po 14 klopami z veslači in posadko 25 do 50 mož,
- 9 pinkov z 10-imi do 12 topovi, eden pa jih ima 20,
- 4 polake z 10-imi do 14-imi topovi,
- 4 šambeki z 18-imi do 32-imi topovi in možnarji,
- 3 tartane z 8-imi do 10-imi topovi,
- 5 bojnih ladij s 26-imi do 34-imi topovi.

Teh trinajst različnih tipov gusarskih ladij lahko razdelimo v dve skupini:

- majhne ladje (*bateaux*, *caiques*, *escampevies*, *felouques*, *galiotes*) predstavljajo 70 % vseh plovil, imajo dva do šest topov, v glavnem možnarjev, plujejo na jadra ali vesla.
- velika plovila (*barques*, *brigantins*, *chebecs*, *pinques*, *polacres*, *sambequins*, *tartanes* in *vaisseaux*) so brez vesel in oborožena s topovi, predstavljajo 30 % vseh gusarskih plovil.

Escampevie in galeota sta različna izraza za pravzaprav enako plovilo, ki je bilo najbolj razširjeno, predstavljalo pa je kar dve tretjini vseh plovil gusarske flote. Leta 1761 pa se pojavi nov tip velike ladje, šebek, ki izpodrine ostala velika plovila. Tako postanejo galeote in šebeki glavna tipa plovil tripolitanske gusarske flote.⁴

V barbaresknemu regentstvu ni bilo primerne ladjedelnice, ki bi lahko hitro in dobro zgradila ter opremila velike šebeke, zato so jih naročali drugod, npr. na Kreti ali Rodosu.⁵ Da bi si priskrbeli potreben material, so Tripoli in druge gusarske države od 17. stoletja dalje v pogodbah, podpisanih z nekaterimi evropskimi državami, določili klavzule o dobavi tako imenovanega strateškega materiala. Po pogodbi, podpisani leta 1683, je Nizozemska dobavila 150 sodov (*bariles*) smodnika, 3.000 topovskih krogel, debele žične vrvi in jambore. Taka vrsta donacije postane pravilo ob vsakem podaljšanju pogodbe zlasti z državami severne Evrope. Leta 1773 se tripolitski ambasador iz Kopenhagna in Stockholma vrne domov z večjimi količinami nakita, dragocenega blaga in pohištva, predvsem pa topov in topovskih krogel ter železnih palic, tj. surovin za izdelavo orožja.⁶

⁴ V pismu dne 29. oktobra 1766 francoski konzul omenja šebek, ki so ga zgradili na Kreti, z albanskim kapitanom Alycou Reisem, posadko šestdesetih mož in desetimi topovi.

⁵ Leta 1770 pošlje tunizijski *bej* eskadro v pomoč otomanski floti v boju proti Rusom. Med postankom v Tripoliju pošlje francoski konzul v Marseille poročilo o eskadri šestih ladij, od katerih so bile tri velike angleške izdelave, ena barka in ena brigantina s Krete, ena pa je bila zgrajena na Rodosu.

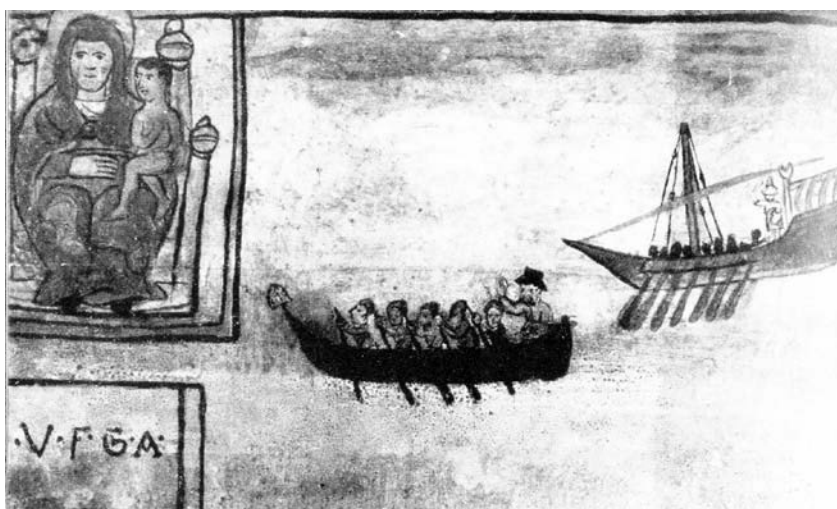
⁶ V pismu z dne 12. decembra 1773 francoski konzul poroča, da je bila Njegova Eksclenca zelo vesela te oborožitve, ki jo je v njegovem arzenalu zelo primanjkovalo.



Del Sredozemlja s severnoafriško obalo, ki je nudila zatočišče gusarjem (Coronelli, V. M. (1697?): Globi del padre Coronelli. In Venetia, Poletti)

Poleg ladijske opreme in oborožitve potrebuje gusarska ladja za svojo številčno posadko in dolge pohode tudi velike količine živil, ki jih je včasih težko priskrbeti. Novembra in decembra 1765 je npr. sestradana posadka šebeka, ki ga je vodil Berguetas Rais, ne meneč se za strogo obvezo o nenapadanju francoskih trgovskih ladij, napadla in odvzela živež pol ducatu ladij ob peloponeški obali. V domačo lukso se je vrnila 4. aprila naslednjega leta z najmanj stotimi možmi na krovu, ki v času gusarske ekspedicije niso imeli uspeha, napadli pa so šest zavezniških ladij zaradi lakote ...⁷

⁷ Kapitan Joseph Villeneuve poroča, da so z njegove ladje St. Ane izropali pet centov prepečenca, ki je tehtala poldrugi cent suhega mesa, prav toliko riža idr.



Votivna podoba z gusarsko galejo, ki zasleduje ribiški čoln (očitno ga ni ujela). (Bradford, E. (1972): *L'ammiraglio del sultano*. Milano, Mursia)

Ladjarji

Memorial natančno navaja kategorijo ladjarja za dvesto štirideset gusarskih ekspedicij. Paša jih je opremil 135 oziroma 56,3 %, drugi (neimenovani) privatniki 79 ali 32,9 %, poveljnik mornarice (*le Rais de la Marine*) pa 26 ali 10,8 %.

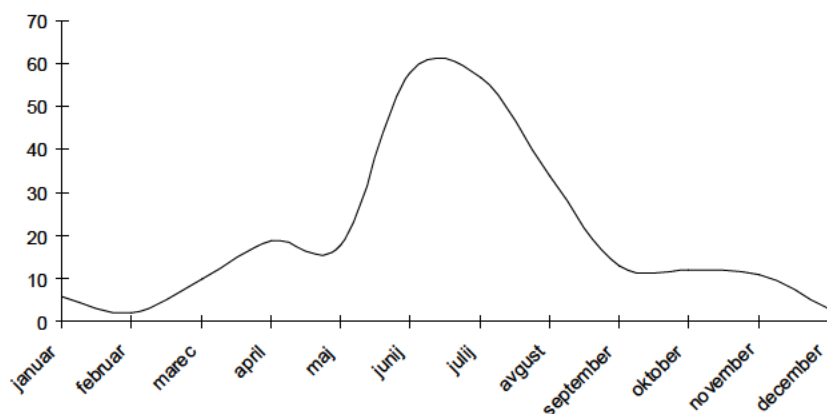
Do leta 1767 je oborožitev ladij v glavnem v domeni paše in nekaterih zasebnikov, *Rais*, mornariški poveljnik, sodeluje le pri opremitvi treh ladjah v letih 1763-1765. Po letu 1767 pa postanejo intervencije privatnikov in tudi paše vse redkejšje, v letih 1772-73 je edini opremljevalec *Raisove* mornarice.

Med sedemletno vojno, v obdobju pogostih, donosnih in plodnih gusarskih napadov, so daleč najpomembnejši investitorji v gusarske ekspedicije sam paša in privatniki. Med rusko-turško vojno, ko postane gusarstvo prenevarno in vse redkejšje, pa se le-ti odrečejo oborožitvi. Le poveljnik mornarice še zagotavlja oborožitev redkim gusarskim ladjam, ki še plujejo pod zastavo Tripolija. Opremljeni s posadko in materialom, oskrbljeni z živežem, strelivom in patentom se gusarji podajo na bojne pohode.⁸ Treba pa je predstaviti naslednje pomembne vidike.

⁸ Patent, ki ga izda paša, legalizira gusarsko dejavnost in jih ločuje od piratov, ki delujejo na svojo roko. Primer patenta v: Cappovina, G. (1942): *Tripoli e Venezia nel secolo XVIII*, 465.

Postopek izvajanja gusarskih napadov:

Časovna razporeditev odhodov pokaže, da je bilo v zimskih mesecih (december, januar, februar) enajst odhodov (4,5 %), spomladi (marec, april, maj) sedeminštirideset (19,3 %), poleti (junij, julij, avgust) sto devetinštirideset (61,4 %) in jeseni (september, oktober, november) šestinštirideset (14,8 %).



Gibanje števila gusarskih odprav po mesecih

Poletje je bilo za večinoma majhne ladje, ki številni posadki ni mogla nuditi zavetja, najprimernejša sezona za gusarske dejavnosti. Zapisi kažejo, da je npr. Moustafa Rais odpotoval 4. julija 1759 in se vrnil 24. julija. Na morje se je ponovno odpravil 19. avgusta in se vrnil 2. oktobra. Moustafa Gariani je zapustil Tripoli 20. aprila 1767, se vrnil 10. junija in ponovno odpotoval od 21. junija do 21. avgusta. Mohamed el Dib je bil na morju od 27. aprila 1772 do 9. junija ter od 27. junija do 26. julija istega leta.

Gusarski pohodi so bili seveda različno dolgi. Znani so datumi vseh odhodov, a zapisano je le 182 datumov prihodov. Zapisovalec registra očitno včasih vrnitve ni zabeležil, temveč le označil kot »vrnil patent« (*passepport*), mnogi pa so na teh pohodih izgubili življenje.

Od sto dvainosemdesetih zaključenih gusarskih akcij jih je triinštirideset (23,6 %) trajalo manj kot mesec dni. Od enaindvajsetih pohodov, krajših od treh tednov, so jih štirinajst prekinili zato, da so lahko prepeljali plen do Tripolija. Petinsedemdeset pohodov (41,2 %) je trajalo mesec do dva, enaintrideset (17 %) dva do tri mesece, ter triinštirideset pohodov (18,2 %) daljših od treh mesecev, od tega so bili štirje celo daljši od šestih mesecev. Zelo verjetno je, da so celo največje ladje imele daljše postanke v otomanskih pristaniščih zaradi preskrbe s hrano in strelivom ter vzdrževanjem plovila.

Naslednji vidik gusarskih pohodov pokažejo datumi odhodov iz matičnih luk. V dobri polovici primerov, tj. od sto petindvajsetih do dvesto triinštiridesetih odplujejo gusarske ladje v skupinah. Tako je bilo devetindvajset odhodov s po dvema ladjama, petnajst s tremi ladjami, štiri s štirimi ladjami, 6. julija 1771 pa je skupaj odpotovalo kar šest ladij. Ti skupni odhodi pokažejo, da so gusarji radi uporabljali taktiko »tolpe«, ki omogoča lažji napad in obrambo. Združevale pa so se le ladje istega tipa, zlasti manjše.

Tveganja

Od dvesto triinštiridesetih gusarskih ladij, ki so v letih od 1754 do 1773 izplule iz Tripolija, se jih enainštirideset, kar šestina, ni vrnila. Spreobrnjenec Hassan Rais se je zatekel v Maroko, dva Albanca, Mohamed Rais in Nasser Rais, pa sta svoji ladji iz neznanih razlogov (sic?) prodala v Aleksandrijo oziroma v Moree. Preostalih osemintrideset se jih je izgubilo v različnih okoliščinah, znanih in neznanih.

Brodolomi

Vsaj dvajset gusarskih ekspedicij se je končalo z brodolomom. Nekatera leta so še posebej katastrofalna: leto 1760 s tremi brodolomi, 1761 s petimi, 1769 s štirimi. Več nesreč se je pripetilo velikim ladjam, morda tudi zaradi (dvomljive) sposobnosti kapitanov.

Iz dokumenta spoznamo tudi lokacije brodolomov. Sedem se jih je zgodilo okoli Peloponeza ter v bližnjih morjih, med Jadranskim in Egejskim morjem, osem vzdolž libijske obale med Tripolijem in Derno. Iz tega lahko sklepamo na najpogostejše gusarske poti. V nekem dokumentu angleškega konzulata najdemo opis ene takih poti: Iz Tripolija so ob ugodnem vetru pluli proti Malti. Če so jo zgrešili, so nadaljevali pot proti Siciliji, vzdolž kalabrijske obale proti beneški laguni, ter se vračali do azijske obale in Aleksandrije. Taka pot je trajala približno mesec do meseca in pol.⁹

Porazi

Gusarske ladje so se seveda izogibale srečanjem z vojaškimi ladjami sovražnih držav, a vedno to ni mogoče. Turški galeji kapitana Hosseina Cazdalyja se po spopadu z Rusi 5. septembra 1770 sicer uspe vrniti v Tripoli, a izgubi velik del posadke. V drugih bitkah je bilo zaseženih osem ladij, pet pa uničenih. Zmagovalci v teh primerih so bili Neapeljčani, Maltežani in Benečani. Niso pa znani kraji spopadov.

⁹ Pennell, C. R. (1982): Tripoli in the mid eighteenth century: a guidebook to the city, 1767. *Revue d'histoire magrébine*, 25-26. 91-121.

Avtor registra zabeleži 15. avgusta 1768 odhod Albanca Hosseina Spahie Raisa z galeoto, ki jo je paša opremil z dvema topovoma, štirimi možnarji in 50-člansko posadko. Dokument navaja, da so bili naslednji dan zajeti.

Iz nekega drugega dokumenta, izdanega na Malti, pa izvemo podrobnosti o nekem drugem spopadu.¹⁰ Ena izmed treh malteških galej, ki so patrolirale 40 milj vzdolž jugovzhodne sicilske obale, je opazila neko barbareskno galejo iz Tripolija, ki je za sabo vlekla neko zajeto ladjo. Lov se začne. Gusarska ladja izpusti svoj plen (tj. zajeto ladjo), ki se izkaže za ladjo Martingana iz Lacija, natovorjeno z gradbenim lesom. Malteška galeja se po petih urah sledenja približa gusarski in začne streljati v jadra. Le-ta se nato obrne in sprejme boj. Ladji trčita, ulcinjski gusarji planejo na sovražno ladjo, kjer se nadaljuje zagrizen boj s hladnim orožjem. Gusarji utrpijo hude izgube, od 36-ih jih ubijejo trinajst, tudi kapitana, dvanajst je hudo ranjenih in enajst zajetih. Med Maltežani je pet mrtvih in enajst ranjenih.

Plen

Dvainpetdeset gusarskih ladij od dvesto triinštiridesetih (21,4 %) se v Tripoli vrne s plenom. To so lahko trgovske ladje, zajete na morju, ali skupine moških ali žensk, ugrabljene na kopnem. Od dvainštiridesetih zajetih ladij sta dve, francoska in holandska, izpuščeni le kak dan po prihodu v Tripoli po posredovanju njihovih konzulov na temelju pogodb, podpisanih med regenco in tema dvema državama. Med preostalimi štiridesetimi ladjami je devetnajst neapeljskih, osem beneških, sedem malteških, tri ženevske, po ena balearska, grška in ena neznanega izvora.

Poleg teh ladij zajamejo gusarji še deset skupin ujetnikov. Leta 1770 so se štiri galeje odpravile okrepiti otomansko floto v boju proti Rusom. Septembra so tri galeje v Tripoli pripeljale osemindvetdeset žensk, ki so jih ugrabili v mestu Gastouni, listina pa navaja še sedem malteških ujetnikov leta 1758, pet neapeljskih leta 1759, enajst kalabrijskih in štiri sicilske ujetnike leta 1764. Prišteti je treba še posadko zajetih ladij, od šest do petnajst članov na ladjo, kar v dvajsetih letih v celoti znese od 400 do 500 pomorščakov, skupaj z ujetniki s celine pa približno 600 sužnje. Najplodnejše obdobje je bilo med sedemletno vojno, ki predstavlja kar tri četrtine vsega plena. Register pokaže tudi tovor od dvajsetih od štiridesetih zajetih ladij: devet jih je prevažalo živila (štiri žito, tri vino, ena sol in ena slane sardine). Ostalih enajst je bilo natovorjenih z deskami ali gradbenim lesom, dve z milom, dve z usnjem in ena s svilo.

¹⁰ Brošura treh tiskanih strani je del korespondence med francoskim odposlancem na Malti in trgovsko zbornico v Marseillu.

Zaključek

Dejavnost gusarjev iz Tripolija (1754–1773):

Leto	Št. odprav	izgube				dobiček	
		skupaj	sovražnik	brodolom	drugo	Z ladij	S kopna
1754	8					1	
1755	7	3	1	2		1	
1756	20	1	1			1	
1757	24						
1758	16	1	1				2
1759	17	2		1	1	7	2
1760	14	3		3		6	
1761	23	8	1	5	2	4	1
1762	17	2	1	1		7	
1763	20	5	3	2		5	
1764	13					3	2
1765	13	4	3	1		1	
1766	10	3	1	2		3	
1767	5						
1768	7	11	1			1	
1769	10	4		4			
1770	5	1			1		3
1771	6	3			3		
1772	4						
1773	4						
Skupno	243	41	13	20	8	40	10

Tabela pokaže, da se število izgub in dobičkov po letih precej razlikuje ne glede na število izvedenih gusarskih napadov. Bila so »dobra« leta, kot npr. 1759 in 1762 s sedmimi zaplenjenimi in le dvema izgubljenima ladjama v sedemnajstih bojnih pohodih. Leta 1760 pa so v štirinajstih napadih zaplenili šest ladij in doživeli tri brodolome. Bila so tudi »uravnotežena« leta, kot npr. 1763 s petimi zaplenjenimi in petimi izgubljenimi ladjami v dvajsetih pohodih, ali leto 1766 s trem dobljenimi in tremi izgubljenimi ladjami v desetih pohodih. Nekatera leta so skoraj prazna, npr. 1756 z eno izgubo in enim dobičkom ter dvajsetimi pohodi, leta 1757 pa se med štiriindvajsetimi pohodi ne omenja ne izgub ne dobičkov. »Slaba« leta so bila 1755 s tremi izgubljenimi in eno dobljeno ladjo v sedmih pohodih; leta 1761 je bilo v triindvajsetih napadih izgubljenih osem, dobljenih pa štiri ladje; še slabši sta bili leti 1769, ko so izgubili štiri od desetih ladij, in 1771, ko so bili ob tri od šestih ladij.

V dvajsetih letih so gusarji iz različnih razlogov izgubili enainštirideset plovil, zaplenili pa so štirideset trgovskih ladij. Tudi če k temu prištejemo

okrog šeststo sužnjev, ujetnikov, ki so jih ugrabili na kopnem, se gre vprašati, če so gusarske vojne, vsaj v Tripoliju, predstavljale veliko korist. Poleg materialnih in finančnih problemov zaradi izgube enainštiridesetih ladij so imeli težave tudi z ladijskimi posadkami, s skupaj okrog 2.500-imi možmi. Prodaja sužnjev (ujetnikov), njihovih ladij in tovara ni prinesla velikega dobička, in kot vidimo, sta po letu 1766 le še paša in poveljnik mornarice vztrajala pri gusarskih operacijah, zasebniki pa so se iz posla umaknili.

Primerjava z Alžirom, najslavnejšim gusarskim mestom severne Afrike, omogoča da bolje ocenimo gusarstvo v Tripoliju.¹¹ Upošteva je datume odhoda in povratka ladij, značilnosti ladij, ime poveljnika ipd., je mogoče narediti seznam oboroženih ladij v gusarskih vojnah v Tripoliju in jih primerjati s tistimi v Alžiru.

Flota Alžira in Tripolija (1754–1773):

Leto	Alžir		Tripoli	
	ladje	topovi	ladje	topovi
1754	22	245	4	37
1755	21	260	6	65
1756	18	201	14	100
1757	22	224	17	117
1758	23	271	10	43
1759	30	212	9	11
1760	27	322	11	65
1761	27	268	17	173
1762	47	578	14	67
1763	26	357	14	117
1764	10	53	12	80
1765	24	352	11	59
1766	14	158	9	44
1767	21	320	4	8
1768	18	286	6	20
1769	15	186	8	24
1770	13	196	4	10
1771	5	13	6	26
1772	7	64	3	6
1773	8	70	4	10

Razen leta 1764 je flota Tripolija skromnejša kot alžirska. V enajstih letih od dvajsetih je imel Alžir več kot dvajset ladij, leta 1759 trideset in 1762 celo

¹¹ Dva članka, ki se opirata na turške in francoske arhive iz Alžira, nam prikazeta sestavo alžirske flote od leta 1735 in število zaplenjenih ladij od konca leta 1765 do leta 1830: Devoulx, A. (1871): *Le registre des prises maritimes d'Alger*, 70-303; Valensi, L. (1967): *Esclaves chrétiens et esclaves noirs à Tunis au XVIII^e siècle*, 1267-1288.

sedeminštirideset. Tripoli je imel največ oboroženih ladij, sedemnajst, leta 1757 in 1761. V enajstih letih od dvajsetih pa jih ne opremi več kot devet. Veliko večino (70 %) tripolitanske flote so sestavljala manjša plovila, galeje, Alžir pa je oboroževal predvsem velike ladje, šambeke in brike z desetimi do dvajsetimi topovi, bojne ladje pa s celo petdesetimi topovi.

Ne vemo, kolikšne izgube je imela alžirska mornarica, saj seznam navaja število zaplenjenih ladij, ne pa tudi izvora.

Oborožene gusarske ladje in zaplenjene ladje (1766–1773):

Leto	Št. gusarskih ladij		Št. zaplenjenih ladij	
	Alžir	Tripoli	Alžir	Tripoli
1766	14	9	17	3
1767	21	4	16	
1768	18	6	19	1
1769	15	8	8	
1770	13	4	4	
1771	5	6	1	
1772	7	3	1	
1773	8	4	2	
Skupaj	101	44	68	4

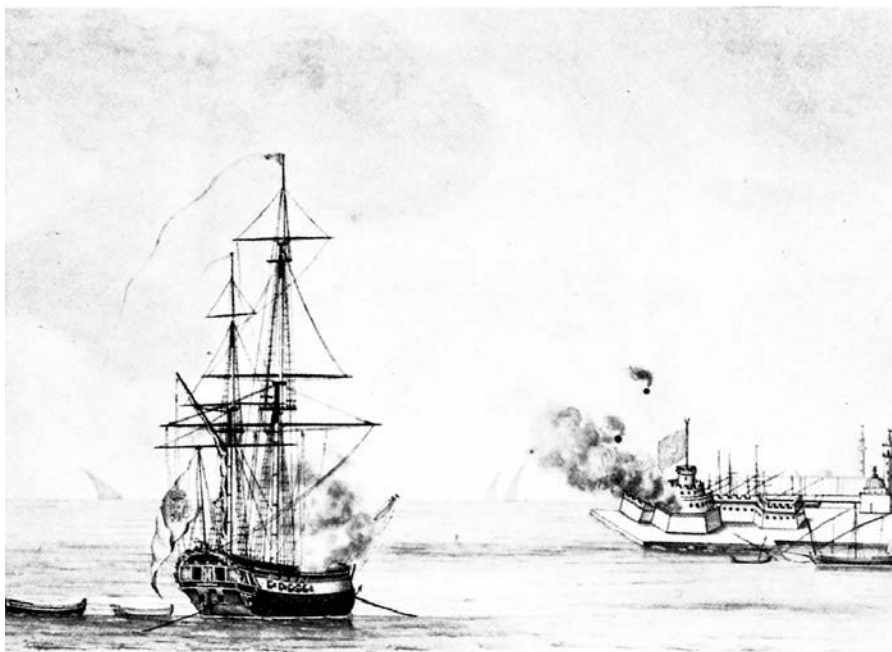
Najmanj ugoden čas za severnoafriško gusarstvo je bilo obdobje po sedemletni vojni. Proti njemu se je borila tudi ruska flota v Sredozemlju. Vendar pa je alžirska flota bila mnogo pomembnejša in učinkovitejša kot tripolitanska. V letih 1766–68 je triinpetdeset alžirskih gusarskih ladij zajelo dvainpetdeset nasprotnikovih, devetnajst tripolitanskih gusarskih ladij pa je zaplenilo le štiri. Naslednja leta so manj ugodna za obe strani.

Tripoli je bil živahno pristanišče, predvsem trgovsko. Tja so prihajale karavane iz saharskih oaz in podsaharske Afrike. Ocenjuje se, da je prišlo tja vsako leto približno 2.500 črnih sužnjev. Ker so se Tripoli in ostale magrebške države posvečale predvsem gusarskim vojnem, skorajda niso imele trgovskih ladij. Trgovina je bila v glavnem v rokah Evropejcev, zlasti Francozov. Leta 1773 so bili le štirje gusarski pohodi in kar sto šestinštirideset odhodov in prihodov francoskih trgovskih ladij v Tripoliju.

Od konca 17. stoletja je aktivnost gusarjev naraščala. Od aprila 1679 do maja 1685 so tripolitanski gusarji izvedli sto trideset napadov, skoraj dvaindvajset letno, zaplenili so petinsedemdeset ladij, kar je dober ducat letno, med katerimi trideset francoskih, tri holandske, štiri genoveške, osem beneških,

štiri malteške, šest dubrovniških in dve neapeljski.¹² Anglija in Francija sta odgovorili s politiko moči. Leta 1676 angleški admiral Narbrough zažge štiri gusarske ladje v Tripoliju in bombardira mesto. Morda zato od leta 1679 do 1685 niso zaplenili nobene angleške ladje.

Francoska flota bombardira Tripoli leta 1683, 1685, 1692, 1693, 1728, prisilijo mesto da ne napada francoske ladje in da plača odškodnino v primeru nespoštovanja klavzul pogodb, ki so jih podpisali po zadnjih brutalnih napadih na francoske ladje.¹³



Topovnjača obstreljuje obalno postojanko barbaresk z granatami na vžigalno vrvico. Ladja nima prednjega jambora, saj so tja pogosto namestili dva možnarja velikega kalibra.

(Santoni, A. (1990): *Da Lepanto ad Hampton roads*. Milano, Mursia)

Druge evropske države so sprejele manj nasilno pot, kupile so si zagotovilo, da jih tripolitski gusarji ne bodo napadali in bodo lahko varno trgovale v Sredozemlju, posebej Tripoliju. Vse podpisane pogodbe imajo dvojno oznako - mirovne in trgovske. Holandci so tako po pogodbi leta 1683 poleg plačila dobavili še smodnik, topovske krogle, ladijsko opremo itd. Z nadaljnjimi

¹² Pennell, C. R. (1985): *Tripoli in the late Seventeenth Century: The economics of corsairing in a »Sterill Country«*, 101-112.

¹³ Rouard de Card, E. (1906): *Traité de la France avec les pays de l' Afrique du Nord (Algérie, Tunisie, Tripolitaine, Maroc)*, 428.

potrditvami pogodb (v letih 1703, 1712, 1728, 1735, 1743, 1749 itd.) so obnovili dobave. Enake politike so se posluževali tudi Švedi s pogodbami leta 1741, 1754, 1773 itd.

Od druge polovice 18. stoletja postanejo finančne zahteve gusarjev večje. Leta 1749 plačajo Avstrijci 20.000 cekinov letno, enako tudi Danci leta 1752. Leta 1765 plačajo Benetke 19.000 cekinov in v nadaljnjih pogodbah po 20.000 cekinov za zaščito svojih ladij in dovoljenje za tovorjenje soli v Zuaro blizu Tripolija. Tripoli podpiše pogodbe še z Neapljem leta 1784, Španijo leta 1785, in ZDA leta 1796.

Konec 18. stoletja so imele že vse evropske države razen Malte podpisane pogodbe s Tripolijem, ki tako vsaj uradno nima več možnih plenov. Tako dobi Yusuf Pacha od leta 1794 do 1797 naslednje vsote denarja: 41.000 piastrov od Španije, 5.000 od Neaplja, 23.000 od Benetk, 49.000 od ZDA, 4.000 od Dubrovnika, 97.000 od Danske in 103.000 od Švedske, skupaj torej 322.000 piastrov ali 1.700.000 zlatih frankov.

V celotnem 18. stoletju je v marsejskem pristanišču pristalo 157.000 velikih trgovskih ladij, od katerih 25.000 iz Levanta in Barbarije. Če prištejemo še obalno plovbo, jih je bilo 263.000. Po Sredozemlju je križarilo na tisoče ladij in gusarska dejavnost je bila v drugi polovici 18. stoletja skoraj nična. Kljub temu je med mornarji še vedno bila živa bojazen pred zajetjem in suženjstvom nekje v Barbariji, med lastniki ladij pa strah pred zaplenbo ladij. Ta kolektivni spomin je konec stoletja podžigal ne več realen strah in grožnjo pred gusarskimi vojnami. Gusarstvo je postalo le draga praksa z negotovimi rezultati, a učinkovito sredstvo pritiska: naključen boj ali zaplenba ali le poizkus so dovolj, da se ohranja negotovost in s tem potreba po zavarovanju z diplomatskimi dogovori in bogatimi plačili. Gusarska vojna je postala špekulacija s strahom.

Literatura in viri

Arhivski vir

République Française, Archives du Ministère des Affaires étrangères et européennes: Mémorial des bâtiments corsaires sortis du port de Tripoli de Barbarie.

Literatura

- Bradford, E. (1972): *L'ammiraglio del sultano*. Milano, Mursia.
- Braudel, F. (1990): *La Méditerranée et le monde méditerranéen à l'époque de Philippe II*. Paris, Colin.
- Cappovina, G. (1942): *Tripoli e Venezia nel secolo XVIII*. Verbania, Airoldi.
- Card, E. Rouard de (1906): *Traité de la France avec les pays de l'Afrique du Nord (Algérie, Tunisie, Tripolitaine, Maroc)*. Paris, Pedone.
- Conseil international des archives. Commission française du Guide des sources de l'histoire des nations (1996): *Sources de l'histoire du Proche-Orient et de l'Afrique du Nord dans les archives et bibliothèques françaises*. I, Archives. München, New Providence, Paris [etc.], K. G. Saur.
- Coronelli, V. M. (1697?): *Globi del padre Coronelli*. In Venetia, Poletti.
- Devoulx, A. (1871): *Le registre des prises maritimes d'Alger*. *Revue africaine*, 15. Alger, 70-303.
- Fontenay M. (1985): *L'Empire Ottoman et le risque corsaire au XVIII^e siècle*. *Revue d'histoire moderne et contemporaine*, 32. Paris, 185-208.
- Fontenay M. (1991): *Le Maghreb barbaresque et l'esclavage méditerranéen aux XVI^e-XVII^e siècles*. *Les cahiers de Tunisie*, 157-158. Tunis, 7-43.
- Fontenay, M. & Tenenti, A. (1975): *Course et piraterie méditerranéennes de la fin du Moyen Âge au début du XIX^e siècle*. V: *Course et piraterie: études présentées à la Commission internationale d'histoire maritime à l'occasion de son XV^e colloque international pendant le XIV^e Congrès international des sciences historiques*, San Francisco, août 1975. T. 1. Paris, Institut de recherche et d'histoire des textes, 78-136.
- Heers, J. (2001): *Les barbaresques: la course et la guerre en Méditerranée, 14.-16. siècle*. Paris, Perrin.
- Jaeger, G. A. (1984): *Les aventuriers de la mer: bibliographie thématique (16.-20. siècle)*. Lausanne, Le front littéraire.
- Nadal G. L. (1993): *Contribution à l'étude du revenu dans un système commercial maritime non conventionnel: la course européenne en Méditerranée durant le XVII^e et XVIII^e siècles*. *Studia historiae oeconomicae*, 20. Poznań, 118-129.
- Panzac, D. (1988): *Une activité en trompe l'œil: La guerre de course à Tripoli de Barbarie dans la seconde moitié du XVIII^e siècle*. *Revue de l'Occident Musulman et de la Méditerranée*, 47. Aix-en-Provence, 127-141.

- Pennell, C. R. (1982): Tripoli in the mid eighteenth century: a guidebook to the city, 1767. *Revue d'histoire magrébine*, 25-26. Tunis, 91-121.
- Pennell, C. R. (1985): Tripoli in the late Seventeenth Century: the economics of corsairing in a »Sterill Country«. *Lybian studies*, 16. Tripoli, 101-112.
- Santoni, A. (1990): Da Lepanto ad Hampton roads. Milano, Mursia.
- Tenenti, A. (1960): I corsari in Mediterraneo all'inizio del Cinquecento. *Rivista storica italiana*, 72. Napoli, 234-287.
- Turbet-Delof, G. (1973): L'Afrique barbaresque dans la littérature française aux 16. et 17. siècles. Genève, Librairie Droz.
- Valensi, L. (1967): Esclaves chrétiens et esclaves noirs à Tunis au XVIIIe siècle. *Annales. Économies, Sociétés, Civilisations*, 22, 6. Paris, 1267-1288.

Razumeti pomen morja

Zgodovinski pregled pomorstva in pomorskega prometa v severozahodnih istrskih mestih

NADJA TERČON

Izvleček

Prispevek se v prvem delu osredotoči na pomorstvo in pomorski promet do konca 1. svetovne vojne, v drugem pa pregledno podaja prestrukturiranje razvoj slovenskega pomorstva, ki je bilo nadaljevanje večstoletnega razvoja pomorstva na tem področju. Ta razvoj je bil v obdobju 1945-1954 predvsem zaradi političnih dogodkov zavrt. V novonastali situaciji so organi politične oblasti in vplivni posamezniki po svojih sposobnostih, močeh in v okviru republiško-federalnih odnosov vzpostavili preurejeno pomorsko upravo, gospodarstvo in šolstvo, dokaj uspešno pa so nadaljevali z ribištvom in ribjo predelovalno industrijo.

Sintesi

Nella prima parte del contributo sono presentati la marineria e il traffico marittimo fino alla fine della Prima guerra mondiale; nella seconda parte, si evidenziano la ristrutturazione e lo sviluppo della marineria slovena, che nonostante i grandi cambiamenti del dopoguerra, rappresentava la logica continuazione della secolare tradizione marinaresca. Questa tradizione è stata interrotta negli anni 1945-1954, soprattutto in seguito agli accadimenti politici del dopoguerra e l'instaurazione dei nuovi confini. Nella nuova situazione, gli organi del potere politico e gli individui influenti, nell'ambito delle proprie possibilità all'interno dei nuovi rapporti repubblicano-federativi, hanno ristrutturato l'amministrazione e l'economia marittima del territorio, creato un nuovo sistema scolastico d'istruzione marinaresca e portato avanti, con relativo successo, la tradizione della pesca e l'industria della lavorazione del pesce.



orje¹ je že od nekdaj vplivalo na način življenja človeka, ki je prebival na njegovem obrežju. Kljub strahu pred neznanim je človek v boju za preživetje in iskanju hrane zelo zgodaj odplul z varne obale v širno prostranstvo morja. Arheološke najdbe na zahodni obali Istre pričajo o zgodnjem sožitju človeka z morjem, o vplivih in medsebojnih stikih kultur in verovanj ter zelo nazorno kažejo vpliv drugih jadranskih kultur. Najbolj severni del Jadrana je bil tako nekoč, kot je tudi danes veliko stičišče morskih in kopenskih poti. Severozahodni istrski zalivi so služili za pristanišča ladjam, ki so v te kraje prevažale dobrine iz ostalega sveta in od tod odvažale pridelke iz teh nekdaj bogatih krajev. Izredno bogata je bila pomorska trgovina v rimskem obdobju, trgovinski promet je tudi v teh krajih pojenjal šele v 6. in 7. st., zamrl pa ni nikoli prav zaradi pomorskih poti.²

Med večstoletno beneško vladavino istrskega ozemlja (1267–1797) so bila severozahodna mesta Koper, Izola in Piran pomembna trgovska in pristaniška središča. Na njihov gospodarski in družbeni položaj je pod okriljem Serenissime najpomembneje vplivalo prav morje. Obmorska lega in strma konfiguracija okoliškega terena sta mestom dali pečat, ki jih od celinskih naselij loči še danes. Strmo flišno gričevje, ki se izteka v morje, je zelo omejevalo širitev strnjenega mestnega jedra Pirana, Koper in Izola pa sta v tem smislu občutila nekdanjo otoško omejitev. Zaradi ugodnih klimatskih

¹ Prispevek je predelana in dopolnjena verzija razprave in referata z naslovom *Pomorstvo in pomorski promet v severozahodnih istrskih mestih skozi zgodovino s posebnim poudarkom na nastanku in razvoju Luke Koper* = *La marineria e i traffici marittimi nelle città dell'Istria nord-occidentale attraverso la storia, con particolare accento sulla costituzione e sullo sviluppo del porto di Capodistria / Luka Koper*, ki ga je avtorica pripravila v okviru projekta O.T.I.S – Č.O.I.S. Naslov projekta in simpozija je »O.T.I.S. – Osservatorio del lavoro transfrontaliero per le aree portuali di Trieste, Monfalcone e Koper/Capodistria« oz. »Č.O.I.S. – Čezmejna opazovalnica delovanja pristaniških con Trsta, Tržiča in Kopra«. Projekt je potekal v letu 2007 in je bil vključen v mednarodni projekt Interreg IIIA Italija – Slovenija 2000-2006. V njem sta sodelovala Pomorski muzej »Sergej Mašera« Piran in Študijska univerza iz Trsta. Zaključil se je z istoimenskim mednarodnim znanstvenim simpozijem 21. februarja 2008 v Trstu. Projekt sta vodila na italijanski strani vodila Tullia Catalan in Sergio Zilli, ki sta tudi uredila zbornik, na slovenski pa Flavio Bonin in Nadja Terčon. Končni rezultati projekta so zanimive razprave, ki so v slovenskem in italijanskem jeziku objavljene v zborniku na spletni strani projekta <http://www2.units.it/~otis/illibro.php>. Naloga Pomorskega muzeja je bila pregled in analiza arhivskega, časopisnega in knjižničnega gradiva o Luki Koper, njenem nastanku in razvoju ter o pomenu in vplivu, ki ga le ta imela v domačem in mednarodnem zalednem prostoru. Kot rezultat dela sta nastali pričujoča razprava ter dve bibliografiji: bibliografija člankov iz slovenskega časopisja z naslovom »Bibliografija časopisnih člankov o Luki Koper v obdobju 1956-2003 (avtorja Marko Bonin in Primož Marinko) ter bibliografija diplomskih nalog, ki v naslovu ali ključnih besedah nakazujejo povezavo s podjetjem Luka Koper z naslovom »Bibliografija diplomskih nalog Fakultete za pomorstvo in promet« (avtor Igor Presl). Prevod v italijanski jezik je opravila Daniela Milotti Bertoni, v slovenski pa Tanja Sternad.

² Citat iz stalne arheološke muzejske razstavo z naslovom *Med morjem in kopnim* avtorice muzejske svetovalke Snježane Karinja.

razmer so na bližnjem gričevnatem zaledju in aluvialnih ravninah uspevale različne kulture in se razvile različne dejavnosti, ki so določale značaj dejavnosti meščanov. Sredozemska in obmorska lega jim je omogočila razvoj pomorske trgovine v povezavi z drugimi pomorskimi dejavnostmi: ladjedelstvom, solinarstvom in ribištvom.

Piran je bil v beneškem obdobju pomembno trgovsko in pristaniško mesto. V mestnem pristanišču – mandraču – so pristajale ladje in natovarjale ter raztovarjale blago. Natovorjeno blago so lesene jadrnice odpeljale v druga obmorska mesta ob Jadranskem in Sredozemskem morju, raztovorjeno blago pa so prevzeli lokalni trgovci in različni prevozniki iz notranjosti in ga dostavljali odjemalcem v notranjosti dežel. V Piranu so ladjarji in trgovci tudi najemali ladje za obalno plovbo. Trg v Piranu je bil sestavni del trgovskega delovanja tako za časa Beneške republike kot Avstro-Ogrske.³ Uveljavil se je zlasti pomorski tovorni in potniški promet. Glavni izvozni produkti Istre pa so bili v tem obdobju vino, sol, olje in les, kasneje tudi sveže in slane ribe, sadje, koruza, pšenica, obdelano kamenje za gradbeništvo, slanina, loj, lešniki, šiške itd. Ladje so mestno prebivalstvo zalagale z raznovrstnim blagom. Iz Benetk so uvažali blago tujih dežel, različne jestvine, sočivje, steklo, modne izdelke, tkanine, kavo, sladkor, tobak, meso itd.⁴ Dolžinsko blago so merili ob dolžinskih merah, ki so v Piranu vklesane v steber za zastave, razsuti tovor pa s prostorninskimi merami v kamnu, ki je danes nameščen v veži piranske občinske palače.

Po odkritju novih dežel se je močno občutil prehod donosne trgovine z začimbami na obale zahodne Evrope. Benetke so počasi izgubljale svoj monopolni položaj glavnega dobavitelja prestižnih izdelkov z Levanta. Zaradi spremenjenega gospodarskega položaja so trgovci iz zaledja počasi preusmerjali svoj promet v Trst in na Reko, ki sta začela postajati glavni jadranski pristanišči, Tržaški zaliv pa izhodišče za redne potniške in potniško-tovorne pomorske obalne proge. Trst se je že v 1. polovici 18. stoletja, še bolj pa po propadu Benetk leta 1797, začel naglo razvijati in je postal glavno pristanišče habsburške monarhije. Zaradi merkantilistične gospodarske politike dunajskega dvora, ki je sprejel idejo o pospešenem

³ Gestrin Ferdo: Pregled pomorstva v Slovenskem Primorju, Pomorski zbornik povodom 20. godišnjice mornarice i pomorstva Jugoslavije 1942-1962, II, Zagreb, 1962, str. 1489-1513 (v nadaljevanju Gestrin: Pregled pomorstva); Pahor Miroslav: Slovenska pomorska tradicija, V: Dvajset let Splošne plovbe Piran, Piran, SPP, 1974, str. 87-96; Bonin Flavij: Piransko pristanišče v obdobju beneške oblasti, V: Piransko pristanišče, str. 10-43; Terčon Nadja: Pomorski promet, zbornik Primorske - 50 let, Koper, 1997, str. 185-189; besedila za stalno zbirko v Pomorskem muzeju »Sergej Mašera« Piran in strokovni prispevki za oddajo TV Koper-Capodistria avtorja Srečka Kavčiča »Pomorstvo na Slovenskem«, 1992-1993.

⁴ Gestrin Ferdo: Pregled pomorstva str. 1489-1513; Bonin, Čeh: Slovenci in pomorstvo, str. 41-83; Bonin Flavij, Ladje iz beneške ladjedelnice, tipkopis, 1992, kopija v dokumentaciji PMSMP.

razvoju neagrarnih dejavnosti, v prvi vrsti trgovine, obrti, manufaktur, pomorstva, prometa, denarništva in rudarstva, je Trst postajal glavno državno pristanišče.



Piransko pristanišče (PMSMP)

Privilegirane dejavnosti je ta politika vezala na točno določen, izbran teritorij, prvorazredno vlogo pa je namenila jadranski obali, vključno z izbranimi pristanišči in mesti. Med štirimi predlaganimi pristanišči (Oglej, Červinjan, Štivan in Trst), ki naj bi bila najprimernejša za razvoj avstrijske pomorske trgovine, je po izboru in kljub Kraški planoti, ki je omejevala mesto in oteževala kopenski dostop do njega, »zmagal« prav Trst. Zaradi ugodne lege je bilo mesto lahko braniti, imel pa je tudi veliko pristanišče z možnostjo širjenja.⁵ Leta 1717 je bila razglašena svobodna plovba po Jadranu, leta 1719 je Trst postal svobodno, tj. prostocarinsko pristanišče, leta 1818 je tu zaplul prvi parnik v Jadranskem morju, leta 1829 so tu potekali Resslerjevi poizkusi s Civetto – prvim parnikom na ladijski vijak. V drugi četrtini 19. stoletja je prišlo v Trstu do odločnega zagona in povezave ladjedelstva, ladjarstva in zavarovalništva, kar je omogočila trgovinska dejavnost, ki je spodbujala promet in širjenje bogastva ter odpirala možnosti za nove ambiciozne projekte. Trst je postal sedež vseh večjih paroplovnih družb na vzhodni obali Jadrana. Leta 1833 je sedem tržaških zavarovalnic ustanovilo Avstrijski Lloyd, eno največjih ladjarskih družb in svetel vzor prepletanja

⁵ Erceg Ivan: Pregled razvoja merkantilizma u Habsburškoj monarhiji s posebnim osvrtom na feudalnu Hrvatsku, *Acta historico-oeconomica Iugoslaviae*, vol. 6, Zagreb, 1979, str. 21-44; Intervju s prof. Giovannijem Panjekom: Iz trgovske osnove velik razcvet treh glavnih tržaških panog: Pomorstvo in pristanišče; Zakaj se je Karel VI. odločil za Trst..., Republika, 13. 3. 1994, Trst-Ljubljana, 1994, str. 22.

najrazličnejših dejavnosti. Vse to je vplivalo na hiter razvoj pomorskega prometa in z njim povezane trgovine, oziroma so bile vse te dejavnosti medsebojno pogojene. V tem mestu so imele svoj sedež tudi ladjarske družbe Austro–Americana, Tripcovich, Cosulich in druge.⁶ Gospodarsko uspešni so postali tukaj ljudje, ki so bili po svojem rodu doma daleč od Trsta, med njimi tudi veliko Slovencev.⁷



Istrska plovila v Trstu med obema vojnama (PMSMP)

Tudi Reka je doživljala podoben razcvet. Po odprtju Južne železnice Dunaj–Trst se je v 2. polovici 19. stoletja v Trstu začela razvijati tudi raznovrstna industrija. Leta 1869 so v tržaškem pristanišču prvič pretovorili milijon ton blaga, ki ga je pripeljalo oz. odpeljalo 11.500 ladij. Vrhunec gospodarskega razvoja pa je mesto doživelo v letih pred prvo svetovno vojno.

Z razvojem Trsta je slovensko ozemlje postalo pomembno križišče trgovskih poti, Trst in druga obalna mesta pa so doživela nov naselitveni val Slovencev. Razvijalo se je predvsem prevoznništvo med severnimi avstrijskimi deželami in deželami ob jadranski obali. Po slovenskem ozemlju je med drugim tekla tudi t. i. *jamborna cesta*. To je bila pot, po kateri so večinoma slovenski furmani prevažali v tržaške ladjedelnice smrekova debela za jambore in je potekala poleg cesarske ceste na relaciji Planina–Postojna–Razdrto–Senožeče. V tržaški ladjedelnici so s temi jambori opremljali velike prekoceanske jadrnice, ki so tu začenjale svojo trgovsko pot. Pretovarjali so

⁶ Pahor Miroslav: Sto let slovenskega ladjarstva 1841-1941, Piran, 1969.

⁷ Intervju z Giovannijem Panjekom, Republika, 13. 3. 1994, str. 22; Terčon Nadja, Gospodarska podoba Slovenske Istre v času 1850-1918, tipkopolis, 2000, str. 2.

tudi drug les iz slovenskih gozdov in veliko drugega blaga za gradnjo vedno hitrejših in okretnejših plovil, ki so bila namenjena in grajena za hitre prevoze med Evropo in Ameriko. To so bili barki, briki, škunerji, kliperji in druga plovila. V pristanišču, ladjedelnicah in trgovini so se zaposlovali številni Slovenci, kot mornarji in oficirji so pluli na trgovskih in vojaških ladjah, mnogi so bili zaposleni tudi pri Avstrijskem Lloyd.⁸

Pomorstvo je postalo ena najobetavnejših dejavnosti, zato ni manjkalo kapitala, ki so ga bili mnogi pripravljeni vložiti. Tudi Slovenci so sami ali skupaj z družabniki vlagali v nakup ladij in poizkušali uspeti v tej novi gospodarski veji, kot npr. Danijel Polak iz Trsta, Janez Kalister, Nikolaj Valušnik, Marija, Leopold in Valentin Dolenc, Matej Gasser iz Škofje Loke (deloval je na Reki), Franc Jelovšek iz Vrem na Krasu, Ivana Muha roj. Gorup, Anton in sin Peter Mašera iz vasi izpod Krna, družina Miklavčič (Jožef, Ivan, Emilija) in številni drugi, ki so bili lastniki ali solastniki jadrnic, kasneje pa tudi parnikov. Omeniti velja še Henrika Angela Jazbeca, ki je bil do leta 1911 lastnik jadrnice Beechdale, zadnje trgovske jadrnice v avstrijski državi. Eden pomembnejših mož v tem poslu je bil Josip Gorup pl. Slavinjski.⁹

Vloga manjših obalnih mest Kopra, Izole in Pirana, ki so v času Beneške republike prevladovala v trgovini s srednjeevropskim zaledjem, se je po letu 1800, če ne popolnoma izničila, pa vsaj zelo zmanjšala, saj razen pomorskih niso imela drugih prometnih poti. Ostajala so v senci Trsta kot njegovo naravno, gospodarsko in kulturno zaledje. Redne vsakodnevne pomorske zveze, tako potniške kot tovarne, so obalna mesta v 2. polovici 19. stoletja vse bolj povezovala s Trstom. Trst je postajal tržišče za istrske proizvode in pridelke, tržaška industrija pa vse bolj vezala nase istrsko delovno silo, ki se je tam trajno ali začasno zaposlovala. Istra je Trst zalagala predvsem s kmetijskimi pridelki, morskimi sadeži in gradbenim kamnom, iz Trsta pa so v Istro prihajali različni industrijski izdelki številnih tržaških tovarn in blago iz tujih dežel. Med glavnimi produkti, ki so jih Istrani vozili v Trst, je bilo poleg vina in soli tudi oljčno olje. Istrsko oljčno olje je bilo, posebej še tisto iz plodov necepljenih dreves, zelo cenjeno in se je vselej dobro prodajalo.

⁸ Po »sledeh jamborov« sta konec sedemdesetih let hodila in raziskovala dr. Miroslav Pahor in Ilonka Hajnal iz Pomorskega muzeja »Sergej Mašera« Piran. Rezultat njunega dela je knjiga *Po jamborni cesti ... v mesto na peklu*, Ljubljana, Prešernova družba, 1981.

⁹ Zelo podrobno je to poglavje slovenske pomorske zgodovine obdelal in v knjigi *Sto let slovenskega ladjarstva 1841-1941* objavil dr. Miroslav Pahor, dolgoletni ravnatelj Pomorskega muzeja »Sergej Mašera« iz Pirana, ki skupaj z dr. Ferdinom Gestrinom velja za utemeljitelja zgodovine slovenskega pomorstva. Terčon Nadja: Kalister, Gorupi in pomorstvo, v tisku. V prispevku so prikazane vloge Janeza Kalistra, Josipa Gorupa in njegovih sinov v pomorstvu v obdobju od sredine 19. stoletja do konca prve svetovne vojne. V prvem delu sta orisana čas in prostor, v katerem je živela in delovala rodbina Kalister-Gorup, v drugem pa je predstavljena pomorska vloga posameznih družinskih članov.

Prodajali so ga kot strojno in svetilno olje, še najmanj pa kot jedilno namizno olje.¹⁰ V veliki meri je istrsko olje pri polnjenju konzerv uporabljala tudi ribja predelovalna industrija v Izoli in Kopru, poznali in cenili pa so ga tudi v ljudskem zdravilstvu. Ostanke pri njegovi predelavi, t. i. oljne tropine, ki so vsebovale še znatno količino olja, so uporabljali za kurjavo ali nekateri tudi kot krmo za prašiče. Kot kurjavo jih je uporabljala tudi tovarna mila Salvetti v Piranu.¹¹ Uporabljali pa so olje tudi pri svetilniški službi pred uvedbo petroleja, med drugim tudi na svetilniku v Savudriji,¹² morda pa tudi na svetilniku na rtu piranske Punte, kjer je moral za ogenj skrbeti tam nastanjeni svetilničar. Trgovina z oljem je še najbolj cvetela prav v Kopru in Trstu. Po etnoloških terenskih virih naj bi ga prodajale predvsem ženske, ki so jim pravili oljarice, z ladjami pa so ga vozili v Trst moški. Tako so npr. trije bratje Depangher iz Kopra s svojimi ladjami poleg rib iz Kopra v Trst vozili tudi olje. Eden izmed njih, Giovanni, je kasneje v Kopru zgradil tovarno za predelavo rib. Za leta 1877, 1878 in 1879 so ohranjeni zapisi o pošiljanju ladij s tovorom iz Kopra v Trst in Tržič. Leta 1879 je bil Antonio Depangher lastnik braceri Pellegrina, Nazario Depangher braceri Speranza in Giovanni Depangher braceri Giuditta. Med opisom tovara se sicer najpogosteje pojavlja navedba sardel s pripombo, da so bile ribe ulovljene »v tem« zalivu (mišljen je Koprski zaliv). Poleg sardel so trgovali še »s slanimi ribami, oljem, oljčnim oljem, svežimi ribami, oljem iz Istre ter vinom iz tega komuna – prodoto in questo comune«.¹³

Med drugim so v Trst za konje tržaškega mestnega prometa prodajali skromne viške krme, za kurjavo pa les, ki so ga sestavljali v glavnem trtne rozge in oljna debla. Slednja so množično prodajali zlasti po veliki zmrzali pozimi 1879–1880. Pogosto blago na ladjah v smeri proti Trstu je bil tudi istrski kamen, uporabljan kot gradbeni material ali kot okrasni element. Uporabljali so ga za gradnjo stavb in palač v mestih in vaseh, tovarn in delavnic ter drugih konstrukcij, npr. mestnih tlakov, pristaniških pomolov, nasipov, bitev, stopnišč, kamnometov za zaščito pomolov in obale itd.¹⁴ Poleg kamna so ladje vozile tudi pesek, ki so ga pobirali z morskega dna v bližini Gradeža in ob izlivu Soče ter ga razvažali tako v Trst kot v istrska obalna mesta.

¹⁰ Žagar Zora, Oljčni mlini in pridobivanje olivnega olja v vaseh Slovenske Istre v 19. in prvi polovici 20. stoletja, Slovensko morje in zaledje št. 6-7, Koper, Lipa, 1984, str. 81-92.

¹¹ Tovarna je do leta 1961 delovala v Fornačah v Piranu.

¹² Maurel Sergio: Contributo del Ceto Mercantile alla costruzione dei Fari in Adriatico. Trieste economica. Rivista della Camera di commercio industria artigianato ed agricoltura di Trieste. (<http://www.ts.camcom.it/TsEco0198/>).

¹³ PAK, arhivski viri, mapa družine Depangher za leta 1877-1879, primer - prepis dokumenta št. 54: Il sottoscritto spedisce per la via di mare a Trieste, per conto proprio, sopra la Brazzera denominata "Unica Verginia" il di cui conduttore è Giov. Depangher, un recipiente d'olio d'oliva, dal peso lordo. di Kil.: 431. Capodistria, 7. III. 79, p. Giov. Depangher.

¹⁴ Ciglič Zvona: Kamniti svet = Il mondo della pietra, Koper, Pokrajinski muzej Koper, 1993.

Iz Trsta pa so v Istro prihajali različni industrijski izdelki številnih tržaških tovarn in blago iz tujih dežel. Iz zaledja in prekomorskih dežel pridobljene surovine je tržaška industrija predelovala in iz njih izdelovala raznovrstne proizvode – od različnih zastav, konopljenih izdelkov, vrvi ter drugih potrebščin za ladje, fizikalnih, kirurških ter navtičnih inštrumentov do hidravličnih strojev, kemičnih produktov, barv in čopičev. Tudi različni modni izdelki so v Istri našli ugodno tržišče.¹⁵

Pristanišče je po definiciji naravno ali umetno zaščiten morski bazen, kjer ladje lahko najdejo zavetje pred vsemi nevšečnostmi, zlasti vetrovi, kjer sta možna oskrba posadk in popravilo ladij. V bistvu pa so pristanišča ne samo omogočala vse naštetu, temveč so bila tudi stičišča kopenskih in morskih poti, trgovskih in drugih dejavnosti, kulturnih in nacionalnih stikov in prepletanj ter ne nazadnje takšnih in drugačnih posameznih življenjskih usod. Severozahodna istrska mesta Koper, Izola in Piran so za pomorski promet gradila manjša, plitvejša pristanišča v mestnem jedru, t. i. mandrača. Namenjeni so bili majhnim ladjam. Z razvojem plovil in plovbe so se tudi pristanišča širila izven mandrača in sprejemala večje ladje. Do leta 1797 je med tremi severozahodnimi istrskimi pristanišči prevladovalo koprsko, v 19. stoletju pa je v pomorski organizaciji vodilno vlogo prevzelo piransko.

Izola je bila kot pristanišče manj pomembna, vendar je pomorski promet potekal tudi skozi to mesto, saj so morali v njem pretovoriti izdelke ribje predelovalne industrije. Posebno se je promet povečal v obdobju med obema svetovnjima vojnama, saj je takrat industrija v Izoli dosegla višek. Prav o piranskem pristanišču pa je največ znanega tudi po zaslugi odmevne razstave Pomorskega muzeja »Sergej Mašera« leta 1993. Ob pripravah nanjo so raziskovalci prišli do izredno zanimivih novih odkritij in rezultatov.¹⁶ Promet je zelo vplival na širjenje pristanišč oz. njihovo dograjevanje in urejanje. Prav zaradi povečevanja števila večjih jadrnic, katerih matično pristanišče je bilo piransko, in velikega števila pristankov v njem so piranski občinski možje v sodelovanju in pod nadzorom osrednje pomorske institucije – Pomorske vlade in njenega tehničnega osebja – uredili pristanišče in ga dogradili oz. preoblikovali v današnjo podobo. Najprej so podaljšali stari pomol (1872), potem zgradili novega (1893) in tako zaščitili pristanišče. Dokončno podobo pa je pristanišče dobilo šele z zasutjem mandrača (1894). Na njegovem mestu je nastal današnji Tartinijev trg.

¹⁵ Terčon Nadja, Po propadu Beneške republike, v: Piransko pristanišče, Piran, 1993, str. 34-35, citat. Merci importate nel porto di Pirano durante gli anni sotto indicati (1865-1867), AST, Camera di commercio, b. n. prov. 223/6. Merci esportate dal Porto di Pirano durante gli anni sotto indicati (1865-1867), AST, Camera di commercio, b. n. prov. 223/6.

¹⁶ Piransko pristanišče od starega mandrača do današnje podobe = Il porto di Pirano dall'antico mandracchio all'aspetto odierno, Piran, Pomorski muzej »Sergej Mašera« Piran, 1993.



Šivanje in sušenje mrež na piranski Punti (PMSMP)

Pristaniški uradi so bili postavljeni v pomembnih pristaniščih, deputacije in agencije pa v obrežnih krajih pristaniškega podokraja oz. sanitetnega okraja, vselej pa tam, od koder je bilo najlažje nadzirati obalo. Kot za določanje meja je bilo za namestitev uradov zadolženo Ministrstvo za trgovino, ki pa je moralo pri tem upoštevati mnenje carinskih uradov ter se vedno uskladiti tudi z Ministrstvom za finance. Po pomenu in vlogi posameznih krajev, kjer so bili nameščeni pristaniški in pomorskosanitetni uradi, so se le-ti delili na *Osrednje pristaniške in pomorskosanitetne urade* (Trst, Benetke, Reka, Dubrovnik), *Pristaniške in pomorskosanitetne urade* (Chioggia, Rovinj, Mali Lošinj, Bakar, Kraljevica, Senj, Zadar, Split, Megline), *Pristaniške in pomorskosanitetne deputacije* (Piran, Šibenik, Hvar, Vis, Korčula), *Pristaniške in pomorskosanitetne agencije* (teh je bilo več, v to skupino so spadali Izola, Koper in Milje), *Pristaniška in pomorskosanitetna predstavništva* (Portorož in drugi manjši kraji) in *Pomorske lazarete* (Sv. Jernej pri Miljah, Benetke, Martinščica in Megline).¹⁷ Iz te sistemizacije je jasno razviden pomen, ki so ga imeli posamezni kraji v avstrijskem pomorstvu.

¹⁷ Organisation 1851, Hauptstück II, Abschnitt I/6,8; AST, GM, 14/2, b. 968.

Arhivski viri iz let 1865–1867 in začetka 20. stoletja natančno opisujejo tovor, ki so ga pretovarjali v Piranu. Omenjajo se ribe (sveže in konzervirane, predvsem soljene), školjke, različna olja (oljčno, ribje, laneno, bombažno, mandljevo, ricinovo), sol, meso (sveže in soljeno), loj, mast, sladkor, kava, kakav, sveže sadje in zelenjava, cvetje in drevesne sadike, fižol, žito, koruza, moka, kvas, različna semena, vino, žganje, tobak, volna, kože, kamen, pesek, železo, cement, apno, les in lesni izdelki, premog, oglje, smola, različne barve in barvna zemlja, porcelan, pohištvo, obrtni izdelki, bencin, plinske jeklenke in izdelki tovarne Salvetti iz Pirana (steklo, milo, soda, opeka, žveplo in žveplene spojine).¹⁸



Pogled na Izolo, center ribje predelovalne industrije (PMSMP)

Velik pomen pri razvoju trgovine z ribami pa imajo tudi začetki proizvodnje novonastalih tovarn za predelavo rib v Izoli. Tovarne so prinesle spremembo v razvoj trgovine in prometa z ribami. Ravno v tem obdobju (okoli leta 1865) je namreč začelo primanjkovati tržišče za izvoz soljenih rib predvsem v Italiji in Grčiji. Nove tovarne so začeli graditi v bližini glavnih lovišč male modre ribe in si tako zagotovili hitro in lažje in konstantno sprejemanje svežih rib. Imele pa so dvojni pomen: zaradi rednega odkupa se ribičem ni bilo treba ukvarjati s prodajanjem viškov rib in soljene zaloge na drugih tržiščih in so se lahko posvečali izključno ribolovu; v tovarnah so zaposlovali žensko

¹⁸ Piransko pristanišče od starega mandrača do današnje podobe = Il porto di Pirano dall'antico mandracchio all'aspetto odierno, Piran, Pomorski muzej »Sergej Mašera« Piran, 1993.

delovno silo, kar je spremenilo družbeno in gospodarsko sliko v Izoli.¹⁹ Tovarne pa so poleg rib odkupovale tudi sadje in zelenjavo, kar je godilo tudi okoliškim kmetom. Proizvode ribje predelovalne industrije, konzervirane ribe, konzervirano sadje in zelenjavo (po nekaterih podatkih skorajda polovico proizvodnje),²⁰ so z ladjami razvažali takorekoč po pristaniščih skoraj vse Evrope in tako tudi povezovali istrske kraje s svetom.

Da so lahko ladje prevažale istrsko blago iz mest v Trst, je bilo najprej poskrbeti, da je blago iz istrskega zaledja pravočasno prispelo do mest, kjer so ga potem natovarjali na ladje. Cestne povezave med mesti in zaledjem so bile slabe, zato je veliko pridelkov ostalo doma in niso prišli do trga ali pa so jih pokupili lokalni trgovci. Ob koncu 19. stoletja je cvetelo tudi tihotapstvo. Ravno zato so si dobre trgovine željni podjetneži veliko obetali od pomorskega in prek tega tudi od železniškega prometa, ki jih je z odprtjem Južne železnice prek Trsta povezal z Dunajem in vso državo.



Izolski mandrač (PMSMP, original v fondu Maria Marzarija, Trst)

Pridelke so iz vasi v mesta tovorili na oslih pa tudi z vozmi, veliko pa so ga prenesle ženske na glavah v »plenjerjih«. Pridelava kmetijskih pridelkov za prodajo v Trstu in drugih mestih je kmetom prinašala zaslužek, s katerim so lahko poravnali davčne obveznosti in kupili blago, ki ga niso mogli pridelati. »V Trst smo šli po d'nar, v Koper smo ga nesli za davke,« je dejal

¹⁹ Terčon Nadja: Ribja predelovalna industrija v Istri (1867-1918): Aplikacija za postavitev muzeja morskega ribištva; v Kultura na narodnostno mešanem ozemlju Slovenske Istre – konservatorstvo in muzeologija, Ljubljana, Znanstveni inštitut Filozofske fakultete, 2002, str. 239- 258.

²⁰ Kramar Janez, Izola mesto ribičev in delavcev, Koper, Lipa, 1987, str. 309-310.

eden od informatorjev ekipe etnologov, ki je raziskovala vinogradništvo v Istri takoj po drugi svetovni vojni.²¹ Znanе so seveda tudi Šavrinke. Ženske iz zalednih istrskih vasi so namreč po vsej Istri nabirale in kupovale jajca ter jih menjavale za razno blago. Za različno luksuzno blago iz tržaških trgovinic (»fačolić«, »žajfica«, tobak, sukanec za krpanje ...) so dobile določeno število jajc, ki so jih tovorile v »plenjerjih« na glavah ter v platnenih bisagah na svojih osličih. Po vrnitvi v domačo vas jih je običajno že naslednji dan čakala dolga peš pot do Trsta, kjer so jih na določenih mestih prodajale. Včasih pa so si privoščile tudi vožnjo s parnikom iz Kopra do Trsta. Udobje – udobno pot z ladjo (»vaporom« – parnikom) do Trsta so si privoščile le ob praznikih.²² Ko so se v Kopru zbirale, »so kakor kakšna karavana hodile ena za drugo proti пристаниšču«. Osle so pustile na kopnem. Že na ladji so z ženskami začeli barantati mestni trgovci, ki so jim poskušali prodati kakšen kos platna ali drugega blaga. V Trstu so jih na пристаниškem pomolu že čakali italijanski trgovci z vozički, da bi čimprej odpeljati blago na trg in v trgovine, kjer so jih že čakali stalni kupci.

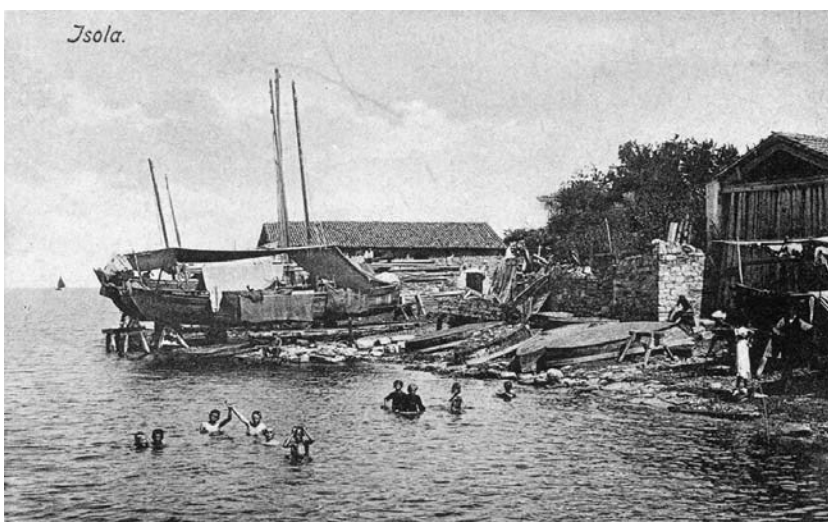
Kapitani so na svoje ladje najraje natovarjali blago, ki je dobro zdržalo prevoz in so ga odjemalci tako v Trstu kot Piranu in okoliških krajih najpogosteje kupovali. Blago so vozili predvsem na lesenih jadrnicah, ki so bile izdelane v lokalnih ladjedelnicah, kasneje pa tudi z motornimi jadrnicami in parniki. Med jadrnicami so prevladovali peligi in bracerе, mnogo, čeprav na podlagi arhivskih virov mnogo manj, je bilo trabakul, bragocev ter plovil tipov topo in guc. Za ribarjenje so uporabljali predvsem batane oziroma ladje, posebej označene kot ribiške ladje.²³ Lastniki teh plovil (»padroni«) so bili domačini. Na ladjah so bili kot mornarji zaposleni tako domačini kot tudi ljudje, ki jih je tja napotil boj za preživetje pa tudi pustolovski duh. Lesena plovila so počasi izpodrivali železni parniki in večje tovarne ladje.

Pomorski promet je bil odvisen tudi od razvitosti ladjedelstva. Najstarejši pisni viri o obstoju ladjedelstva v severozahodnih istrskih krajih segajo vsaj v 14. st., saj so iz leta 1322 ohranjeni prvi viri o ladjedelnici v Piranu, ki jo omenja piranski mestni statut. Od takrat se stalno pojavlja v gospodarski dejavnosti Pirančanov.

²¹ Dular Andrej: Vinogradništvo Slovenske Istre v arhivih Slovenskega etnografskega muzeja, Dežela refoška, Koper, Zgodovinsko društvo za južno Primorsko, 1995, str. 218.

²² Tomšič Marjan, Šavrinke, Ljubljana, Kmečki glas, 1986, str. 214-220.

²³ Pokrajinski arhiv Koper, enota Piran, Fond Luška kapitanija Piran, škatle 1-11 za leta 1910-1915, izpisi iz arhivskih dokumentov.



Škver v Izoli (PMSMP, original v fondu Maria Marzarija, Trst)

Miroslav Pahor²⁴ trdi, da v srednjeveških statutih obalnih mest ladjedelstvo ni bilo navedeno med obdavčenimi dejavnostmi. Bilo je namreč pod skrbništvom države in ne lokalnih mestnih oblasti, zato so tudi dajatve odhajale naravnost v državno blagajno v Benetke. Za razliko od tržaških ladjedelnic, ki so se v 19. st. razvile v samostojno in specifično lesno in kasneje železarsko industrijo in prevzele vse najpomembnejše, največje in finančno dobro pokrite gradnje ladij, so ladjedelnice v istrskih mestih vse do petdesetih let 20. st. ostale na obrtni ravni oziroma na ravni povezave različnih obrti, katerih končni izdelek je bilo plovilo, ki ga je običajno želel naročnik iz domačega okolja in je zadovoljevalo lokalne potrebe. V ladjedelski stroki je bilo tudi točno določeno, kaj je ladjedelnica in kaj škver.²⁵ Ladjedelnica je bila obrat, ki je zasedal prostor ob morju z najmanj 290 m² površine in so v njem lahko gradili plovila z 200 tonami nosilnosti. To je bila po mnenju takratnih strokovnjakov tista najmanjša možna površina, ki so jo mojstri potrebovali za gradnjo takšnih ladij. Za škver pa so veljala obalna področja, kjer so gradili in popravljali manjše ladje in je njihova delovna površina merila manj kot 290 m². Lahko pa so tam gradili tako »barche« (plovila z nosilnostjo do 10 ton) kot »naviglie« (plovila od 10 do 200 ton nosilnosti). Za gradnjo lesenih ladij so uporabljali tradicionalne

²⁴ Pahor: Ladjedelništvo v preteklosti Pirana, Informator, Pirana, 1975, št. 2-3, str. 30-31; št. 4, str. 26-27.

²⁵ AM 1878-79, 1880, str. CXVII. Prospetto sulla operosità dei cantieri nazionali per la costruzione navale mercantile durante l'anno 1879. Ob strani razpredelnice so opombe, ki so izredno pomembne, saj definirajo pojma ladjedelnica in škver ter nekatere najpomembnejše tipe plovil.

tehnike, ki se do petdesetih let 20. stoletja niso bistveno spreminjale in so bile na celotni vzhodni obali Jadrana zelo podobne.²⁶

V pomorskem okrožju Trsta je leta 1892 bilo 9 ladjedelnic in 9 škverov, torej domala polovica ladjedelnic in tretjina škverov celotnega avstrijskega obalnega prostora, kjer je tega leta bilo 19 ladjedelnic in 26 škverov. Na tržaškem področju so bili ladjedelski obrati v Trstu (Sv. Andrej pri Trstu, Sv. Rok pri Miljah, Sv. Lovrenc pri Škednju), Kopru, Izoli, Piranu in Gradežu. Število ladjedelnic in škverov je nihalo. Leta 1894 je delovalo 21 ladjedelnic in 25 škverov, leta 1897 17 ladjedelnic in 24 škverov.²⁷

V Kopru je bilo več škverov na severni mestni obali, na področju najrevnejšega mestnega predela Bošadrage s pretežno ribiškim prebivalstvom. Poleg škverov pa je mesto premoglo tudi tri ladjedelnice. V eni so izdelovali ladje za dolge proge, v drugi ladje za priobalno plovbo, v tretji pa trgovske ladje. V desetletjih pred 1. svetovno vojno so kot lastnice manjših ladjedelnic znane družine D'Este, Grasso, Girotti, Depangher in še nekatere. Sicer pa so ladjedelci les, baker, železo in lepilo kupovali od prodajalcev v Kopru, ki so poleg ladjedelcev oskrbovali tudi gradbenike.²⁸ V Kopru so gradili tudi večje ladje dolge plovbe oz. večje jadrnice, kot so brik, bark, škuner itd. Obalne ladjedelnice, v večji meri koprške in v veliko manjši piranske, so delale za naročnike iz takratnih pomembnejših pomorskih centrov, to je iz Trsta, Malega Lošinja, Kaštelov, dalmatinskih mest oz. iz mest celotnega Avstrijskega primorja.

Poti koncu 19. stoletja se je vedno bolj uveljavljal tudi potniški promet, predvsem zaradi dnevnih delovnih migracij prebivalstva ter vedno bolj razvijajočega se turizma, pri čemer so veliko vlogo odigrali vse številnejši parniki. Redne pomorske potniške linije so z vmesnimi postanki v istrskih mestih potekale od Trsta do Pulja ter dalje do Reke in Dalmacije. Pomembno je ta promet narasel tudi z začetkom in razvojem turizma v Portorožu. Sporočila portoroškega pristaniškega uslužbenca navajajo, da v tem kraju ne »pretovarja« blaga, temveč samo potnike in njihovo prtljago. V Portoroškem zalivu, ki je naravni pristan, so se zaustavljale tudi domače in tuje jadrnice, ki

²⁶ Filipi Goran: Kratek pregled zgodovine »lesenega« ladjedelstva na vzhodnih obalah Jadranskega morja, Primorska srečanja, 18, (1994), št. 160, str. 573-577; Ustni viri ladjedelcev: Ante Šandrić, Piran; Mirko Karinja, Piran; Davide Filipas, Piran; David Škevin, Piran. Omenjeni piranski ladjedelci, po rodu iz Dalmacije, so se v Piran priselili po letu 1954, po odhodu italijanskih ladjedelcev v Italijo. So pravi mojstri svoje obrti. Zaposleni so bili v piranski in kasneje izolski ladjedelnici. Nekateri se še vedno ukvarjajo z gradnjo in še posebej popravili lesenih ladij.

²⁷ AM 1892, str. LXXVII; AM 1894, str. LXXXVII; AM 1897, str. CL; AM 1898, str. XCIII. Operosità dei cantieri austriaci per la costruzione navale mercantili durante l'anno ...

²⁸ Ciglič Zvona: Način življenja, str. 66.

so ob slabem vremenu in močni burji iskale in našle varno sidrišče ali vez ob lesenem pomolu.



Leta 1947 je bilo Piransko pristanišče polno zasedeno. Izpraznilo se je z eksodusom. (PMSMP)

V Portorožu in Piranu se je pomorski potniški promet povezoval tudi z železniškim (t. i. Parenzana) ter trolejbusom in tramvajem med Lucijo in Piranom.

Pomembno vlogo je v razvoju trgovine odigrala tudi trgovinska in industrijska zbornica za Istro s sedežem v Rovinju. Tako kot druge avstrijske zbornice je imela tudi ta nalogo spremljati gospodarski razvoj svojega področja; razdeljena je bila v dve sekciji: trgovinsko in industrijsko. V trgovinsko so se lahko vključevali posamezniki in podjetja, ki so se ukvarjali s trgovino ali pomorstvom. V statutu zbornice so točno navedeni: banke, bankirji, menjalnice, trgovine na debelo in na drobno, komercialni agenti, prevozniki, posredniki, preprodajalci brez stalne panoge in drugi ter lastniki ladij, kapitani dolge plovbe.

Pomorski promet 1918–1945

Do začetka 1. svetovne vojne je obalna plovba potekala v glavnem na relaciji Trst–Dalmacija–Dubrovnik. Razvoj redne male obalne plovbe, ki je bila predvsem potniško–tovorna, je presekala 1. sv. vojna. Z razpadom Avstro–Ogrske in nastankom Kraljevine SHS oz. Jugoslavije so za Slovence nastale spremembe. Z novo državno mejo so bili celotna Primorska, Trst, Istra in Reka priključeni k Italiji. Trst je postajal pristanišče italijanskega državnega

obrobja in nanj so se še naprej vezala obalna mesta Koper, Izola in Piran. Trgovina iz slovenskih dežel pa se je preusmerjala v jugoslovanska pristanišča, zlasti na najbližji Sušak. Tako potniški kot tovorni promet med obalnimi mesti severozahodne Istre je še naprej uspešno potekal, vendar so zdaj tu delovale le manjše ladjarske družbe. Koper in Piran sta postala izhodišči krajših linij obalne plovbe. Čeprav okrnjena zaradi nove državne meje, pa je bila obnovljena tudi linija Trst–Split–Dubrovnik–Kotor.²⁹

Tehnični napredek je neodvisno od političnih in gospodarskih razmer tudi v Kopru, Izoli in Piranu prinesel modernizacijo ladjevja. Tudi mali potniški promet se je okrepil, saj je tržaška industrija pritegovala delovno silo iz bližnjega zaledja. Svoj delež pa je k pomorskemu prometu prispevala tudi ribja predelovalna industrija v Izoli, ki je ob koncu tridesetih let imela tudi svojo lastno ribiško floto in ladjedelnico. Najživahnejši je bil potniški promet v Kopru, saj so njegovi prebivalci dnevno potovali v Milje in Trst, kjer so iskali delo in se zaposlovali.

Med 2. svetovno vojno in takoj po njej je mali obalni promet upadel. V zadnjih mesecih vojne so bila pristanišča v Kopru, Piranu in Izoli skoraj prazna. Vse dobre motorne jadrnice so Nemci oborožili in uporabljali za prevoze in borbe. V drugi polovici leta 1944, ko se je druga svetovna vojna nagibala v svojo zaključno fazo, je bilo trgovsko ladjevje Pirančanov zaplenjeno, del ribiških ladij pa so onesposobili kar ribiči sami.³⁰ V času, ko so zavezniki iz južne Italije prodirali proti severu Apeninskega polotoka, ko se je krepilo partizansko gibanje na jugoslovanskem ozemlju in je nemški rajh na vseh frontah izgubljal moč, so se tudi na področju severozahodne Istre začele dogajati vojaške aktivnosti. Zaradi intenzivnega zavezniškega vojaškega in političnega delovanja na področju severnega Jadrana in Tržaškega zaliva poleti in jeseni leta 1944 se je pričakovalo tudi zavezniško izkrcanje v Istri. Ker se je nanj pripravljala tudi nemška vojska, je njeno poveljstvo ocenjevalo partizansko gibanje na tem področju kot zelo nevarno in je temu primerno tudi ukrepalo.

Med zavezniškimi letalskimi napadi poleti in jeseni 1944, ki so sledili prvemu bombardiranju Trsta 10. junija 1944, so bili med drugim poškodovani ali uničeni nekateri manjši ribiški in tovorni čolni v piranskem in izolskem pristanišču, del izolske pristaniške infrastrukture ter nekatere ladje obalne plovbe. Raketirana in uničena pa je bila v bližini obale med Izolo in Kopro prav na prvo obletnico kapitulacije Italije tudi velika prekooceanska ladja Rex, ki je bila nacionalni ponos fašistične Italije. Ker je bil Rex v tem času nemška ladja, je postal cilj zmagovitih armad.

²⁹ Terčon Nadja, Pomorski promet, zbornik Primorske – 50 let, Koper, Primorske novice, 1997, str. 185-189.

³⁰ Koršič Mirko, 30 let slovenskega pomorstva 1945-1975, Koper, Lipa, 1975, str. 27-30.



Dijaki SPTA pred uničeno italijansko potniško ladjo Rex
(PMSMP)

Podobno usodo kot Rex pa je doživelo tudi mnogo drugih plovil. Že naslednjega dne je sedem zavezniških letal pri Savudriji napadlo parnik San Marco, na katerem so bili poleg civilnih potnikov tudi nemški vojaki. Parnik je plul na liniji Umag-Trst. Oktobra 1944 je zavezniško letalo pri Izoli napadlo ladjo Ugliano, ki je plula na redni progi med Trstom, Izolo in Piranom.



Prvega maja 1945 je po današnjem slovenskem morju zaplul prvi patroljni čoln partizanske mornarice z zastavo, ki so jo sešila dekleta iz Loparja.
(PMSMP)

Na Visu, kjer je imel svoj sedež VŠ NOVJ, je bila avgusta 1944 tudi sprejeta odločitev o ustanovitvi mornariških enot na obalnem pasu med Sočo in Limskim kanalom v Istri, 30. avgusta 1944 je bil izdan ukaz VŠ NOVJ o ustanovitvi Mornariške grupe pri IX. korpusu. Ker zaradi konfiguracije in specifik terena v tem delu Istre ni bilo možnosti za delovanje večje partizanske enote, je bila v Loparju nad Koprmo 15. 10. 1944 ustanovljena manjša partizanska enota, Mornariški odred Koper.

Ker se je v okviru zavezniških akcij na področju Tržaškega zaliva pričakovalo izkrcanje zaveznikov nekje med Savudrijo in Koprom, je Franc Dermota svoje delovanje podredil formiranju oborožene in opremljene partizanske enote, ki bi v primeru pričakovanih dogodkov in nemške evakuacije hitro in pravilno ukrepala. Med naloge odreda so sodile zbiranje podatkov o stanju, delovanju in oborožitvi okupatorja v obalnih mestih, akcije na morju, obali in kopnem, organizacija pomorske in prometne službe, tehnične službe, službe za zvezo, organizacija okrožnega odseka in organizacija flote. Kot glavni cilj pa je bil opredeljen prav napad na sovražnikov pomorski promet. Potapljati bi morali čolne in manjše ladje, izvajati sabotaže ter poskušati spraviti čim več ladij na osvobojeno ozemlje. Delovanje MOK-a je sodilo v sklop vojaških operacij IV. armade, ki naj bi osvobodila Trst in Primorsko. V teh zaključnih operacijah je bila naloga MOK-a uničiti sovražnikove mornariške postojanke, zaščititi mestna pristanišča pred miniranjem in vzpostaviti pomorsko oblast, kar mu je tudi uspelo. Severozahodna Istra je bila osvobojena 1. maja 1945. Takrat je po današnjem slovenskem morju zaplul prvi patroljni čoln partizanske mornarice z zastavo, ki so jo sešila dekleta iz Loparja.

Pri osvobajanju severozahodne Istre je sodelovala tudi partizanska mornarica. Mornariške enote IX. korpusa lahko upravičeno štejemo za prve slovenske mornariške enote v novejši zgodovini. Odločitev o njihovi ustanovitvi in njihova dejavnost sta pripomogla, da si je Slovenija priborila izhod na morje in se je mogla v bodoče, predvsem po rešitvi tržaškega vprašanja, razvijati kot pomorska država.

Pomorstvo po drugi svetovni vojni

Čas od osvoboditve leta 1945 do septembra 1947, ko je stopila v veljavo mirovna pogodba z Italijo, in vse do Londonskega memoranduma 5. oktobra 1954 je bil nekakšen prehodni čas. Koper je bil središče cone B Svobodnega Tržaškega ozemlja (STO) in se ni mogel hitreje razvijati, Izola in Piran pa sta ostajala v njegovi senci. Zaradi ekonomskih, političnih in družbenih sprememb se je v tem obdobju v sosednjo Italijo izselil večji del avtohtonega mestnega pa tudi del zalednega prebivalstva. S tem se je spremenila etnična podoba celotnega območja. Šele priključitev k Jugoslaviji leta 1954 je Kopru odprla vrata za organiziran in pospešen gospodarski in družbeni razvoj ter oblikovanje načrtov gospodarskega in družbenega razvoja.³¹ Po izgubi Trsta se je mesto odprlo zaledju, ne samo bližnjemu istrskemu, temveč celotnemu slovenskemu.

³¹ Žitko Salvator, Koper skozi stoletja, V: Luka Koper = Port of Koper, ur. Livij Jakomin, Koper, Luka, 2004, str. 48.

To je bilo izredno pomembno v lokalnem in republiškem okviru. Slovenija se je želela na nek način izviti iz zveznega objema in oblikovati lastno gospodarsko strategijo. Na Primorskem je zaradi ugodnih razmer videla možnost razvoja panog, ki prinašajo devizni zaslužek, zato je podpirala razvoj **pristaniške dejavnosti, pomorstva in turizma**. V koprskem pristanišču ni videla konkurence zgolj tržaškemu, ampak tudi reškemu pristanišču. V republiške ambicije je sodila tudi vzpostavitev slovenske pomorske flote.³² Vse to je bilo v povezavi tudi z nadaljevanjem **ladjedelnštva** na tem področju in ustanovitvijo pomorske šole, ki bi zagotavljala tem dejavnostim **usposobljene strokovne kadre**. Ta problematika se je povezovala z mednarodno politiko in poskusi reševanja tržaškega vprašanja. Za zvezne organe pa je bilo Slovensko primorje z gospodarskega stališča zanimivo samo zaradi pristanišča, ki naj bi postalo konkurenca tržaškemu. Lokacijo le-tega pa je bilo treba še določiti.

Začetki slovenskega pomorstva

Zaradi nedelovanja svetilnikov in morskih min je postala plovba nevarna in na nevarnih področjih omejena le na dnevne vožnje. Zato je bila prva naloga na področju varnosti plovbe takoj po koncu vojne odstranitev teh min. Na območju Svobodnega tržaškega ozemlja pa je mali obalni promet potekal le med Trstom, Koprom, Izolo in Piranom. V okviru neke širše gospodarske strategije so ga želeli ponovno oživiti, zato je bilo že leta 1947 ustanovljeno pomorsko podjetje AGMARIT (Agenzia marittima), ki ga pojmujemo kot začetnika poveljnega ladjarstva na tem področju. To je bila agencija, ki je nudila svoje storitve zasebnim ladjarjem. Posedovalo je 5 jadrnic (Labor, Nanos, Devin, Plavje, Šmarje) s skupno nosilnostjo 600 ton. Kljub krajšim prizadevanjem za nadaljevanje obalne plovbe z manjšimi ladjami, se je položaj slabšal. Skrb pomorskega inšpektorata vojne uprave JLA, ki je deloval od 1. decembra 1947 do ukinitve vojne uprave JLA v con B STO, je bila posvečena organizaciji obalne plovbe od jugoslovanskih luk do Pirana, Izole, Kopra in Trsta. Obalni promet je nadzorovala Luška kapitanija Piran, ki je bila 1. 1. 1948 določena za edino kapitanijo v con B STO–ja in s tem je pridobila večje pristojnosti. Tudi po letu 1954 je bila pristojna za vso slovensko in del hrvaške istrske obale do reke Mirne. Po letu 1962, ko je prišlo do organizacije upravne službe za varnost plovbe na morju v LR Sloveniji, pa je bila luška kapitanija preseljena v Koper, svoji izpostavi pa je imela takrat v Piranu in Izoli.³³

³² Zagradnik Maruša, Splošni pregled, V: Zbornik Primorske – 50 let, Koper, Primorske novice, 1997, str. 84.

³³ Terčon Nadja, Pomorski promet, zbornik Primorske – 50 let, Koper, Primorske novice, 1997, str. 186.



Jadrnica Obalne plovbe Burja (PMSMP)

Januarja 1954 je bilo iz Agmarita ustanovljeno podjetje VAL, ki naj bi opravljalo vse pomorske agencijske posle ter »vzdrževalo z lastnimi in najetimi ladjami male in dolge obalne plovbe prekomorske proge in linije za osebni in tovarni promet«. Sedež podjetja je bil v Piranu. Že pet mesecev kasneje se je podjetje Val preimenovalo v Slovenijalinije. Podjetje se je ukvarjalo s plovbo, pomorsko agencijo, transportom in mednarodno špedicijo. Prevezlo je vseh pet motornih jadrnic Vala in kupilo tri ladje. To so bile ladje Martin Krpan (prej Sirob, prva motorna ladja slovenske trgovske mornarice), Rog in Gorenjska. Te ladje pomenijo začetke slovenske flote. Oktobra istega leta je prišlo do likvidacije Slovenijalinije, ki je 25. 12. 1954 prenehala poslovati, istega dne pa je bila osnovana Splošna plovba Koper, ki je prevzela vse premoženje prejšnjih poskusnih podjetij in postala edino pomorsko transportno podjetje v slovenskem Primorju s podobnim načrtom pomorskega poslovanja kot prejšnje tri.

Po likvidaciji Slovenijalinije je novoustanovljena Splošna plovba prevzela njeno ladjevje. Za malo obalno plovbo je po likvidaciji pomorskega podjetja Obalna plovba leta 1959 skrbel istoimenski obrat, ki je bil priključen Splošni plovbi. Podjetje je bilo ustanovljeno leto poprej z namenom izboljšanja in povečanja pomorskih prometnih zvez in malega obalnega potniškega prometa. Imeli so več ladij za tovarni in potniški promet, ki jih je ravno tako prevzela Splošna plovba. Z njimi so se med drugim lotili tudi izkopa morskega peska, ki so ga z manjšimi ladjami razvažali vzdolž istrske obale. Ta posel je trajal le kratek čas, potniški promet pa je potekal le med turistično sezono.³⁴

³⁴ Prav tam.



Prva ladja slovenskega ladjarja Splošne plovbe Martin Krpan v piranskem pristanišču (PMSMP)

Razvoj slovenskega ladjarstva po letu 1954 je vezan predvsem na razvoj in poslovanje Splošne plovbe. Konec leta 1955 je bila izvedena decentralizacija jugoslovanske trgovske mornarice. Jugoslovanska vlada je izdala odločbo o možnosti nabave že rabljenih, a mlajših in modernejših ladij v tujini. Tako so v Piranu od reške Jugolinije prevzeli ladje Bihač, Ljubljana, Neretva, Korotan, Gorica in Dubrovnik. Ob koncu leta 1957 je Splošna plovba Piran imela 11 ladij za dolgo obalno plovbo in 13 plovil za malo obalno plovbo. Leta 1956 je bil sedež delovne organizacije prestavljen iz Kopra v Piran. Poslovanje pa se je razširilo tudi zaradi priključitve Ladjedelnice Piran. Veliko sredstev je bilo sicer vloženi v ladjedelnico, a za novogradnje ni bilo pogojev. Zato so v ladjedelnici predvsem popravljali tuje in domače ladje. Leta 1961 pa je začela poslovati kot samostojno podjetje Ladjedelnica Piran.

Ugodne možnosti za nakup ladij, predvsem pa kriza v pomorskem gospodarstvu in sueška kriza 1957 so omogočile, da je Splošna plovba uspela modernizirati del svoje flote. Tudi povprečna starost ladij se je z nakupom novih zmanjševala. Stare ladje so zamenjevali za nove, uvajali so nove linije, potovanja pa so bila vselej odvisna od svetovnih političnih razmer. Svetovna kriza, ki je po podražitvi nafte konec 1973 že zajela večino držav, je negativno vplivala na gospodarsko rast in svetovno menjavo, Splošna plovba pa je zašla zaradi tega v velike težave. Po ponovnem odprtju Sueškega prekopa leta 1975 je pomorsko tržišče spet oživel in Splošna plovba je ponovno uvajale nove linije v svoje poslovanje.

Kriza jugoslovanskega gospodarstva, neurejene razmere pri gradnji ladij v domačih ladjedelnicah, predpisi, ki so onemogočili kupovanje in izročanje ladij za svoj račun ter nihanje pomorskega tržišča, so prisilili Splošno plovbo, da je leta 1981 ustanovila podjetje v tujini.



Ladja Bovec, ena izmed številnih ladij Splošne plovbe Piran, ki so bile poimenovane po različnih slovenskih krajih (PMSMP).

V Monrovijski v Liberiji je ustanovila družbo Genshipping Corporation, hčerinsko podjetje v popolni lasti. Po osamosvojitvi Slovenije in razpadu jugoslovanskega trga je Splošna plovba ostala brez zaledja za linijsko poslovanje, vendar je uspela prebroditi težave in danes uspešno posluje.

Po priključitvi Obalne plovbe k Splošni plovbi leta 1959 je ponovno zamrl obalni promet, zlasti potniški. Poskušali so ga oživeti s hidrogliserjem Delfin. Od začetka šestdesetih let pa do konca osemdesetih je bila namenjena potniškemu prometu med Trstom in Puljem le italijanska ladja Edra, ki jo je po umaknitvi iz rednega prometa nadomestila sestrška Dionea. Slednja je plula do leta 1991. Obe ladji sta bili zgrajeni v miljski ladjedelnici in sta bili last tržaškega podjetja. Do ponovnega poskusa obnove obalne plovbe je prišlo v Kopru z ustanovitvijo podjetja Jadranska ekspresna plovdba. Potniški promet se je začel povečevati v sedemdesetih letih, ko so začeli z izgradnjo marin, pristanišč za manjša plovila, zlasti jaht, ki so opremljene z objekti za turizem in šport visoke kategorije. Leta 1974 se je v Luciji pri

Portorožu začela z izkopom bazena in nasipov na nekdanjih solinah gradnja prve slovenske marine – Marine Portorož. K sistematični izgradnji marine so pristopili leta 1978, uradno pa so jo odprli leta 1987. Tik ob starem pristanišču v Kopru so leta 1990 zgradili marino, ki jo upravlja podjetje Marina Koper. V Izoli so z izgradnjo marine pričeli februarja leta 1991, vendar so s dela zaradi različnih administrativnih in drugih zapletov ter fazne gradnje zavlekla do leta 1995. Slovenske marine uporabljajo predvsem nemški, avstrijski in italijanski navtični turisti, drugi evropski turisti ter domači gostje. Stara pristanišča v Piranu, Izoli in Kopru so namenjena manjšim plovilom, jadrnicam, čolnom, manjšim ribiškim čolnom, v izolskem pristanišču pa je tako kot pred vojno tudi ves poveljni čas privezana flota ribje predelovalne industrije.

*Nadaljevanje tradicije ladjedelništva*³⁵



Piranska ladjedelnica na Bernardinu (PMSMP)

Na področju Bernardina, na rtiču med Piranom in Portorožem, so od sredine 19. stoletja dalje delovale ena ob drugi tri ladjedelnice: Cantiere navale di Francesco Apollonio, Cantiere Navale San Giusto di Luigi Pertot in Cantiere Navale Dapretto. Leta 1948 je večino delnic ladjedelnice San Giusto kupilo podjetje za pomorske prevoze Jadranska Slobodna plovdba z Reke. 2. decembra 1948 so ustanovili novo ladjedelnico z imenom Piranska brodogradilišča d. d. Še vedno so popravljali in gradili samo lesena tovorna plovila. Leta 1951 so se tri ladjedelnice na Bernardinu preoblikovale v eno samo, ki je po nekaj preimenovanjih (Brodogradilište Boris Kidrič d. d. 12.

³⁵ Marinac Bogdana, Ladjedelništvo, V: Zbornik Primorske - 50 let, Koper, Primorske novice, 1997, str. 136-139.

6. 1953, 1. 7. 1956 priključena Splošni plovbi Piran, Ladjedelnica Piran 22. 10. 1954, Ladjedelnica Piran 4. 1. 1961, 2. oktober Koper 30. 12. 1965) in reorganizacijah tam delovala do leta 1974. Tega leta se je namreč ladjedelnica preselila v Izolo (2. oktober Izola, Slovenska ladjedelnica, Ladjedelnica Izola). Nove delovne prostore so v Izoli odprli 4. 7. 1974. Od takrat se je podjetje specializiralo zlasti za popravila in rekonstrukcijo vseh vrst plovil.

Že v začetku petdesetih let pa samo popravila in gradnja lesenih ladij niso več zadoščala. To tudi ni omogočalo razvoja ladjedelništva v času, ko so povsod drugod že gradili železne ladje. Zaradi odhajanja avtohtonega italijanskega prebivalstva in s tem tudi ribičev in lastnikov lesenih čolnov se je zmanjšala količina dela. Posledica te krize je bila likvidacija podjetja Brodogradilište Boris Kidrič.

Po ustanovitvi Splošne plovbe Piran so dosegli tudi zastavljeni cilj – popravilo železnih ladij. Prvi ladji, ki sta bili na popravilu v Piranu, sta bili Martin Krpan in Gorenjska. Zgradili so tudi trup za sesalni bager Peter Klepec za Vodno skupnost Koper (z njim so začeli delati Luko). Pod okriljem Splošne plovbe je ladjedelnica delala za različne ladjarje: Splošno plovbo Piran, Obalno plovbo Koper, Jugoslovansko vojno mornarico, Jugolinijo z Reke, Dunavski Lloyd iz Siska, za ribiška podjetja zahodne Istre in Kvarnerja. Kljub kriznim situacijam nadaljuje stoletja dolgo tradicijo ladjedelstva v teh krajih.



Popravilo in gradnja lesenih ladij v Piranski ladjedelnici (PMSMP)

Usposabljanje pomorskega kadra³⁶

Zavest, da je za razvoj pomorstva potreben ustrezen pomorski kader, se je pokazala takoj po končani vojni. Pokrajinski NOO za Slovensko Primorje v Ajdovščini je 25. 9. 1945 izdal odlok o ustanovitvi Slovenske pomorske trgovske akademije v Trstu. Zaradi političnega položaja so z ustanovitvijo morali počakati do odločitev na pariški mirovni konferenci. Ko je cona B STO–ja prišla pod nadzor Jugoslavije, je Slovensko–hrvaška prosvetna zveza dosegla, da se je uresničila zamisel o slovenski pomorski šoli. Šola je bila za slovensko pomorstvo izrednega pomena, posebno v tistem začetnem povojnem obdobju. Potrebovali so šolane in strokovno usposobljene kadre, saj so bili v tem obdobju že postavljeni temelji slovenskega pomorstva. Po seznamih različnih pomorskih šol so našli dobre in usposobljene slovenske pomorščake in ustanovili Klub slovenskih pomorščakov. Pritegnili so jih k sodelovanju, jih zaposlili in tako izkoristili znanje šolanih pomorskih oficirjev in njihove stike.³⁷



Dijaki SPTA pri pouku navtike. Fotodokumentacija PMSMP, original Srednja pomorska šola Portorož.

Prevladala je zavest, da mora imeti vsakdo, ki opravlja delo pomorščaka, temeljito splošno teoretično izobrazbo, poglobljena strokovna in poklicna znanja in veščine za samostojno in hitro reševanje zahtevnih situacij.

³⁶ Terčon Nadja, Srednja pomorska šola Portorož je praznovala 50-letnico svojega delovanja, v: Primorska srečanja, 22 (1997), št. 201, str. 69-70.

³⁷ Kavčič Niko, Okrogla miza »Slovenija med srednjo Evropo in Jadranom od ustanovitve Luke Koper ...«



V stari vili v Žusterni je 1. 3. 1947 začela delovati Slovenska pomorska trgovska akademija (PMSMP).

Predvsem pa so ustanovitev šole razumeli kot možnost, da se Slovenci uveljavimo kot pomorski narod. Na pomorsko šolo se namreč niso vpisovali le fantje iz obalnih mest in bližnje okolice, temveč iz vse Slovenije in tudi Jugoslavije.



Ladja Viševica s posadko Pomorske srednje šole pred odplutjem iz Kopra 16. 8. 1948. (PMSMP, original Srednja pomorska šola Portorož)

Leta 1947 je v Žusterni pri Kopru začela delovati prva slovenska pomorska šola z imenom Slovenska pomorska trgovska akademija (SPTA). V prvi letnik pa se je takrat vpisalo 29 dijakov. Izbirali so lahko med navtičnim, strojnim in ladjedelskim oddelkom. Leto kasneje, 1948, se je šola preselila v Piran in se pet mesecev kasneje preimenovala v Pomorski tehnikum.



Praznovanje desete obletnice piranske pomorske šole leta 1957
(PMSMP, original Srednja pomorska šola Portorož)

Poleg rednega pouka so morali dijaki opravljati tudi praktični pouk na ladjah in vaje na morju. Število dijakov je naraščalo, poseben pomen pa je šola dobila z ustanovitvijo Splošne plovbe Piran. SPP je prevzela skrb za izvajanje obvezne prakse na morju, tako da je na svoje ladje vsako leto vkrcavale dijake. Zaradi interesa slovenskih tovarn za predelavo rib iz Izole in Kopra je v šolskem letu 1951/52 v sklopu šole začela delovati tudi Ribiška šola, ki je delovala dobrih deset let, zaradi potreb piranske ladjedelnice pa je za nekaj časa uvedla tudi program ladjedelništva. V letu 1962 je bila dograjena nova šolska stavba v Portorožu, leto poprej pa je bila ustanovljena Višja pomorska šola. Šola je po tem večkrat spremenila ime, sledila splošnim spremembam v šolstvu, v drugi polovici sedemdesetih let pa dosegla svoj višek – več kot 600 dijakov. Leta 1996 je bila Višja šola preusmerjena v Visoko šolo, danes Fakulteto za pomorstvo in promet. Pomorsko izobraževanje usposablja strokovnjake za delovanje in razvoj pomorskega gospodarstva.

Nastanek in razvoj Luke Koper

Zanimivo poglavje v slovenski povojni pomorski zgodovini se zagotovo nanaša na nastanek in razvoj pristanišča Luka Koper. Decembra 1958 je v takrat novonastali luki pristala prva ladja, domača prekooceanka Gorica, last

edinega slovenskega ladjarja Splošne plovbe. S tem se je začelo novo obdobje v slovenskem pomorskem prometu in njegovi povezavi z mednarodnim prometom. Čeprav se Luka Koper zgodovinsko ne more primerjati s pristanišči v Trstu in na Reki ali v Tržiču, pa kljub temu za slovensko gospodarstvo in pomorstvo izredno veliko pomeni. S svojimi sosedi se danes lahko primerja z dinamičnim razvojem, sodobno tehnologijo, dobro organizacijo, učinkovitim delom in predvsem dobrimi poslovnimi rezultati. Da pa je to dosegla, so bili potrebni naporji več kot petdesetih let.

Takoj po končani drugi svetovni vojni so bila vsa tri stara mestna pristanišča v Kopru, Izoli in Piranu neprimerna za večjo širitev in novo namembnost mednarodnega pristanišča in s tem povezanega prometa. Bila so premajhna, morje pa prenizko. Sprejemala so lahko le manjše ladje. V obdobju 1947–1954 je bilo zelo malo storjenega za obnovo pristanišč in drugih pomorskih objektov. Obnova in popravilo sta se začela šele v letih 1955–1957, ko so začeli popravljati npr. minirani pomol v Izoli ter obalo v Kopru, Portorožu, Ankaranu in Valdoltri. Jasno je postalo, da bo treba prostor za gradnjo nove luke, ki bo moderna in urejena za prekomorsko plovbo, iskati zunaj starih pristanišč in njihovih pomolov. Odločitev o tem pa je bila odvisna od rešitve dveh vprašanj, to je kakšno funkcijo naj bi imela luka glede na potrebe zaledja in kje naj bo locirana.³⁸

Šele z ureditvijo tržaškega vprašanja in podpisom Londonskega memoranduma 5. 10. 1954 so bili postavljeni temelji za ustanovitev in razvoj velikega slovenskega pristanišča. Vse do tedaj so namreč tudi jugoslovanske in s tem slovenske oblasti računale na to, da bo Trst pripadel Jugoslaviji, s čimer bi tudi tržaško pristanišče obdržalo svojo zgodovinsko vlogo. Ko je Trst postal italijanski, pa so se ustvarili pogoji za novo pristanišče ob Slovenski obali. Že takoj po končani vojni so jugoslovanske oziroma slovenske pogajalske skupine vztrajale, da mora Slovenija dobiti izhod na morje. Najprej so mislili na Škedenj pri Trstu, ki bi ga potem prek Bazovice povezali z železnico v Sežani. V mednarodnih pogajanjih je bilo jugoslovansko oz. slovensko izhodišče tako, da so se bili pripravljeni odpovedati Kopru v korist Italije v zameno za Škedenj, ki je pač bližje Trstu. S pogajanjmi pa je Slovenija dobila Koper. Zaradi takšne odločitve so dobili tudi finančna sredstva zaveznikov za gradnjo pristanišča.³⁹

³⁸ Koršič Mirko, 30 let slovenskega pomorstva 1945-1975, Koper, Lipa, 1975, str. 117-171.

³⁹ Pirjevec Jože, referat "Železna cesta". 150. obletnica Južne železnice. Mednarodni znanstveni sestanek, Železna cesta". 150. obletnica Južne železnice, Koper, 15.11.2007; Jože Pirjevec, Okrogla miza "Slovenija med srednjo Evropo in Jadranom od ustanovitve Luke Koper dalje (1957-2007), Koper, 15.11.2007. Na tej okrogli mizi so sodelovali: dr. Jože Pirjevec, dr. Anton Gosar, nekdanji gospodarstvenik in bančnik Niko Kavčič, nekdanji direktor Luke Koper Bruno Korelič, bivši predsednik Republike Slovenije Milan Kučan, publicist Milan Gregorič.



Stari koprski mandrač (PMSMP)

Odločitev o gradnji novega pristanišča je bila zelo pomembna. V bodočem pristanišču niso videli konkurence zgolj tržaškemu, ampak tudi reškemu pristanišču. Na nek način je ta odločitev pomenila tudi odločitev o slovenski pomorski politiki, celo o slovenski nacionalni gospodarski politiki. Pomen je bil toliko večji, saj se je z izhodom na morje slovenski nacionalni prostor odprl v sredozemskega. Na nek način pa je ta odločitev, kot meni zgodovinar Jože Pirjevec, pomenila tudi že začetek slovenskega osamosvajanja, saj so bili s tem postavljeni temelji slovenskega gospodarskega prometa. Odprle so se nove perspektive ekonomskega razvoja, ki so ta prostor povezale tako s srednjo kot zahodno Evropo. Po osi Koper–Maribor so v obdobju po odprtju novega koprškega pristanišča tudi potekale močne gospodarske povezave.⁴⁰ Dejansko se je slovensko gospodarstvo usmerilo na morje šele po postavitvi »železne zavese«. To ni bila samo politična meja, ampak dejansko fizična pregrada, ki je ločevala Zahodno Evropo od Vzhodne.⁴¹

Zaledje je moralo do morja izbirati pot, ki je bila najbolj ekonomična, hitra in varna, pot, ki je zagotavljala najboljši transportni uspeh. Očitno pa je tudi bilo, da se nova Jugoslavija ne bo odpovedala svoji prisotnosti v Tržaškem zalivu.⁴²

⁴⁰ Pirjevec Jože, referat »Železna cesta«; Pirjevec Jože, Okrogla miza »Slovenija med srednjo Evropo in Jadranom od ustanovitve Luke Koper dalje«.

⁴¹ Milan Kučan, Okrogla miza »Slovenija med srednjo Evropo in Jadranom od ustanovitve Luke Koper dalje (1957-2007)«.

⁴² Koršič Mirko, 30 let slovenskega pomorstva 1945-1975, Koper, Lipa, 1975, str. 12-17.



Geodetski posnetek Kopra leta 1954 (PMSMP)

Vsa politična in gospodarska podpora je bila namenjena uresničitvi teh dejanskih potreb in želja. Pojavila se je potreba po usposobitvi koprskega pristanišča za sprejem prekoceanskih ladij, ki jih je že imelo ladjarsko podjetje Splošna plovba. To je bilo še bolj potrebno, ker se je zaradi preobremenjenosti reškega pristanišča že kazala potreba po novih pristaniških zmogljivostih na severnem Jadranu.⁴³

Na nek način se je projektiranje koprske luke začelo že pred priključitvijo cone B STO k Jugoslaviji. Že okrog leta 1952 se je tedanja VUJA (Vojaška uprava jugoslovanske armade) ukvarjala z mislijo, da je treba v Kopru zgraditi operativno obalo, kjer bi lahko pristajala prekoceanske ladje. Prišlo je do študij terena in sondiranj morskega dna. Raziskave so pokazale, da je gradnja na tem mestu tehnično in ekonomsko možna. Je pa res, da v tej najzgodnejši fazi niso razpravljali o možnostih razvoja Kopra v večje pristanišče niti o železniški in niti o cestni povezavi z zaledjem, kar je bilo primerno tedanjim političnim in gospodarskim razmeram v Kopru.⁴⁴

Po Londonskem memorandumu so se pričeli resneje angažirati za gradnjo večjega modernega pristanišča v Kopru. Inženir Bogdan Urbančič z Uprave za pomorske oblasti severnega Jadrana je dobil nalogo, da preišče razmere med Koprom in Semedelo in prouči tehnične možnosti. Idejo za graditev operativne obale v Kopru pa je po navedbah Ruda Goljaka in Bogdana

⁴³ Goljak Rudo, Projektiranje in graditev koprskega pristanišča, Slovenski pomorski zbornik, Koper, Klub pomorščakov v Kopru, 1962, str. 153-161.

⁴⁴ Op. cit., str. 153-161.

Urbančiča dal tedanji pristaniški kapitan v Piranu Anton Perko.⁴⁵ Inženir Ivo Štoka je izdelal osnutke za tri variante pristanišča – A, B in C. Pristanišče po varianti A je bilo predvideno na Debelem rtiču, po varianti B v Škocjanskem zalivu, po varianti C pa na rekonstruiranem delu severnega mestnega obrežja z zgraditvijo 600 m operativne obale. Vse tri variante so imele vrisano tudi železniško povezavo z zaledjem po dolini reke Rižane. Dolgo časa je veljal za najboljši predlog B. Odločeno pa je bilo, da je treba najti takšno mesto za pristanišče, ki bo dovoljevalo etapno gradnjo. Etape naj bi gradili po potrebi, to je v razmerju z naraščanjem prometa in finančnimi sredstvi, vendar pa enakomerno. Načelo etapne gradnje je določalo, da naj bi bila vsaka etapa ekonomsko in gradbeno zaključena enota, sposobna za delo in življenje. Končno izbrano mesto pristanišča je postal prostor pred Škocjanskim zalivom na severni obali Kopra. Z raziskavami so ugotovili, da ima ta del obale najugodnejše talne pogoje in da so nosilna tla v primerni globini. Vrsta skladišč pa je v tem primeru omogočala takojšno izkoriščanje nove operativne obale in omogočena je bila nadaljnja etapna gradnja. Nadaljnji razvoj koprške luke je bil načrtovan v Škocjanskem zatoku med mestom in ustjem Rižane.⁴⁶

Začetek Luke Koper predstavljata leta 1954 ustanovljeni zasebni pristaniški zadrugi. Leta 1957 ju je prevzelo luško pretovorno in skladiščno podjetje Pristanišče Koper. V njegovo pristojnost so spadala vsa tri pristanišča, v Kopru, Izoli in Piranu, katerih zmogljivosti pa so omogočale pristajanje le manjših potniških in tovornih ladij. Leta 1956 pa je bila v Kopru ustanovljena Vodna skupnost Koper, ki je od Uprave za melioracijo OLO Koper prevzela tudi nalogo zgraditi pristanišče. Direktor Vodne skupnosti je bil **Danilo Petrinja**,⁴⁷ ki je postal dolgoletni direktor Luke Koper in prevzel pionirsko vlogo pri njeni izgradnji – po trditvah marsikoga, brez njega ne bi bilo Luke Koper.

⁴⁵ Op. cit., str. 153-155.

⁴⁶ Op. cit., str. 155-158.

⁴⁷ Danilo Petrinja - Primož se je rodil v Petrinjah 20. 2. 1922. Izšolal se je za mizarja. V letih 1942-43 je bil v italijanskem delovnem bataljonu, do konca vojne pa v NOB. Od decembra 1956 do marca 1959 je bil direktor Vodne skupnosti Koper, od marca 1959 do aprila 1970 pa glavni direktor Luke Koper. Nato je bil direktor podjetij Troples in v obdobju 1972-76 Sermin, do 1983 pa svetovalec podjetja Iplas. Je avtor več knjig. Pisal je o dogodkih med 2. sv. vojno in o povojnem razvoju Primorske, zlasti Luke Koper. Leta 1970 je kot direktor Luke Koper dobil nagrado Borisa Kraigherja za gospodarske uspehe trajnega pomena. Predsedstvo Jugoslavije ga je ob njegovi 60-letnici odlikovalo z redom Bratstva in enotnosti z Zlatim vencem, leta 1980 pa ga je skupščina republike Slovenije imenovala za člana Sveta republike. Umrli je 26. 2. 2003. Iz: Enciklopedija Slovenije 8, 1994, geslo Petrinja Danilo, B. Se., str. 329.



Prihod predsednika SFRJ Josipa Broza na otvoritev železniške proge Koper–Prešnica
(Petrinja Danilo: Gradnja Luke Koper)

Za povezavo zaledja s pristaniščem je bila leta 1957 zgrajena tudi nova cesta med Senožecami in Koprom. 7. decembra 1958 je bila koprška luka svečano odprta. Ker pa po letu 1963 zaradi naglega razvoja Luke Koper in povečanja mednarodnega pomorskega in kopenskega prometa cesta ni več zadostovala, so leta 1964 začeli graditi železniško progo med Koprom in Prešnico. Promet po njej je stekel decembra 1967. Financirale in zgradile so jo Slovenske železnice z lastnimi sredstvi brez beograjskih finančnih virov.⁴⁸ S t. i. modrim vlakom se je v Koper pripeljal tudi predsednik SFRJ Josip Broz - Tito. Čeprav se je predsednik Tito udeležil svečane otvoritve proge, tedanje zvezne oblasti niso hotele financirati ne gradnje Luke Koper ne železniške proge Koper–Prešnica. Podpirali so namreč gradnjo železnice Beograd–

Bar.⁴⁹ Običajno so gospodarske in politične uzance takšne, da pristanišča in infrastrukturo v njih gradijo državne ali lokalne oblasti, ki jih nato podelijo v upravljanje. V Kopru ni bilo tako in v tem smislu je Luka Koper fenomen.

Luka se je začela graditi iz lastnih sredstev, kreditov in vlaganj slovenskega gospodarstva. Pristanišče je bilo posebnega družbenega pomena. Imeli so dobro ekipo strokovnih in vodilnih kadrov, ki so vseskozi verjeli v sanacijo podjetja. V sedemdesetih letih je imelo podjetje tudi podporo v slovenskih republiških vladah in se je v tem obdobju tudi zelo razvilo.⁵⁰ Terminal za naftne derivate je začel obratovati leta 1968, terminal za kemikalije pa leta 1972, ko so bile povečane tudi kapacitete za les. Leta 1973 je promet dosegel skoraj dva milijona ton. Takrat so se pojavili prvi kontejnerji. Leta 1974 je bila vzpostavljena prva kontejnerska linija za Sredozemlje. Obala kontejnerskega terminala, ki je bila grajena po novi tehnologiji na jeklenih pilotih, je bila dokončana leta 1976, sam terminal pa leta 1979.

⁴⁸ Kavčič Niko, Okrogla miza "Slovenija med srednjo Evropo in Jadranom ..."

⁴⁹ Pirjevec Jože, Okrogla miza "Slovenija med srednjo Evropo in Jadranom ..."

⁵⁰ Korelič Bruno, Okrogla miza »Slovenija med srednjo Evropo in Jadranom ...«



Prihod prvega tovornega vlaka v Luko Koper leta 1967
(Petrinja Danilo: Gradnja Luke Koper)

Leta 1984 je bil predan v uporabo terminal za razsute tovore, kasneje se je začela gradnja silosa za žita s pripadajočo obalo. Leta 1988 sta bila zgrajena novo skladišče za bombaž ter terminal za borate in fosforno kislino, leto kasneje pa terminala za olje in glinico. Proti koncu osemdesetih let je pretovor narasel na pet milijonov ton. Dograjen je bil tudi terminal za avtomobile. Leta 1997 so začeli graditi živinski terminal.⁵¹ Z naraščanjem blagovnega prometa se je povečevalo tudi število zaposlenih. Luka Koper se je tako povzpela na 2. mesto med jadranskimi pristanišči, takoj za Benetkami.

Po osamosvojitvi pa slovenske vlade niso imele interesa za podporo Luki Koper. Ves razvoj Luke Koper je bil na plečih zaposlenih. Privatizacija je pomenila spremembo družbenega premoženja. Financerji nastanka in razvoja Luke, tako slovensko gospodarstvo kot delavci, so ostali brez svojega deleža. Ta delež je namreč dobila država. Luka Koper je danes državno podjetje, saj je država 60–70–odstotni lastnik. 15 % luških delnic je ob privatizaciji dobila tudi občina Koper. Ob osamosvojitvi Slovenije je tudi Luka Koper izgubila jugoslovanske komitente, ki so bili v njej prisotni od njene ustanovitve.⁵²

Gospodarske in politične spremembe, ki jih je Slovenija doživela v prvi polovici devetdesetih let, so seveda vplivale tudi na poslovanje Luke. Izpad prometa, ki so ga imeli s komitenti iz jugoslovanskih republik, so postopoma nadomestili s komitenti iz srednjeevropskih trgov.

⁵¹ <http://www.luka-kp.si/vsebinska.asp?IDpm=11&ID=238>.

⁵² Korelič Bruno, Okrogla miza »Slovenija med srednjo Evropo in Jadranom ...«

Pretovor soje v Luku Koper
(Foto: Primož Marinko, Dan
odprtih vrat Luke Koper 24.
6. 2007)



Leta 1996 je bil zaključen proces preoblikovanja Luke Koper v delniško družbo. Med letoma 2001 in 2002 so bila investicijska sredstva namenjena gradnji nove obale, urejanju priveznih mest ter skladiščnih površin na II. pomolu. Leta 2004 so preuredili terminal za razsute tovore in ga poimenovali Evropski energetski terminal. Leta 2003 je ladijski pretovor presegel 12 milijonov ton. Pristanišče je prejelo status pristanišča Evropske unije in mejne kontrolne točke (Border Inspection Post) za prehajanje blaga v skupno carinsko območje in iz njega. Poslanstvo Luke Koper je s pristaniškimi in logističnimi storitvami na najkrajši poti do osrčja Evrope ponujati možnosti čim lažjega vzpostavljanja gospodarskih povezav.⁵³

Še vedno pa se pojavlja vprašanje, če je strateški interes Slovenije Luka Koper ali pa je ta interes pravzaprav morje. Pojavlja se vprašanje, če zna Slovenija ovrednotiti svoj geostrateški položaj. Kaže, da Slovenija še vedno ni razrešila te dileme in da celinska Slovenija ni nikoli dobro razumela morja in svoje obale. Hrepenenje po morju je bilo skozi slovensko zgodovino vselej prisotno. In tudi danes je vprašanje morje vselej znova aktualno in problematizirano. Zato se je bivši predsednik Republike Slovenije Milan Kučan 15. 11. 2007 na Okrogli mizi v Kopru izrekel v dobro morja.

⁵³ Luka Koper 1957 50 2007 za nova obzorja, s.l., s.a.

»Slovenija in Slovenci morajo razumeti pomen morja!« so besede, s katerimi je zaključil svoje razmišljanje.⁵⁴



Potniški promet v Luki Koper
(Foto: Primož Marinko, Dan odprtih vrat Luke Koper 24. 6. 2007)

Zaključek

V zaključku je treba ugotoviti, da so zahodnoistrska obalna mesta s svojim podeželjem na vseh področjih ostajala naravno zaledje Trsta od propada Beneške republike vse do leta 1954, šele nato so se vezala na Koper in Slovenijo. Čeprav je bilo tudi v njih moč zaslediti precejšen gospodarski in kulturni napredek, pa Trstu zaradi državne politike do pristanišč vse do konca 1. svetovne vojne niso mogla konkurirati. Samo še Reka je imela v tem takšne možnosti, ki so ji omogočile, da je s Trstom na celotni avstrijski obali lahko postala drugi center državnega pomorskega prometa. Kljub temu pa je razvoj ravno zaradi megalomanskega razvoja centrov in prav posredno prek njiju zajel tudi na rob ekonomskih interesov umaknjene kraje. Trst pa je še celo 20. stoletje na različne načine vezal nase ožjo in širšo, italijansko, slovensko in hrvaško okolico. K temu sta v priobalnih mestih pripomogla tudi obalni tovorni in potniški promet, ki sta s svojo dobro organizacijo dosegla vrh pred prvo svetovno vojno in tako v znatni meri vplivala na kulturni in gospodarski razvoj obalnega prebivalstva. Prav pristanišča, ki so pomembno in vsako zase edinstveno stičišče pomorskih in kopenskih poti, trgovskih dejavnosti in različnih življenjskih usod, pa so v tej dejavnosti odigrala svojo posebno vlogo.

⁵⁴ Kučan Milan, Okrogla miza "Slovenija med srednjo Evropo in Jadranom ..."

Najbolj severni del Jadrana je bil tako nekoč, kot je danes, veliko stičišče morskih in kopenskih poti. Ta razvoj je bil v obdobju 1945-1954 predvsem zaradi političnih dogodkov oz. postavitve nove državne meje zavrt. Posledice so bile tako hude, da je bil potreben na posameznih pomorskih področjih popolnoma nov začetek (pomorski promet, pristaniški promet ...), pri drugih je potekalo nadaljevanje v okrnjeni obliki (solinarstvo, ribištvo, ladjedelstvo), pri tretjih pa niti ni bilo bistvenih posledic (ribja predelovalna industrija). Kot kaže, je tudi pri pomorstvu eksodus dolgoročno vplival na njegov nadaljni razvoj in ga zaznamoval. Z izselitvijo italijanskega prebivalstva iz vseh treh obalnih mest je bila prekinjena tradicija povezave prebivalcev tega področja z morjem, novonaseljeni pa so ta stik morali sploh pridobiti. S politično in diplomatsko rešitvijo tržaškega vprašanja je slovenski narod izgubil stik z dejansko slovensko obalo od Barkovelj do Devina, pridobil pa je del obale severozahodne Istre od Debelega rtiča do reke Dragonje vključno s tremi obalnimi mesti, ki prej ni bila gosto naseljena s slovenskim prebivalcev. V novonastalo situacijo so organi politične oblasti in vplivni posamezniki po svojih sposobnostih, močeh in v okviru republiško-federalnih odnosov vzpostavili preurejeno pomorsko upravo, pomorsko gospodarstvo in pomorsko šolstvo, dokaj uspešno pa so nadaljevali z ribištvom in ribjo predelovalno industrijo.

Vprašanje pomorske usmeritve, pojmovane kot pomorska politika v okviru splošnih gospodarskih in družbenih tokov, je po osvoboditvi dobilo moč. Ta razvoj sicer ni potekal brez dilem o prednosti gospodarskih odločitev in brez težav pri njihovem usklajevanju. V SR Sloveniji je bilo treba počakati na rešitev tržaškega vprašanja. Razvidno je, da doba od osvoboditve do 15. 9. 1947 (mirovna pogodba z Italijo) in do 5. 10. 1954 (Londonski memorandum) v smislu gospodarskega razvoja ni bila izgubljena v nekem nedejavnem čakanju. Prav takrat so bili namreč postavljeni temelji razvoju slovenskega pomorstva, v katerem so svoje mesto našla pomorska podjetja, institucije in šole. Eno pomembnejših vlog pa je odigralo koprsko podjetje Luka Koper.

Luka Koper je danes mednarodno pristanišče, saj le tretjino prometa opravi za potrebe slovenskega trga. Dve tretjini prometa predstavlja tranzit srednjeevropskih in drugih držav. V letu 2004 je Luka Koper tudi formalno postala evropsko pristanišče in vstopna točka za blago, ki iz prekomorskih držav prihaja v Evropsko skupnost. Koprskega pristanišča ne bi bilo brez t. i. železne zavese. Ta politična in dejanska ovira je pritisnila na Slovenijo in srednjo Evropo, da je uporabila slovensko prometno os za izhod na morje in posledično s tem na razvoj in gradnjo pristanišča. Šele po vojni, ko Trst pripade Italiji, se podpre razvoj Luke Koper. Ne podpre ga država, ampak slovensko gospodarstvo in lastna sredstva podjetja. Slovenija je za svojo gospodarsko rast in razvoj potrebovala lastno trgovsko pristanišče. Zgradila

ga je kljub nasprotovanju takratne zvezne oblasti. Slovenska politika pa se je od Trsta dokončno poslovila šele z Osimskim sporazumom.

Čeprav je iz pripovedovanj in razprav jasno razvidno, da je bilo treba premagovati številne in velike ovire pri ustanavljanju, gradnji in razvoju Luke Koper, pa je mogoče zatrditi, da se je Luka Koper oblikovala v eno najuspešnejših severnojadranskih pristanišč. Luka se je vztrajno tehnično in poslovno razvijala. Ubirala je poti tržne ekonomije in se s tem osvobajala državno-birokratskih metod vodenja.⁵⁵

Geostrateška lega v samem osrčju Evrope je še danes ena od konkurenčnih prednosti. Iz dežel Daljnega vzhoda in Sredozemlja je namreč južna transportna pot preko Kopra v srednjo Evropo od sedem do deset dni krajša kot do severnoevropskih pristanišč. Luka se ponaša s sodobno tehnologijo, visoko usposobljenim kadrom in širokimi prostorskimi možnostmi. Luka je prerasla slovenski okvir in postala najpomembnejše pristanišče za vrsto srednjeevropskih držav. Luko so zgradili zaposleni z mnogo zavesti in jasno vizijo razvoja. Čeprav se Luka Koper po zgodovinski plati ne more primerjati s pristanišči, kot so Trst, Reka in Tržič, pa kljub temu za slovensko gospodarstvo in pomorstvo izredno veliko pomeni. S svojimi sosedi pa se kljub ne tako pestri zgodovini lahko primerja z dinamičnim razvojem, sodobno tehnologijo, varstvom okolja, dobro organizacijo, učinkovitim delom in predvsem z dobrimi poslovnimi rezultati.

⁵⁵ Petrinja Danilo - Primož, Gradnja Luke Koper in železniške proge Koper-Prešnica, Koper, 1999, str. 9.

Viri in literatura

Viri

1. Dokumentacija Pomorskega muzeja »Sergej Mašera« Piran (PMSMP).
2. Annuario marittimo (AM 1855, 1863, 1866, 1869-1875, 1877-1880, 1883-1885, 1887-1894, 1896-1897, 1899-1913).
3. Archivio di Stato Trieste (ASTs) / Državni arhiv v Trstu:
 - fond Governo marittimo (za leta 1850–1900),
 - fond Camera di commercio e d'industria di Trieste (inventar).
4. Pokrajinski arhiv Koper (PAK):
 - fond Depangher.
5. Pokrajinski arhiv Koper, enota Piran (PAK EP):
 - fond Luška kapitanija Piran (za leta 1911–1915, 1945-1954),
 - fond Občine Piran, avstrijsko obdobje (za leta 1850–1865).
6. Ustni viri: Izjave udeležencev Okrogla mize "Slovenija med srednjo Evropo in Jadranom od ustanovitve Luke Koper dalje (1957–2007), Koper, 15. 11. 2007. V razpravi so sodelovali Jože Pirjevec, Niko Kavčič, Bruno Korelič, Milan Kučan, Anton Gosar in Milan Gregorič.

Literatura

Bonin Flavij, Čeh Leo: Slovenci in pomorstvo od najstarejših časov do 20. stoletja, v Zbornik Kultura narodnostno mešanega ozemlja slovenske Istre, Ljubljana, str. 41–83.

Bonin Flavij: Piransko pristanišče v obdobju beneške oblasti, v: Piransko pristanišče, str. 10-43.

Bučić Vesna: Josip Gorup pl. Slavinjski – med gospodarstvom, umetnostjo in družino. Kronika, časopis za slovensko krajevno zgodovino 55/2007, str. 75–92.

Cattaruzza Marina: La formazione del proletariato urbano, immigrati, operai di mestiere, donne a Trieste dalla metà del secolo XIX alla prima guerra mondiale, Torino, Musolini, 1979.

Ciglič Zvona: Način življenja, običaji in gospodarska dejavnost mesta v 19. stoletju, v: Koper, Skupščina občine Koper, 1993, str. 137.

Erceg Ivan: Pregled razvoja merkantilizma u Habsburškoj monarhiji s posebnim osvrtom na feudalnu Hrvatsku, Acta historico–oeconomica Iugoslaviae, vol. 6, Zagreb, 1979, str. 21–44.

Erceg Ivan: Sjevernojadranske luke u ekonomskoj politici Bečkog dvora (18. stoljeće), Acta Historico–oeconomica Iugoslaviae, vol. 4, Zagreb, 1977, str. 7–21.

Gestrin Ferdo, Oris razvoja pomorstva v Slovenskem primorju, Kronika X/2, 1962.

Gestrin Ferdo: Pregled pomorstva v Slovenskem primorju (Pomorski zbornik povodom 20. godišnjice mornarice i pomorstva Jugoslavije 1942–1962), Zagreb, 1962, str. 1489–1513.

Goljak Rudo, Projektiranje in graditev koprskega pristanišča, Slovenski pomorski zbornik, Koper, 1962, str. 153–161.

Jakomin Livij: Razvoj Luke Koper, Porti dell'alto Adriatico Trieste, Capodistria e Fiume, Trieste, 1996, str. 109–135.

Janša Zorn Olga: Razvoj slovenskega pomorskega prometa po drugi svetovni vojni, Annales 2/92, Koper, str. 183–188.

Kariž Anton: Predstavitev Splošne plovbe, 50 let Srednje pomorske šole Portorož, Portorož, 1997, str. 160–162.

Koršič Mirko: 30 let slovenskega pomorstva 1945–1975, Koper, 1975.

Krapež Vilma: Članki in razprave o morju in pomorstvu v slovenskem primorskem časopisju do leta 1940, Bibliografija I, Koper, Študijska knjižnica v Kopru, 1970.

Leben France: Promet koprške luke v prvih letih razvoja, v Slovenski pomorski zbornik, Koper, 1962, str. 163–170.

Malnič David: Navtični pristani v Slovenski Istri in Tržaškem zalivu, Primorska srečanja št. 167/95, Nova Gorica, Koper, str. 212–216.

Medvešček Vladimir: Razvoj potniške obalne plovbe ob vzhodnem Jadranu, Slovenski pomorski zbornik, 1962, str. 139–151.

Mihelič Darja: Neagrarno gospodarstvo Pirana od 1280 do 1320, La produzione non rurale di Pirano dal 1280 al 1340, Ljubljana, 1985.

Pahor Miroslav: Ladjedelnštvo v preteklosti Pirana Informator, Piran, 1975, št. 2-3, str. 30-31; št. 4, str. 26-27.

Pahor Miroslav s sodelovanjem Ilonke Hajnal: Po jamborni cesti ... v mesto na peklu, Ljubljana, 1981.

Pahor Miroslav: Slovenska pomorska tradicija, v Dvajset let Splošne plovbe Piran, Piran 1974, str. 87–96.

Pahor Miroslav: Slovensko zaledje v kooperaciji s pomorskim ladjedelništvom, Poseban otisak iz »Acta historico-oeconomica Iugoslaviae« V/1978, Zagreb, 1978.

Pahor Miroslav: Sto let slovenskega ladjarstva 1841–1941, Piran, 1969.

Panjek Giovanni, intervjuvanec: Iz trgovske osnove velik razcvet treh glavnih tržaških panog: Pomorstvo, ladjedelništvo in zavarovalništvo še danes temeljni za Trst, Republika, 13. 4. 1994, Trst–Ljubljana.

Petrinja Danilo – Primož: Gradnja Luke Koper in železniške proge Koper Prešnica, Koper, 1999.

Petrinja Danilo – Primož: Primorska 1945–1955, Koper, 2001.

Piransko pristanišče od starega mandrača do današnje podobe = Il porto di Pirano dall'antico mandracchio all'aspetto odierno, Piran, Pomorski muzej »Sergej Mašera« Piran, 1993.

Slovenski pomorski zbornik, Koper, 1962.

Slovensko Primorje in Istra: boj za svobodo skozi stoletja, I. del. Od najstarejših časov do druge svetovne vojne, Beograd 1953.

Terčon Nadja : Obalna plovba, Enciklopedija Slovenije 8, Nos–Pli, Ljubljana, 1994, str. 46.

Terčon Nadja: Po propadu beneške republike, Piransko pristanišče od starega mandrača do današnje podobe, Piran, 1993, str. 28–43.

Terčon Nadja: Pomorski promet, Zbornik Primorske – 50 let, Koper, Primorske novice, 1997, str. 185–189.

Terčon Nadja: Ribja predelovalna industrija v Istri (1867-1918): Aplikacija za postavitev muzeja morskega ribištva; v Kultura na narodnostno mešanem ozemlju Slovenske Istre – konservatorstvo in muzeologija, Ljubljana, Znanstveni inštitut Filozofske fakultete, 2002, str. 239- 258.

Terčon Nadja: Z barko v Trst, Pomorstvo v Piranu, Izoli in Kopru ter gospodarska vloga severozahodne Istre v odnosu do Trsta, Koper, 2004.

Terčon Nadja: Gospodarska podoba Slovenske Istre v času 1850-1918, tipkopis, 2000, str. 2.

Tomšič Marjan: Šavrinke, Koper, 1986.

Verginella Marta: Anna Millo: L'elite del potere a Trieste. Una biografia collettiva 1891–1938, Milano, 1989; Zgodovinski časopis 44 /1990, št. 2, Ljubljana, str. 312–314.

Vilhar Srečko: O morju in pomorstvu; Katalog pomorske literature Študijske knjižnice v Kopru, Koper, Študijska knjižnica v Kopru, 1967.

Zemljič Vlasto: Luka Koper, Enciklopedija Slovenije št. 6, Ljubljana, str. 335–336.



ZAPISI IN POROČILA

Kapitan in njegov Petek

SAVINA GORIŠEK

Petek sem jaz, Savina Gorišek, rojena Šlenc še v času predvojnega italijanskega kapitalizma. Iz svoje mladosti se živo spomnim, ko je sosed, sicer sošolka, hči bistrškega trgovca, letovala vsako leto v Opatiji in nas, proletarske prijateljčke, poučevala, kako je tam jedla ribe, ki spuščajo črnilo. Mislila je seveda kalamare. Bistrška mladina pa je takrat na kopanje hodila čez mlako do Velike vode (reke Reke) v večji tolmun.

Morje sem spoznala med vojno na izletu, ko sem se z družino peljala z vlakom do Matuljev, potem se sprehajala do Voloske in naprej po potki ob morju - *lungomare* - vse do Lovrana. Med sprehodom sem z zavistjo opazovala, kako se je kopala nemška mladina (*Hitlerjugend*), ki je zasedla vsa opatijska in lovranska kopališča. To se mi je globoko vtisnilo v spomin in prizor me je spremljal vse življenje, tako kot Mirka besede njegovega praded, Dalmatinca: »Deco moja, če boste pridni, gremo v nedeljo v mesto gledat, kako bogati otroci ližejo sladoled.« Ta sladoled sem okusila po vojni. V času komunistične Jugoslavije je vozil nedeljski potovalni vlak do Matuljev. Otroci smo se z njim peljali in nato tekli do Opatije na kopanje, zvečer pa se na istem vlaku postavljali z opečenostjo kože in med seboj tekmovali, kdo je bil od sonca bolj opečen.

Svojega »kapitana« sem srečala na geografskem simpoziju na Ravnah na Koroškem, ko sem bila stara 40 let. Takrat je delal kot kustos v Geografskem muzeju v Ljubljani in je na simpoziju predstavil eksponate z Raven na Koroškem. Odkrila sem tudi, da je bil jadralec in predsednik Jadranskega kluba Ljubljana (JKL) že od leta 1949. Po navodilih iz Beograda je ustanovil klub, saj je veljalo, da si delovno ljudstvo zasluži rekreacijo in šport. Že istega leta so jadrili po Ljubljani in s posebnim dovoljenjem Notranje uprave kasneje tudi po morju. Na regatah jih je spremljala Jugoslovanska mornarica, ki jih je tudi reševala pred nevihtami. Jadrili so po vsem Jadranu s šestmetrskimi jadrnicami tipa L 5 samo z jadri, saj motorjev takrat tudi ni bilo.

Morje, sreča in zdravje

Kot otrok sem sanjala, da bom nekoč živela v vili ob morju. Dejansko pa sem bližnji stik z morjem doživela pri 42-ih letih, ko sem zajadrala gor in dol po Jadranskem morju z L 5. Od takrat je minilo skoraj štirideset let. Prvo potovanje do Vrsarja je bilo zame kot čudež. Morje je valovilo pred mojimi očmi, kot bi bilo svila ali žamet, zdaj svetlo in lesketajoče, zdaj senčno in temno. Zdaj modro in zeleno, potem sivo in črno. Nikoli isto. Če pa je bilo mirno in se je jadrnica le rahlo zibala, sem zaspala kar na golih lesenih rebrih. Trdno in sproščujoče spanje, iz katerega pa me je z grozo predramil en sam nedolžni val. Vse pa zato, ker sem v Bistrici leta 1956 doživela potres.

Strah je dolgo ostal v meni, celo na potovanjih z jadrnico vse nekje do mojega 72-ega leta, ko je končno izginil. Ravno tako sem ozdravela od klavstrofobije. Zagrabila me je v nevihti na Cresu. Privezana sva bila v varnem zalivu Kolovrat. Toda, ko se je vtilo kot iz škafa na tanki leseni strop kabine in je barčica poskakovala kot nora in se zaletavala desno in levo zaradi povratnega vala, *ščige*, me je prijelo, da bi ušla iz te dva metra široke luknje na prosto v naliv. Zdravilo zoper to tegobo je bilo v mirnih nočeh prespati zunaj na kokpitu, gledajoč zvezdnato nebo, uživajoč v tišini, vonjavah morja in dišeče sredozemske makije.



Jadrnici tipa L 5

Živeti v šest metrov dolgi in dva metra široki barčici tako nizko nad morjem, da si ga lahko zajel z roko med potjo, to je eno samo zdravje. Kot bi se telo celilo 24 ur na dan v vetru, soncu in morskih hlapih. Skuhaš si na hitro, preprosto mediteransko kosilo iz paradižnikov in zelja na plinskem kuhalniku, voda je v steklenicah, ki jih zaviješ v mokro krpo, da se ne segreje. Hladilnika ni, ker ni prostora, ne elektrike. Da naju ponoči ne povozijo, si pomagava z baterijo.

Vedno si v gibanju: da dvigneš jadra, če pa je hudo morje, zamenjaš jadro z manjšim vihnim, ga zviješ pod palubo do spodnje lopute. Ali pa krmariš ure in ure in paziš na veter, da te jadro lepo napeto nosi. Zvečer padeš na slamnjačo, napolnjeno z neko travo, in zaspíš kot ubit. Po dveh poletnih mesecih se vrneš v civilizirani svet in stresno življenje ter ugotoviš, da nimaš več trebuha in si zdrav kot le kaj.

Kapitan - mojster

O jadraniu in jadrnici nisem vedela prav nič. A nič zato. Morje je bilo tu in Mirko, ki mi je bil tako zelo všeč. Da pa barka dobro vozi, potrebuje mojstra. Da je pa Mirko Bogić ta mojster, sem odkrila na otoku Murter. Bližali smo se marini Hramina. Kapitan je pravočasno ukazal: »Spuščaj jadro!« in najina barka Maistral se je ustavila kak centimeter od obale. Tam naju je pričakal nek Slovenec, ki je vprašal »Da niste vi morda Mirko Bogić?«

Tako je Mirko pristajal vedno in povsod. Takrat sem še mislila, da vsi mornarji, še posebej tisti, ki so šolani, to obvladajo, kasneje pa sem ugotovila, da temu ni tako. Na Iloku sva med množico turistov opazovala manever pristajanja redne potniške linije. Kljub nizkem morju in osemkratnem poskusu kapitanu ni uspelo pristati. Ko mu je to vendar uspelo, smo mu vsi gledalci ploskali. Na jadrnicah pa je nesposobnih amaterjev itak preveč.

Mirko Bogić je jadral na majhni očetovi jahtici že kot osemleten deček. Oče je pogosto prevažal svojo veselo prijateljsko družbo iz Šibenika na bližnje otoke k drugim prijateljem na zabave in vino, pršut ter šale. Žarki pršut se je malemu že v otroštvu zameril in ga še danes ne mara. Želel je jadrati in se je vedno skrtil pod palubo. Oče je kmalu dal izdelati batano za svoje tri otroke, ki so izmenoma vozili vsak svojo družčino in v igri vozili barko in posadko ali pa ob bonaci veslali na ribolov skozi Šibeniški kanal ven na odprto morje. Oče se je na obali skrival za časopisom, čakal vrnitev otrok in se delal, da ni zaskrbljen. Dal jim je en sam nasvet: »Če bo slabo vreme, ostanite na otoku in povejte ljudem, da ste Bogićevi«.



V šibeniški luki

Po vojni, leta 1949, je Mirko Bogić ustanovil Jadralni klub Ljubljana, ki deluje še danes z desetimi večjimi in manjšimi jadrnicami, privezanimi pred pošto v Piranu. Bil je tudi prvi predsednik kluba in predavatelj o meteorologiji na tečajih za voditelje čolnov. Na vseh otokih in pristaniščih ga pozdravljajo njegovi nekdanji tečajniki. Z najinim prijateljem Vojkom Valenčičem smo se srečali na Ravi, kjer kupujemo oljčno olje. Najinem trgovcu, domačinu, je povedal: »To je pa Šibenčan, ki je naučil vse Slovence jadрати«. Bilo je to čisto pretiravanje. Res pa je, da je tega naučil mnoge iz osrednje Slovenije. Debela laž je bila vseeno koristna, ker je gospodinja, polaskana in navdušena nad sonarodnjakom, vrgla v morje mrežo in nalovila toliko giric, da sva jih marinirane jedla cel teden.

Mirko je sprva sodeloval na vseh regatah in že po treh letih premagal jadrалce z Lošinja in iz Splita. Nabral si je za dve omari pokalov za prvo mesto in ostal zadnji sekretar za L 5-ice. To je bila nacionalna klasa. Po dvajsetih letih sorazmerne enakopravnosti na morju pa se je jadrалstvo razmahnilo do

neslutenih razsežnosti. V ospredje so prišla vse večja in večja plovila in v ta tekmovanja ni več posegel. Ostal je zvest svoji L 5-ici in Elan Ekspresu. Poznan je kot učitelj meteorologije Jadranskega morja in velik poznavalec jadranja ter kot tak je ostal v srcih svojih številnih učencev in mnogih občudovalcev. Lansko leto smo prijadrali na Sali po razburkanem morju in z razparanim jadrom zaradi brezobzirnega gliserja, ki je vozil preblizu. Na obali nas je veselo pričakal Splitčan in vzkliknil: »Končno vas vidim v živo«. Verjetno je prebral številne reportaže v časopisih, revijah ali pogledal prispevke, ki so bili predvajani na Hrvaški televiziji.

Mirko je znal voziti tudi v megli, kar mi je dokazal v Piranskem zalivu. Skozi meglo, gosto kot zavitek vate, z enim hladnim žarkom sonca je znal najti pot v luko. Bili smo na Šolti v zadnjem zalivu, ko je priplul jadralec z vprašanjem: »Kateri je ta otok?« Kako je sploh vedel, da je to otok? Naslednji dan smo odpluli v isti nepredvidljivi megli s pomočjo kompasa proti Visu. Na robu Paklenih otokov je otoček ali čer Borovnik, popolnoma gol je, brez enega bora. Morali smo izkrcati mojega sina Marka, da je opravil nujno potrebo. Nihče ga ni videl, tudi mi ne. Vozili smo naprej po kurzu in se vračali v strahu, da nismo morda že na odprtem morju na poti proti Italiji, ko se je naenkrat odprla zavesa megle. Bili smo točno sredi Viškega zaliva. Mojstrstvo navigatorja ladje pa je pokazal neki arabski tanker.

Neko drugo poletje smo v sončnem in jasnem dnevu vozili ob zunanji obali Šolte proti Hvaru. Naenkrat se nam je ob levem boku približal dolg tanker v nasprotno smer proti Drveniku, kjer se je obrnil in nas prehitel po desnem boku do splitskih vrat in ponovno nazaj. Ni našel pravega preliva in ni znal brati kart. Srečnega razpleta nismo doživeli!

Kapitan - človek

Z Mirkom je lahko živeti. Topel je in ljubeč in tako dolgo me hvali, da začnem verjeti, kako sem lepa. Pravi mi tudi, da sem dober mornar. Tak je tudi do drugih. Na primer, ko mornarje začetnike privlači obala. Vsak začetnik namreč nehote krmari k njej. Mirko je pustil mojo hči, da je rahlo zadela ob steber na čeri ob vhodu v Šibeniški kanal - tak pristop jo je zelo dobro izučil in od tedaj ga imenujemo Jernejina kolona.

Mirko je strpen tudi do mojih napak. Zgodilo se je, da sem med plastenkami vode vzela prav tisto s travarico in z njo zalivala rižoto. Ker sva prišla z obiska neke druge barke zelo lačna, ni bilo več časa ponovno skuhati in sva rižoto vseeno pojedla po zgledu nekega kmeta iz Like. Kupil je milo, ker je mislil, da je sir. V ustih se mu je penilo, a ni odnehal: »Peni se ali se ne peni, jaz sem te plačal in te bom pojedel«. In tudi mene so po tej pojedini tri dni bolela jetra.

Pri športu je Mirko zelo korekten. Na regatah si vsakdo želi premagati Bogiča. Nekoč je nekomu uspelo zadnjo minuto prehiteti Mirkovo jadrnico in ko se je približal ciljni črti, je bil tako vzhičen, da je kar obrnil in pozabil, da jo mora tudi prevoziti. Na podelitvi pokalov so razglasili Mirka Bogiča za zmagovalca. »Kako vendar, saj je prišel za meno?« se je tekmovalec končno zavedel svoje napake. Tedaj je Mirko prišel s pokalom k njemu in mu ga dal, rekoč: »Pravi zmagovalec si ti«.



Na vhodu v Šibeniški kanal. V ozadju beneška trdnjava.

Kot je pošten, je Mirko tudi nepopustljiv in neustrašen. Nekega Splitčana je zadel direktno v bok, ker slednji ni upošteval pravila, da ima desna uzda prednost. Tedaj je bil sicer diskvalificiran, toda od takrat so ga celo Splitčani spoštovali. V jezi je silovit in marsikoga prestraši. Na vhodu v Šibeniški kanal je beneška trdnjava v obliki škarij. Zelo je slikovita in plovila se ustavljajo ob njej. Nekoč sva tja peljala prijateljico Nado iz Šibenika. Ker je pihal močan veter, ki nas je odnesel v nasprotno smer, smo postopek morali ponoviti. Ta trenutek je izkoristila posadka nekega nemškega gliserja in pristali so pred nami. Mirko se je tako razkričal, da so se vrnili in popravili napako - čeprav je bila njihova posadka tako močna in ogromna, da bi našo z lahkoto prevrnili. Ustrašila se ga je tudi Nada, saj ga je poznala kot blagega človeka. Skrajšala je ogled trdnjave in vrnili smo se prej kot načrtovano.

V Kukljici na Ugljanu nam lastnik ladje za prevoz peska ni dovolil pristati. Mirko je nekako ugotovil, da ni domačin in si je pač mislil, da imamo vsi prišleki enako pravico ter je nanj naperil svoj bes. Kasneje so se mu prišli domačini zahvalit, saj je možakar ustrašoval tudi domačine. Takih zgodb je več.

Vedno sem se ob njih zabavala in bila vesela, da je njegova jeza naperjena drugim, ne meni. Naučil me je, kako biti človek, dober in nepopustljiv.

Mirko je tudi izjemen plesalec. Sama sem sicer pravo poleno, a v njegovih rokah sem postala lahka in pravljica kot Pepelka v rokah princa. Plesala sva v vsaki luki. V Zadru naju je hotel najeti nek Srb, ker da imava zanimivo koreografijo. V Splitu je na dan republike ansambel igral samo nama. Nikogar drugega ni bilo. V Starigradu na Hvaru se je mladina sprva posmehovala, češ »Glej ju, starca.« Ob koncu plesa pa so se nama množično pridružili. Prepričala sva jih, mar ne? V Poreču pa nama je neka Nemka plačala pijačo, ker sva bila tako dobra. Kako lepo je plesati in biti mlad.

Snobizem in prevzetnost, prijateljstvo in gostoljubje

Ker me je jadranje naučilo tudi spoznati, kakšni smo ljudje, se veselim srečati dobre in se ne ustrašim slabih. Največji problem pa je najti privez. Na jugu Istre je zaliv Runke. Domačini in ribiči z vseh koncev so zasidrani v dveh ali treh vrstah. Midva sva zasidrana za njimi. Toda kaj, če vedno pride kdo zmerjat, da nadlegujeva, ovirava, da hočeva privez zastonj, kar je sicer res, a to počnejo tudi oni. Midva se do mraka umakneva. Takrat ni nikogar več in se mirno vrneva. Za nasilnežem pa pride drugi domačin z nekega potovanja in naju obdari z vsem, kar mu je ostalo, od zelenjave do oljčnega olja.



V Guštini uvali s sinom in vnukom

Najina barka je majhna in za nekatere neugledna. V Guštini uvali, zalivu na šibeniškem kopališču Jadrija, nama je našel stalen privez dobri Jole. Kasneje je poleg naju zasidral še svojega prijatelja iz Amerike z novim gliserjem. Američan se je pritožil Joletu, da mu z našim majhnim, neuglednim čolnom delava sramoto. Seveda je nama našel slabši privez.

Istega leta je novinar Ante napravil intervju za časopis Slobodna Dalmacija in prispevek za hrvaško televizijo. Takrat se nama je Američan prvič približal, rekoč: »Zakaj prav o vas?« Naš dragi novinar Ante je dobro dojel sožitje male barke in pravega mojstra, saj se je tudi njemu že zgodilo, da se je znašel sredi murterskega morja v hudi nevihti. Ker ni imel GPSa, je klical na pomoč kapitanijo. Vprašali so: »Kje pa ste?« »A ne vem.« Zato je moral sam najti izhod in ko je srečno pristal s svojo barko v Sovri blizu Tribunja, si je oddahnil. Prezgodaj, stopil je na poplavljeno obalo in voda mu je segala do kolen. Mokra obala, ampak rešilna.

Občudoval nas je tudi deček na Malem Ižu, rekoč: »Kakšna jahta!« Moj sin Marko pa mu je odgovoril: »To ni jahta, to je *kajič*, najmanjši čoln.« A to dečka ni prepričalo. Podobno sem doživela v Trsteniku na Pelješcu. Bosanka je z občudovanjem vzdiknila: »Kakšna jahta!« Oporekala sem ji, rekoč: »Ona je mala.« Ona pa: »Mala barka, a velika sloboda.« Na Malem Lošinju sem se kar sramovala zasidrati se med same velike tuje in domače jadrnice, saj je naša jadrnica postala najmanjša barčica v tej dirki za vedno večjo in največjo. Na pontonu pa me je pričakal gospod z beneške jahte z iztegnjeno roko, da sem lažje izstopila. Povabil nas je na svojo lepotico, ki je imela avtomatske aparature in najetega krmarja. Kupil je tudi revijo More, v kateri je bila dobra reportaža o Mirku Bogiću in v njo je Mirko zapisal svoje posvetilo v italijanščini. Očitno so Benečani še vedno pravi pomorščaki.

O gostoljubnosti bi lahko zapisala veliko zgodb – preveč. Ena je tudi s Korčule. Odplula sva iz Hvara in v višini Ščedra zašla v divji maestral. Mirka je zagrabil napad aritmije in se je onemogel umaknil v kabino. Trdno sem držala krmilo, da naju veter ne odnese. Sonce je žgalo, ko pa sem zagrabila za brisačo, s katero bi si zaščitila glavo, se je jadrnica v hipu obrnila za devetdeset stopinj proti Veli Luki. Morala sem vztrajati v kurzu proti Korčuli. Četrť ure pred ciljem je zagrmela bližajoča se nevihta. Poiskala sva bližjo luko, Račišče, a tam je ves dolg pomol zasedala italijanska velikanka. Mirko je ves siv in mlahav prišel pomagat in naju privezal na obalo preko njenega premca. Gospod je užaljeno nastopil in nas odganjal proč. Pa se nisva dala. Kje je bila mornarska solidarnost v trenutku nuje? Drugi Italijan, ki je z obale opazoval ta spor in ga je postalo sram, je izjavil: »Peccato che sono Italiano.« Kasneje je bogatun osramočen odšel. Prišla je vaška mladina, ki je tekmovala, kdo bo bližje skočil in pljusnil več vode v odprto loputo najine barčice. Vsa vas je spremljala dogodek z velikim zanimanjem. Izvedeli so tudi, da je Mirko izdal knjigo z opisom varnih zalivov na Jadranu, med katere je prištel tudi Račišče.



Izhod iz piranskega mandrača septembra 2009

Kmalu so babice čuvale najino barčico pred objestno mularijo. Z Mirkom sva teden dni počivala in vsak večer zaplesala en *englišvalček* - več nisva zmogla, a s tem sva očarala gledalstvo. Po tednu dni sva nadaljevala pot v Dubrovnik in Mline, mesto potočkov, cvetja, grmovja, slapov. Čarobno!

Varna luka

Mirko mi je od vsega začetka vlival občutek varnosti in mira in me vedno znal razveseliti z majhnimi pozornostmi. Zato nisem mnogo pričakovala niti zahtevala nemogoče. Dovolj je bilo biti skupaj. Želela sem le videti čim več otočkov in zalivov vse do Kotorja in nazaj vsako poletje. Na teh potovanjih vreme ni bilo vedno ugodno in ni naju vedno spremljala bonaca. Včasih je bilo morje zelo razburkano, tako kot nekoč na poti mimo Kornatov. Barka je poskakovala kot zamašek in dolgo naju je spremljalo letalo. Pilot je verjetno mislil, da se potapljava. Mimo naju pa je priplula velikanska jahta tako mirno nad valovi, da se je ženska sprehajala po palubi kot po dnevni sobi. Kako sem ji takrat zavidala. Drugič, ko sva plula od Suska proti Lošinju, naju je spremljala ladja lošinjske kapitanije, dokler se niso prepričali, da sva izkušena mornarja. Izkusila sem vse vetrove, nikoli pa najhujšega viharja. Mirko je znal vedno predvideti, kakšno bo vreme, če pa ne, smo čakali tri do štiri dni do izboljšanja in vedno me je pripeljal v varno luko.

Tudi on se dobro počuti z menoj, saj je v svojem dnevniku lepo pisal o meni: *Maištral je majhna barka in razpolaga z zelo omejenim prostorom. Dve osebi v njej sta ponavadi zelo blizu, 10-20 cm, večinoma se dotikata, ko sedita v kokpitu, kabini ali na ležišču, ves prostor je nekako izpolnjen. Če pa sta si ti dve osebi fiziološko privlačni, vsak, tudi nepričakovani dotik vzbuja neki psihološki užitek,*

ki izvira iz medsebojnih simpatij. V skupnem življenju in bivanju nas prevzame ta občutek popolnosti. Občuduješ ga, ko ga opazuješ, kako spi, sedi, kuha, plete, bere, poslušaš njegov dih, ko spi itd. Ko partner odide, se tisti, do takrat omejeni prostor, strahotno razširi, praznina je nepopisno velika in te teži. Potrebno je precej časa, da se privadiš na samoto. Zato me te ločitve vedno prizadenejo in se me loteva nekakšna otožna nostalgija zaradi izgube pravzaprav največje vrednote na tem našem svetu. (Zapisano v nedeljo, 3. 8. 1980)



Med vračanjem iz Dalmacije leta 2008

Letos nisva šla na potovanje. Vse težje je najti privez. Večina je zasedenih. Preveč je agresivnih snobov in nesposobnih mornarjev, ki se na morju obnašajo napadalno. Vse to vpliva na naju stresno, saj sva stara 93 in 80 let. Zdaj jadrava le po Piranskem zalivu. Ob ugodnem vremenu Mirko zavesla iz mandrača in zajadra do savudrijske obale in nazaj v varno lukko. Zvečer gledava sončni zahod in se sprehodiva od klopce do klopce. Ljudje ob morju naju še vedno radi videvajo skupaj, nama pa je lepo med prijaznimi in dobrohotnimi sosedi. Nekega dne se mi je nasmehnil na tleh ležeč rdečeoobrazi klošar in vprašal: »Se imata še vedno rada?« Seveda. »Kaj tudi doma?« Pa tak šaljivec!

Življenjska zgodba upokojene uslužbenke Splošne plovbe Piran

MARICA MERLJAK

Gospo Marico Merljak poznam in obiskujem že več kot petnajst let. Pravzaprav sta jo že veliko prej poznala tudi moja starša. Mama zato, ker sta imeli skupno prijateljico, oče pa najbrž preko mame, pa tudi zato, ker je gospa Marica delala kot prevajalka na Splošni plovbi Piran, s tem podjetjem pa je imel tata službene stike. Ne spomnim se, kdaj točno sem jo začela obiskovati, morda v času, ko je bila v Jugoslaviji vojna in sem v portoroški župniji pomagala razdeljevati hrano in oblačila beguncem. Tudi gospa Marica je obiskovala to župnišče, ki je bilo daleč naokrog znano po svoji odprtosti. Tu je tudi urejala župnijski arhiv in občasno učila verouk. Včasih me je prosila za kakšno uslugo, tako sem ji tu in tam pomagala počistiti stanovanje ali ji prinesla kaj iz trgovine, saj je invalidna in bi težko zmogla taka opravila. Včasih pa sva si preprosto delali družbo, sedeli in klepetali ali se odpravili kam na sprehod ali k maši. Bila je kot kakšna moja duhovna mama, zmeraj pripravljena prisluhniti mojim malim težavam in pravilno svetovati. Pogosteje sem jo obiskovala, ko sem štiri leta poslušala predavanja na Teološko-pastoralni šoli. Ker je to šolo pred mnogimi leti tudi sama končala in je bila vrsto let katehetinja, mi je znala vedno pomagati pri pisanju različnih domačih nalog. Večkrat sva si tudi telefonirali, si izmenjali novice ali se potožili ena drugi.

Leta 2005 sem zbirala življenjske zgodbe za svojo diplomsko nalogo. Marica je bila takoj pripravljena sodelovati. Da bi posnela njeno življenjsko pripoved, sem jo obiskala na veliki ponedeljek leta 2005, v popoldanskem času. Nato sva se nekajkrat slišali tudi po telefonu. Potem sem jo obiskala še enkrat 26. aprila 2005, na dan, ko cerkev praznuje Marijin praznik Matere dobrega sveta. Te praznike omenjam zato, ker je gospa Marica globoko in iskreno verna. Terenske posnetke sem doma dobesedno prepisala in ji transkripte poslala po pošti, ker jih je želela pregledati. Ker je bila nekaj časa hudo bolna, sem dolgo čakala na popravke. Bila je temeljita. Nekatere stvari je prečtala, kar sem pri popravkih upoštevala. Tu in tam se je še česa spomnila in dodala. Svojo življenjsko pripoved je začela s temi besedami: »Vsaka življenjska zgodba je pripoved zase. Ene so bolj izrazite, sicer pa je vsaka zanimiva, odvisno od tega, kako je podana in kako jo sprejemaš.«

Zbrala in pripravila Špela Pahor

Moji starši



godba moje družine je zgodba primorskih izseljencev, ki so šli s trebuchom za kruhom. Bila je doba aleksandrinsk, ki je verjetno znana marsikomu, saj je bilo o tem veliko napisanega. Moja mama je bila po rodu iz Šempetra pri Gorici, oče pa iz Volčje drage pri Gorici. Spoznala sta se takoj po 1. svetovni vojni, ko sta prišla iz begunstva. Mamini so bili na Štajerskem, v Cvenu pri Ljutomeru. Očetovi pa nekje blizu Grosupljega. Ti ubogi ljudje so vse izgubili. Ob povratku iz begunstva so našli vse porušeno in tako so morali začeti znova. Trudili so se, ampak ni bilo dovolj dela za vse. Ko se je za ženske pojavila ta možnost, da gredo v Egipt in boljše zaslužijo, da si pripravijo bodisi balo, kot se je reklo takrat, če so se mislile poročiti, ali pa da so pomagale svojcem, so se napotile v faraonovo deželo. Ker tam na Goriškem ni bilo dovolj dela, ali pa je bilo slabše plačano in če so se zaposlile v Gorici ali Trstu, niso zaslužile zdaleč ne toliko kot v Egiptu. In z manj truda. Ker težaško delo v Egiptu ni nikoli padlo na ramena Evropejcev, to so vse delali domačini in domačinke. Moja starša sta se spoznala, ko sta bila stara devetnajst let in sta se potem zmenila zares, kot so rekli, in načrtovala poroko, ampak nista imela ničesar, ne eden ne drugi. Tako je mama šla v Egipt kot mnoge pred njo. Delala je kot otroška negovalka z namenom, da se vrne čez kakšno leto z zasluženim balo. Oče pa je delal pri železnici. Bil je vedno domoljub, zelo odkrit Slovenec. Fantje so takrat še peli na vasi, niso skrivali svoje pripadnosti in to fašistom ni bilo všeč, grdo so jih gledali. S poznejšim zakonom, morda iz leta 1920 ali 1922, so začeli počasi izločati Slovence iz državnih služb in oče je bil odstavljen. Načrtoval je, da gre v Južno Ameriko, ker je bil takrat aktualen nek val domačinov, ki so odhajali tudi v Južno Ameriko, največ v Argentino. Ko je mama v pismu to izvedela, je bila žalostna. Mislila je, da se ne bosta več videla. Gospa, pri kateri je mama delala, jo je tolažila. Rekla ji je, da bi oni poskrbeli, da bo njen izvoljenec dobil službo tu v Egiptu. In tako se je potem zgodilo. Tata je prišel v Egipt, poročila sta se novembra leta 1926, jaz pa sem se rodila decembra leta 1927.

Očetove začetne službe so bile bolj občasne. Bil je šofer in mehanik, dokler ni dobil stalne službe v nekem francoskem zavodu, šoli redovnih bratov - *College des frères* -, kjer so poučevali francoski bratje. Tam je bila stalna služba, plača skromna, ampak sigurna. Mama je bila pridna gospodinja in tako je šlo naprej. Treba pa je vedeti to, da v Egiptu nismo imeli socialnega niti zdravstvenega zavarovanja, vse se je moralo plačati. Razvajeni nismo bili, toda manjkalo nam ni ničesar, nismo imeli ne kakšnih kapric ali presežkov. Morje smo videli vsakih par let enkrat in čeprav je bila Aleksandrija oddaljena samo tri ure z vlakom, za pot ni bilo možnosti. Edino včasih smo šli k nekim znancem za daljši konec tedna, oni pa k nam v Kairo, če so kaj rabili. Šele ko sem se zaposlila, sem si prvič privoščila dva tedna na morju v Aleksandriji.

Šolanje

S šestimi leti so me vpisali v italijansko-francosko šolo, kamor sem hodila tri leta. Potem sem šla v nemško osnovno šolo in gimnazijo, nakar je izbruhnila vojna. V nemški gimnaziji smo se učili nemščine, francoščine in angleščine. Ker je izbruhnila vojna, nismo imeli nemške mature. Zato sem nadaljevala v angleški šoli. Tam sem zaključila šolanje. Moj edini brat Ivo pa je hodil v francosko šolo, tja, kjer je moj oče delal. Bil je šest let mlajši od mene in se je naučil zelo dobro pisati in brati arabščino. Saj pogovorno smo jo znali vsi, ampak drugače pisati in brati je bilo težko. Ko sem začela hoditi v šolo, to ni bilo obvezno - tako je naša generacija smuknila mimo.



V Kairu maja 1933
(iz avtoričine zbirke)

Šole so bile zelo dobre. Vsi Evropejci smo hodili v privatne šole. Ene so bile laične, angleške, francoske, nemške, italijanske, grške, armenske. Veliko več privatnih šol pa so vodili redovniki ali redovnice. Bili so zelo zahtevni, a dobri učitelji. V šolah sta bila red in disciplina, kar je bila dobra podlaga za življenje. Imeli smo celodnevni pouk, edino enkrat na teden, odvisno od šole, je bil en popoldan prost. Pouk je bil dopoldan in popoldan, uro in četrt smo imeli za kosilo, dvakrat vmes je bil odmor. Pouk je trajal do štirih popoldan. Veliko vaj smo delali. Vsak dan smo imeli ustne in pisne domače naloge. Zakaj smo lahko stalno delali in skoraj nihče ni zaostal? Zato, ker smo bili v šoli vedno nadzorovani, pri vsaki uri smo morali oddati vse zvezke in to so profesorice, učiteljice, doma pregledale in vrnile čez en teden ali čez nekaj dni. Opozarjale so nas

na tiste napake, ki so bile skupne, videle pa so, kje šepa za vsakega posebej. Morali smo pisati tudi popravke. Vprašan si bil vsakih par dni. Špricanja nismo poznali. Jaz sem imela enaindvajset let, ko sem prišla v Slovenijo in takrat sem prvič izvedela za to špricanje, koliko otroci izostajajo iz šole. Meni se je to zdelo zelo zabavno, ampak če prav pogledam, kakšni so bili rezultati pri tistih, ki so to izkoriščali ... Mogoče bi tudi mi, saj smo bili vsi mladi iz istega testa, ampak takrat enostavno ni bilo mogoče. Vem, da je nek sošolec, Turek, enkrat nekaj dni izostal od pouka. Ravnateljstvo je obvestilo starše in je bil izključen. Torej je bila res disciplina. Vidim in slišim, da imajo danes učitelji probleme z dijaki, ti jim odgovarjajo, so celo nesramni do njih. Tega nismo poznali.

Multikulturnost

V našem bloku - stanovali v sedemnadstropni hiši - nas je bilo devet narodov in pet veroizpovedi. Nikoli nobenih težav, pravo sožitje. Otroci smo se vsi skupaj

igrali na terasi. Ženske so si včasih kaj sposojale, na primer malo moke, malo sladkorja, malo kisa, ščipalke. Ko zdaj vidim, kako gre na ostrino v teh deželah na Srednjem vzhodu, se čudim. Ampak, kdo je takrat držal red?



Z materjo septembra 1933 v Kairu (iz avtoričine zbirke)

Torej, glavna mesta so bila Kairo, Aleksandrija, Port Said in Suez. Bilo je veliko Evropejcev. Več tisoč. In razpoznaven je bil njihov vpliv. Kairo je bil res že takrat, ko sem jaz bila tam, vlemesto, ki je štelo uradno sedemsto petdeset tisoč prebivalcev. Mi smo odšli leta 1949. Bilo je zelo veliko, lepo mesto, ki je nosilo dober pečat Evrope, angleške, francoske in italijanske kulture. Ker je Italijanov in Grkov bilo največ, so bili že tretja generacija. Tu je bilo gledališče, opera, kinodvorane, da ne govorim, koliko. V to so Američani in Angleži veliko vlagali. Je bilo res pestro in vsak je rad živel v Egiptu. Toda vsakega vleče tudi nazaj v svoj rodni kraj, tako je tudi moje starše, posebno očeta, in marsikoga drugega.

Podnebje

Podnebje ni bilo dobro. Bilo je res težko podnebje. Otroci smo lažje prenašali, ker nismo poznali drugega. Ampak naši starši, posebno moj oče, je vsako poletje zelo trpel. Nismo niti šli vsako leto na morje, starši so hranili denar, da so lahko vsakih nekaj let prišli gor na Goriško. V Kairu osem mesecev na leto ni niti kapljice dežja. Prah se nabira povsod, ponoči špricajo ceste, jih perejo.

Klimatskih naprav še ni bilo po domovih, doma smo imeli samo hladilnik. Edino ena kinodvorana, Metro Golding Meyer - Američani so jo zgradili - tista je imela klimo. Tja smo hodili včasih ob treh popoldan k matineji. Drugače pa so bile poleti kino predstave na prostem. Teh je bilo v Kairu več.

Druženje

Slovenci in razne kolonije tujcev - rekli smo jim kolonije - so se zbirali v svojih skupnostih in so imeli svoje klube. Švicarji so imeli odličen klub, Angleži pa najbolj ekskluzivne klube. Najprej je bila zelo visoka članarina, moral si imeti tudi nek določen status, da so te včlanili. Na primer Gezira Sporting Club na otoku Gezira. Kairo je deljen na dva dela, vmes teče reka Nil, ki je ponekod široka cel kilometer. Tam je otok Gezira, ki je bolj rezidenčni predel z zelo lepimi hišami, vilami. Ves čas bivanja sem do svojega enaindvajsetega leta bila točno dvakrat v Gezira Sporting Clubu. Ko so me drugi povabili. Sicer nismo stremeli po tem, ker so bila druga razvedrila, parki, kopališča, bazeni. Kopali smo se v bazenih. In vsi smo se dobro počutili. Vladala je posebna mentaliteta, ki sem jo pozneje pogrešala in jo pogrešam še zdaj. To je kontakte z raznimi narodi, z različno mislečimi. Bila pa je ta statusna razlika. Sicer smo se vsi dobro razumeli. Veljalo je: »Live and let live!«

Prazniki in prosti čas

Razen kakšnega domačega praznika, ki smo ga praznovali v krogu botrov, sorodnikov, je bilo druženje Slovencev pogosto. Slovenci smo se zbirali ob nedeljah bodisi pri sveti maši v cerkvi sv. Jožefa, kjer je vedno bil kakšen slovenski dušni pastir, bodisi popoldan pri šolskih sestrah, ki so imele dom, zavetišče. Tam se je posebno gojil slovenski jezik s petjem in občasnimi predstavami na odru. Otroci so vedno bili vključeni.

Naša mladost ni bila kot mladost v Evropi. Recimo, mi smo brali in slišali, kaj je gozd, kaj so gore, kaj je sneg, ampak tega v Egiptu nismo poznali. Tam imaš puščavo, kjer je zelo privlačno in zanimivo skalovje. Evropejci hodijo tja, občudujejo, fotografirajo, se jim zdi zelo romantična. Mi pa smo se vozili s tramvajem iz mesta Kaira do vznožja piramid. Pravijo, da se je mesto raztegnilo skoraj do piramid. Nam je bil to izlet in zadnjič smo šli tja leta 1948 za Silvestrovo, cela skupina. Zvečer smo nekje večerjali, malo plesali in zjutraj ob zori smo se s prvim tramvajem peljali do vznožja piramid in do Mena House. Tam smo zajtrkovali in to je bilo zadnjič, ko sem bila pri piramidah in sfingi. Gozd in gore smo poznali iz filmov in knjig. Smo pa čutili, da nam nekaj manjka, veliko manjka, da nimamo, kar ima Evropa. Z druge strani pa nam je bilo pa prihranjeno, da nismo doživeli vojne. Ker bi naša generacija slabo šla skozi ta pomanjkanja in aretacije in bombardiranja, taborišča in vse to. Nam je bilo to prihranjeno, hvala Bogu.

Zaposlitev

Po končani šoli smo se vsi takoj zaposlili. Ni bilo težko dobiti službe, saj je bilo mnogo tujih podjetij in znanje tujih jezikov je bilo dobrodošlo. In tako sem najprej delala v neki vojaški upravi, kjer se je vodila evidenca vojnih ujetnikov in cenzuriralo pisma. Tako nam je nemščina prišla prav. Sošolke smo celo delale skupaj. No, potem je bilo vojne konec in so mnoge teh uradov zaprli. Dobila sem službo na našem, jugoslovanskem veleposlaništvu kot prevajalka - administratorica. Za prevajalce smo bili nekateri v Kairu rojeni. Ko se je zgodil kominform, naenkrat, čez noč, izginejo naši predstojniki. To je bil odpravnik poslov in nek kolega, ki je z njim vadal francoščino, ter njegova žena Ajša. Njo sem učila angleščino, bili so iz Sarajeva, zelo fini, dobri ljudje. Fantek je imel morda dve, tri leta, dali so mu grško ime Miron. In ko so izginili z vojnim atašejem vred, je izginil tudi ataše za tisk. Torej, ko smo mi zjutraj prišli v službo, jih ni bilo več. In tako so izginili tudi iz Aleksandrije. V Aleksandriji so imeli atašeja za trgovino, ki pa je ostal.



V Kairu konec 40-ih let 20. stoletja
(iz avtoričine zbirke)

možnosti, da bi prihajala v Sarajevo, domov na obisk, čim si se opredelil za sovjetsko stran.

V Bejrutu pa je bil diplomatski predstavnik Slovenec, Vidmar se je pisal, z ženo Marijo, ki je bila Ljubljankica. Bila je pri njem, ko se je to zgodilo. Pridemo zjutraj v službo, ni nobenega, kličemo v Aleksandrijo. Nikezić, ki je bil trgovski ataše, pa je bil oče od zunanjega ministra Marka Nikezića v Beogradu. In je rekel: »Bodite tam, prideva takoj.« In sta prišla z ženo Francozinjo iz Aleksandrije in prevzela posle. Pač, veleposlaništvo je tu, da pomaga ljudem, kar rabijo, da intervenira in tako. In podobno se je zgodilo tudi v Kanadi. Kasneje smo izvedeli, da so oni šli. So mislili, da bodo šli v Rusijo, ampak nekje na Češkem so jih ustavili, ker Rusi niso imeli nobenega zaupanja. In potem so ostali kar na Češkem. O njih se ni slišalo nikoli več. Večkrat sem se spomnila na Ajšo. Ona je bila tako navezana na svoje domače, na sestre, mamo. Ni bilo več

Prihod v domovino staršev

Medtem pa sta moj oče in brat prišla že v domovino, mama in jaz sva ostali še dol. Oče je menil, da ni pametno, da gremo vsi v negotovo. Jaz sem ravno dobila to dobro službo na poslaništvu, ki je bila kar v redu plačana. Bilo je leta 1947, in ravno sem tam nastopila službo. Potem sva z mamom prišli dve leti pozneje, leta 1949. Seveda je bila ogromna razlika. Prišli smo iz enega urejenega življenja, bi rekla. K sreči smo bili v glavnem zdravi, da nismo rabili pogostih zdravniških uslug, ki jih je bilo treba plačati. Recimo, če smo rabili zobozdravnika. Večjih težav pa hvala Bogu ni bilo.

Jaz sem prišla potem v Ljubljano. Lahko bi ostala v Beogradu, kamor sem bila službeno premeščena, in mi, ki smo delali na veleposlaništvu, smo spadali pod ministrstvo za zunanje zadeve. A sem vprašala za premestitev, ker sem si vedno želela v Slovenijo in spoznati Ljubljano. Do takrat sem bila doma dvakrat. Kot sem ti rekla, starši so varčevali. Enkrat je mama prišla z mano, ko sem bila stara šest mesecev in še enkrat pozneje. Tako da Goriška mi je bila že malo znana, tam na deželi, kjer so živeli sorodniki, ampak jaz sem želela v Ljubljano, prestolnico Slovenije. Potem se je pokazalo, da je šla Slovenija skozi eno težko vojno. Povsod je bilo pomanjkanje. Začenši pri stanovanjih. Ah, to je bila ena Kalvarija tudi za moje starše. Jaz sem imela eno podnajemniško sobo. Pa preden sem do nje prišla! No, so bili korektni ljudje, samo nisem se smela ne kopati ne kuhati, nič. Hodila sem v javno kopališče v Ljubljani. K sreči v tisti zimi - ker jaz nisem poznala takih zim - sem imela vsaj toplo obleko. To sem si pripravila in se niti enkrat prehladila. Na kosilo in na večerjo sem hodila v ljudsko kuhinjo na Streliški. Pa je bil sneg, prvič sem ga videla sneg.

Službo sem dobila pri Državni založbi Slovenije na oddelku za inozemske knjige. To je bilo spet po svoje zanimivo. Tu smo morali za vsako prošnjo za naročilo knjige obvestiti vse fakultete in tovarne, naj sporočijo, katere knjige rabijo. Sami niso mogli direktno naročati. DZS je bila edina, ki je imela pooblastilo za naročanje knjig v tujini. Napisali so spisec, kaj rabijo. Ceno smo imeli, ker smo imeli prospekte raznih založnikov iz tujine. Vložili smo prošnjo na komite za zunanjo trgovino, da so odobrili znesek, ki seveda ni bil nikoli dovolj velik. To je bilo zanimivo gledati te profesorje iz fakultete, ko so prihajali vsak teden pogledat, kaj smo dobili! Nikoli niso vsi dobili naročenih knjig, prišlo jih je le par. Tudi če ni bilo za njih, so prelistali, pogledali. Takrat ni bilo fotokopirnih aparatov. Joj, kako je bilo skromno!

Tam sem imela zelo dobre kolegice, mlade. In so me vzele s sabo v hribe. Takrat sem prvič začela hoditi v hribe, na sneg. Naučila sem se smučati, končno sem videla tudi gozdove. Zelo lepa leta so bila, ampak težka, ker so bili starši na Goriškem in sem pogrešala domače. Hranila sem se v ljudski kuhinji, pa ni bilo slabo. Hrana je bila sveža, ker se je tam hranil velik del študentrije. Delali smo od osmih do dvanajstih in od treh do šestih, tako da opoldan si šel na kosilo in

malo domov. K sreči sem stanovala okrog vogala službe, točno nasproti Drame, Erjavčeva 4a. Drugače pa so bili večeri zelo dolgi. Nisem si upala hodit nikamor. Dramo sem imela čez cesto, pa si nisem upala sama hoditi. Zelo redko sem šla tja ali na koncert. Ob sobotah smo še delali. Odkrivala sem Slovenijo. In kar je bilo najbolj zanimivo - poslušati slovenščino od jutra do večera. Zdelo se mi je, da je drug svet.

S časom pa sem pogrešala govorjenje drugih jezikov. Saj pisarila sem naročila v tujino, na razne založbe, samo za pogovor je bila zelo redka prilika. Par obiskov sem dobila od znancev iz Egipta, kar je bilo zelo malo. In tudi ta naša družba iz Kaira se je razkropila po vsem svetu. Dopisovali smo si pa. Tako, da sem vedno živela od pisem. Telefona ni bilo.

Domov sem hodila pogosto s študentsko skupino, dobili smo četrtrinsko ceno na vlaku. Domov sem šla vedno ob praznikih, pa tudi vmes. Iz Ljubljane do Volčje Drage na Goriškem je bilo dve uri vožnje z vlakom. V Sežani smo morali iti z vlaka direktno v čakalnico. Na vratih je bil vojak s puško, pregledal je vse osebne izkaznice, vprašal, kam greš, h komu greš. Ker je Draga bila v obmejnem pasu in je bilo takrat zelo strogo. Meja med Italijo in Slovenijo je bila še hermetično zaprta. Tisti, ki bi pobegnil, je plačal z življenjem. Veliko jih je bilo, ki so padli na meji. In tako je trajala tista vožnja od polnoči do šestih zjutraj. To točno vem. Nekaj z vlakom, potem pa v čakalnici čakati in potem je prišel drugi vlak, ki nas je peljal proti Gorici. Zjutraj smo prišli domov, popili malo mleka in šli spat. Tako je delal moj brat še vrsto let. So bile zelo težke razmere in ni bilo perspektive, da se kaj izboljša, da se kaj spremeni, ne glede stanovanja ne glede vsega.

Odhod v Južno Afriko

Dopisovala sem si s to sošolko v Južni Afriki, ki mi je predlagala, naj pridem tja, kjer pa ni problema glede službe ali bivanja. In tako sem tudi naredila. Saj je bilo takrat težko dobiti potni list, ampak s tistim izgovorom, da sem zunaj rojena in zunaj zrasla, sem potem po mnogih zasliševanjih dobila potni list. To je bilo leta 1952. In še je bil tisti, ki me je spraševal, zelo korekten, zelo vljuden. Zadnji dan, ko mi je dal potni list, je rekel: »No, in kaj boste pa govorila o Sloveniji, o Jugoslaviji, ko boste prišla v tujino?« Sem rekla: »Jaz nič nobenemu ne bom govorila, vsak lahko pride in si ogleda.« Ker so bile pa določene stvari, ki so bile zelo režimsko stroge. Tisti, ki je starejši in je doživel kaj takega, to ve.

Nekateri osebni spomini so lepi. Še zdaj jih imam rada. V Ljubljano rada grem. Ker mi je bilo vse zanimivo, gledališče v slovenščini, opera v slovenščini, pa razstave, kar je bilo. Se je takoj poznalo, da je to narod kulture. So bile pa izjeme, kot povsod.

Jaz sem šla potem v Južno Afriko. Z ladjo sem potovala tri tedne, ki so bili izredno dolgi. Ker nisem imela denarja za pot, mi ga je posodila teta, s tem, da ji vrnem ob prvi priliki, kar sem tudi naredila. Ko sem prišla dol, pa res ni bil problem za službo. Bila sem v Johannesburgu. To je trgovski center Južne Afrike. Zelo moderno, lepo, veliko mesto. Ampak novo mesto brez patine, kot jo imajo evropska stara mesta. Zato so zame izredno zanimiva stara mesta, stare četrti. Tista moderna me ne zanimajo, saj so povsod enaka. Te škatle.

Torej, ni bilo problem dobiti službo. Stanovala sem pri tej kolegici in njeni mami, ki je bila Slovenka. Poznali smo se že iz Egipta. Njena mama me je v Kairu, ko sem imela devet let, naučila angleške abecede. Moji starši so znali italijansko, nekaj francosko, ampak angleščine nič. Ona je pa znala, ker je mlada prišla v Egipt. In je videla, kako se jaz mučim s to abecedo. V četrtem razredu sem se začela učiti angleščine, ko sem prišla v nemško šolo. In je rekla: »Pridi ti k meni popoldan.« In mi je fonetično vse izpisala, angleški aj, bi, si, di ... Tako je ona meni razbila led in mi je s tem omogočila, da sem se potem brez problemov učila angleško. No, bila sem pri njih. Vsak mesec sem redno hranila, da teti vrnem dolg. Sicer ona tega ni rabila, bila je dobro stoječa, ampak menila sem, da moram, da je tako pošteno.

Prvo službo sem dobila v eni delavnici, kjer so delali plastične igračke. Tam naj bi bila tajnica. Vodila sem tajništvo in vsak teden izračunala plače, ker so delavci plačani na teden. To je bila moja največja muka, plače izračunat. Najprej, ker je bilo to v angleškem denarju in tam še ni bilo decimalnega sistema. Bili so funti, šilingi, peniji. Ampak sem delala, čeprav je bilo težko delo, zato ker sem morala plačati stanovanje in hrano.

A ni bilo dolgo. Potem sem dobila službo pri neki francoski firmi. Zanimivo je bilo, da so se te priseljenke od drugje med seboj poznale in so hitro pomagale prišlekom do službe. Vedele so, kje so službe. Tudi v časopisih so bili vedno oglasi. Tako sem dobila službo v francoski trgovski firmi, zastopnici JUTE. Tam je bilo bolj enostavno, korespondenca je bila angleška in francoska. Ko so zaprli zastopništvo zaradi konkurence, sem se zaposlila pri francoskem gradbenem podjetju in kasneje dobila mesto na francoskem konzulatu. To je bila zelo v redu služba. To sem delala dve leti in pol. Vsi so bili Francozi, razen ene starejše gospe, Belgijke.

Ko je bil konzul premeščen, je njegov naslednik, ki je prišel iz Francije, javil, da želi imeti ves personal iz Francije, torej nobenih tujcev. Bila sem zadnja, ki je prišla, in celo tujka, Jugoslovanka. Vsi kolegi so bili ogorčeni, ampak moj mladostni optimizem ni obupal. Rekla sem: »Se bo že kaj dobilo, saj sem vajena prilagoditi se službam.« Pri belgijski letalski družbi je že več let delala neka Zagrebčanka, Dana Superina. Omogočila mi je zaposlitev tam. Jaz sem se že prej zanimala za tako mesto pri letalskih družbah, ker prednost pri teh družbah - čeprav plače niso bile posebno visoke, vsekakor manj kot na konzulatu - ampak

je bila možnost dobiti eno prosto vožnjo v Evropo vsako leto. In to je bilo zame zelo mikavno, saj bi lahko obiskala svoje. Vožnja z letalom je bila zelo draga, česar si v dveh letih ne bi mogla prihraniti. Bila sem vsa srečna, da bom le zmogla domov.

Prometna nesreča

A prvi dan, ko smo se peljali na letališče z novim kombijem, ki so ga imeli samo dva tedna, se je šofer zaletel v drevo. V kombiju smo bili štirje. Šofer, ki je bil Belgijec, ob njem je bil en angleški Južnoafričan, ki je tudi začel tisti dan kot jaz, in ena stevardesa na kopnem, *ground hostess*, Južnoafričanka angleškega porekla. Ona je sedela poleg mene zadaj. In je zadel v drevo. Imel je sladkorno bolezen in ga je obšla slabost zaradi nočnega dela. Navadno je vedno vozil Afričan Kismet in njemu se nikoli ni nič zgodilo. Mi tega nismo pričakovali. Pometlo nas je na tla. Ker so tiste stole, namesto da bi jih pustili, da bi bil eden za drugim, obrnili, da je bil eden vis-à-vis drugega in zato je bilo prosto vmes. V tistem sunku nas je vrglo na tla. In jaz sem z levo nogo udarila v kovinsko nogo stola, kar mi je dobesedno razbilo gleženj. Kost mi je več kot pet centimetrov štrlela ven, predrila je meso in kožo. Desno nogo pa, desno stegnenico, mi je na dveh delih totalno zlomilo. Torej sem bila težko ranjena. K sreči pa po telesu in glavi nič. Peljali so nas v bolnico in popoldan - to se je zgodilo ob desetih zjutraj - so me operirali. Eno nogo so mi dali v gips. Tisti gleženj so dali na mesto. Drugo nogo so dali v ekstenzijo, kot rečejo, s petnajst kil teže. In tako sem za šest mesecev obležala na postelji.

Gleženj je bil potem še dvakrat operiran. Ker se rana ni zacelila, so mi čez tri mesece dali prvi vijak. To tudi ni prišlo. Potem so me spet operirali, to pot pa v mestu na kliniki. Dali so mi drugi vijak in v tisto špranjo so mi cepili en kos kosti, tako da bi ja prišlo. Imela sem pa zelo veliko obiskov, zelo dobre ljudi okrog sebe. Res, to so se izkazali tisti, ki so me poznali, in taki, ki me niso poznali, so pa vedeli - ena Jugoslovanka, mlada, brez staršev, se je tako težko ponesrečila. To je vsem ganilo srce in so prihajali. Sem veliko dobrote doživela. Pa tudi grenkega - si sam, starši te ne morejo obiskat, ker je predaleč. In ti kolegi s konzulata so tudi hodili.

Sem prišla ven z berglami, s palico in je bilo drugo življenje. Pri sedemindvajsetih letih sem bila že invalid, nisem bila več popolnoma zdrava. Samo vsa hvala bolnici, osebju bolnice, vsi so bili zelo dobri. Verjetno sem se vsem smilila, tudi zdravnikom. Hvaležna sem vsem dobrim ljudem, ki so me obiskovali in pokazali veliko sočutja tudi potem, ko sem prišla ven. Samo zdravstveni sistem je tam drugačen, ker to je bila državna bolnica, moderno urejena, na višku. A ko si odpuščen, ni več nobene terapije.

Morala sem začeti z zahtevkom za odškodnino. Sama ne bi nič mogla. Ampak tisti sotrpin, južnoafričan Peter, ki je tudi tisti dan začel delat, je imel prijatelje,

ki so bili seznanjeni z zakoni. Spoznala sva se v mestu, preden smo vsi štirje stopili v avto, da nas peljejo na letališče. Voznik ni bil hudo poškodovan in je ponoči pobegnil iz bolnice. Ker se je čutil tako krivega, da ni zdržal. Bil je sladkorni bolnik in zato se je to zgodilo. Postalo mu je slabo, ko je vozil po neprespani noči. In zato se je zaletel v drevo. Samo ta nesreča ti potem zapečati življenje v marsičem, nisi več tako kot ostali.

Devet mesecev sem bila na bolniški. Potem sem šla spet delat kot *ground hostess*, a mi je delo na letališču postalo prenaporno. Tam moraš pomagat potnikom, ki odhajajo in prihajajo, z vsemi formalnostmi na letališču, carino, otroci. Moraš migat. Je bilo težko. Zato sem prosila za premestitev v pisarno v mestu. In so mi odobrili. Istočasno mi je ta Peter rekel, naj nikar ne opustim zahtevka za odškodnino. Dobili smo majhno državno odškodnino, ker je bil avto zavarovan.

Ponovno v Sloveniji

Kmalu za tem pa izvem, da je moj brat doma hudo bolan. Da je v bolnici, da ima levkemijo. In nisem več imela obstanke v Johannesburgu, tako daleč od doma. Starši sami gor in ta huda bolezen. Levkemija je sedaj kot tedaj zelo težka bolezen. Res sem bila tako nesrečna, tako daleč. Če bi bila kje v Evropi, bi telefonirala in eno noč, najdlje eno noč vlaka, pa si doma. Tam je bilo pa le hitrejšo letalo. Pot v Evropo mi je še pripadala pri Sabeni, belgijski letalski družbi. In sem šla. Tako da sem sredi maja leta 1958 prišla domov, sem ga še videla, sva se pogovarjala. »Pa kaj, da si prišla letos bolj zgodaj?« Jaz sem navadno prihajala oktobra, novembra. Sem rekla: »Zato, ker bi rada bila enkrat poleti na počitnicah, zmeraj je zima že novembra, ko sem tu.« S tedni se je njegovo stanje slabšalo, dobil je okrog šestdeset transfuzij. To mu je podaljšalo življenje za en teden. Potem so se začele grde, hude komplikacije, zelo težke. Ampak sem zadovoljna, da sem lahko bila doma. Mi smo se vozili iz Volčje Drage. En del poti smo šli s kolesom, potem kolo na vlak, nato z vlakom do Ajdovščine. Iz Ajdovščine pa spet devet kilometrov s kolesom do bolnice. In nazaj. Brat je umrl 29. julija leta 1958. To je bilo zelo hudo. Taka praznina, če umre ta najmlajši v družini. Štiriindvajset let in pol je imel. Imel je zelo dobro zaročenko, sta se nameravala poročiti. Ona je potem stanovala pri nas nekaj mesecev in je zelo priskočila na pomoč, kjer sva z mamo rabile.

Pozimi se mi je spet vnel gleženj. Poškodba je bila razmeroma sveža, po nezgodi in vseh teh operacijah. Tako da sem tisto zimo preživela med kuhinjo in spalnico. Ker je kuhinja bila edini prostor, kjer se je kurilo. To je bila tetina hiša. Tete ni bilo tu, bila je v Egiptu. In mraz, blato, makadamska cesta. Vse je bilo tako žalostno. In še tista žalost, ki smo jo nosili v sebi. Vozili so me v Solkan, kamor je prihajal ortoped, dr. Franc Derganc iz Ljubljane. Po njem je imenovana bolnica v Šempetru. On je bil pa brat od ene moje kolegice iz Ljubljane, Ančke, poročene z Viktorjem, najmlajšim bratom iz družine Derganc. Dali so mi nogo v

gips. Navadila sem se z gipsom celo voziti na kolesu, da sem šla vsaj včasih v Šempeter. To je bilo dva kilometra daleč. Brez gipsa pa so bile bolečine. Dr. Derganc je predlagal utrditev sklepa. Vpisali so me v ljubljanski bolnici.

Bala sem se in spet razmišljala o lažjem in udobnejšem življenju v Južni Afriki. Takrat sem stanovala v zavodu dominikank. Bilo je prijetno, imeli smo kopalnico s toplo vodo, in to je bilo vse. Avtobus pred hišo, tramvaj za hišo. Lep dom je bil, z lepim parkom. To so vodile nemške dominikanke. In prijetno vzdušje je bilo in vse. Končno pa sem imela še vse stvari dol, ker ko sem prišla takrat na hitrico, sem s seboj prinesla samo en kovček. Moj oče je rekel: »To naredi, kar je tebi prav, vidiš, tu ne gre nikamor.« V Ljubljani je bila ista situacija zaradi stanovanja, zaradi vsega. In še to naj povem. Ko sem bila v Ljubljani, preden sem šla prvič v južno Afriko, je bil en razpis v časopisu od potovalne agencije Putnik. Iskali so nekoga za na pult, ki zna jezike. In jaz sem se prijavila. Takoj. Nisem nikoli dobila odgovora. Ko sem sama šla vprašat: »Kako pa je z mojo prošnjo?« »Odbita!«, je rekla tista gospa. Samo tako. Potem sem po ovinkih izvedela, zakaj. Češ da nisem zanesljiva, ker smo prišli iz Egipta. Veš, to je bilo tisto, kar me je strašno bolelo. Sumničenje na vsakem vogalu. Bilo je po vojni, jaz to razumem, ljudje so dali težkega skozi, ampak rečem, naj nadzorujejo, preden nekoga obsodijo. To me je zelo prizadelo. Sem si rekla: »Rajši nimajo nobenega ali pa nekoga, ki lomi jezik, ki res ne dela dobrega vtisa. Saj marsikaj drugega jaz tudi ne znam, ampak vsaj tam sem bila doma, v jezikih.« In takoj se mi je zamerilo. V Afriki pa ni bilo problema. Sem prišla iz neke komunistične dežele, pa mi niso delali težav. Ja, in tako sem potem spet šla v Južno Afriko. In seveda, moja letalska vozovnica po desetih, devetih mesecih ni bila več veljavna in sem šla spet z ladjo dol. Ampak to pot sem jo lahko plačala sama, ker sem potem dobila tisto odškodnino zaradi nesreče.

Ponovno v Južni Afriki

Tu sem potem dobila službo pri italijanskemu uradu za turizem, državnem uradu za turizem ENIT - *Ente nazionale delle industrie turistiche*. To je bila pa najlažja služba, ki sem jo imela v življenju.

In vedno, ko sem odpotovala, sem šla z bolečim srcem. Pustila starše, brata ni bilo več, skrbelo me je. Ampak tam sem dobila dobro službo. Samo potem nisem zdržala več. Bila sem zaskrbljena, kaj se dogaja doma, kaj pa, če mama pade, ker je vedno kolesarila, si kaj zlomi, kaj pa, če se oče kje zaleti s službenim avtom, kaj bo. Jaz sem samo črno videla pred sabo po tistem šoku od bratove smrti. Čim sem prihranila denar za pot, sem šla domov.

Piran

Dr. Derganc mi je rekel, da moram gledat, da bom živela, kjer je milo podnebje, kjer ni ostrih zim, kjer je bolj toplo. In tako sem potem prišla v službo na obalo,

na Splošno plovbo. Tu sem bila potem prvič tri leta in pol. V Piran sem prišla konec šestdesetega leta. Čisto drugačen način dela, drugi resor, vse drugačno. Ampak mi je bilo obljubljeno stanovanje. Splošna plovba se je takrat formirala, rabili so kader in tistim, ki smo prišli na novo, so tudi obljubili stanovanje. Sem pa bila vprežena, toliko sem tipkala kot še nikoli v življenju. Ker so me dali v komercialo zaradi korespondence v tujih jezikih. Ampak karkoli je bilo treba tipkati, te proračune, te kalkulacije, vse se je pisalo na pisalne stroje. Zdaj so kompjuterji, je drugače. To smo delale z eno Ančko Dolenčevo. Popoldan, zvečer, ob sobotah dopoldan se je tudi delalo. Ampak jaz sem rekla: »Nimaš zdaj kaj izbirat, tu si, tu si pristala, zdaj pojdi naprej.«

Piran je majhen, pa še tistega majhnega sem slabo poznala. Si nisem upala. So mi pravile, da tam čez hrib, da je eno sladkovodno jezero Fiesa. Si nisem upala sama iti. Ker sem se bala tudi za nogo. Zelo sem trpela z levo nogo, tudi takrat. Sem hodila po blokade v Valdoltro in sem jih dobila več. Tisti, ki smo prišli tisto jesen in zimo, smo od začetka stanovali v hotelu Piran na Tartinijevem trgu. Potem je to bil hotel Sidro, zdaj pa je hotel Tartini. Do marca smo stanovali tam, potem smo se preselili v hiške gor pri pokopališču.

Spet je bila ista reč. Piši, piši v pisarni. Manjkali so mi jeziki pogovorno. Potem sem izvedela, da je v hotelu Riviera možnost zaposlitve v pisarni ob recepciji, in sem šla delat tja. Saj je bilo zanimivo, poleti sem imela priliko govoriti, ko so me rabili za tolmačenje turistom in tako. Potem je prišla zima in se je delalo obračune in se je pisalo pogodbe za naslednjo sezono. Zima je bila res mrtva sezona. In odnosi so bili tudi čudni. Nisem bila vajena takih nenavadnih odnosov. Tu je bilo prav po gostilniško včasih, se je kdo lahko nate drl in tega nisem prenesla. Po treh letih in pol sem pa rekla nekomu s Plovbe: »Vi veste, kaj zmorem, kaj znam«, – ker sem veliko delala za vse, celo komercialo – »če je kje kakšna možnost, jaz bi rada menjala službo.« Pa so mi rekli: »Zakaj boste iskala drugje, pridite nazaj k nam.« In tako sem šla spet na Plovbo, še enajst let delala in sem dočakala selitev podjetja v Portorož. Končno sem se lahko upokojila s polno delovno dobo.

Tudi inštruirala sem nekaj časa, ne vedno. Ko sem bila v Piranu, niti toliko ne, ker sem imela veliko dela. Dolgo sem bila sama v komerciali in sem si nosila domov delo, tako da sem zvečer doma prevajala in drugi dan v službi tipkala. Potem je sčasoma prišla še ena sodelavka in potem še ena, tako da smo bile v treh. Potem je prišel še en fant za španščino. Takrat še ni bilo računalnikov, vsa pisma smo na roko tipkali. Vse obračune, vse, kar je bilo treba. Bili smo, posebno jaz, mädchen für alles, kot se reče. Pozneje sem pa res začela z malo inštrukcijami v angleščini in tudi francoščini. To sem rada delala. V službi sem imela samo ta poslovna pisma, delali smo tudi prevode za razne oddelke Splošne plovbe. Bilo je veliko novega. Včasih dobiš kakšne nepričakovane nove izraze, posebno pravni oddelek, ker je angleški pravni jezik še stari jezik.

Sprva nismo imeli niti dovolj slovarjev. Jaz sem od začetka uporabljala svoje slovarje. Šele počasi se je nabavljajo in ko sem šla v pokoj, so bili zelo dobro in vsestransko opremljeni. Takrat so tudi že začeli delat na računalnike. Mi smo pa morali prepisovat tista dolga pisma. Včasih se je spremenila samo ena postavka, recimo kakšni odstotki, provizije ali kaj takega in to si morala celo stran prepisat za drugega agenta. In te pogoje, ki se niso bistveno ponavljali, ampak samo kakšne malenkostne spremembe, to sem morala vse na roke pretipkat. Smo se natipkali, kot se reče. Zdaj pa imaš računalnik, zdaj vržeš noter in to je olajšano.

Dolga leta sem inštruirala, včasih več, včasih manj. Tudi potem, ko sem se upokojila. Samo zdaj težko. Občasno kakšno stvarčico. Zadnjič sem imela govorne vaje iz italijanščine. Kakšni deklici sem še občasno v šoli pomagala, če je imela kakšno nalogo iz italijanščine, drugače pa v glavnem francoščino in angleščino. In je bilo vedno več angleščine kot francoščine. Ker tukaj se jih ni dosti odločilo za francoščino.

Lucija

Iz Pirana sem se preselila v Lucijo, ko je Splošna plovba gradila ta blok. Ko sem jaz pustila Splošno plovbo, takrat, ko sem šla v hotel, je bil zakon tak – ampak ne za vse. Nekateri, ki nismo imeli protekcij, smo morali pustiti stanovanje, ki nam ga je dalo podjetje. In tako sem pustila tisto garsonjero, večjo, in sem dobila stanovanje od hotela. Tu, pri tunelu, na koncu Senčne poti, na levi strani v eni stari hiši. Je bilo treba veliko popravljati. Nekaj je naredil hotel, ampak drugo smo potem sami.

Prosila sem starše, da so se oni z Goriškega preselili k meni. Jaz nisem mogla tolikokrat hodit tja in sem jih rada videla tukaj. Začele so se namreč slabosti pri njih. Preselili so se k meni. Oče je veliko naredil, kar je mogel s svojimi močmi. In potem smo bili skupaj še šest let in pol. Ta čas je pa Splošna plovba gradila še naprej. Bila je mednarodno podjetje. Veliko stanovanj je njihovih, naselja tudi - pri piranskem pokopališču so oni imeli dve tretjini. Prosila sem za večje stanovanje in sem ga tudi dobila. Tako smo stanovali še dve leti in pol skupaj. A srčna bolezen je bila prehuda in tata je umrl pred dvainsedemdesetim letom, čez petnajst mesecev pa mama. Hudo je bilo. Preselila sem se v manjše stanovanje v istem bloku. K sreči sem potem dobila tukaj nekaj dobrih poznanstev preko cerkve, zraven tudi nekaj dobrih ljudi. In je že petinštirideset let, kar sem tukaj, v piranski občini.

Bog mi je dal milost, da sem bila lahko pri bratu zadnja dva meseca, preden je umrl. Potem sem bila še eno leto v Afriki. Takrat je bilo težko. Nisem imela doma. Potem sem prišla nazaj in sem imela še to milost, da sem bila lahko s starši, da so bili pri meni, da niso bili sami. Ker v Afriki sem bila nemirna, komaj sem čakala njihovo pošto. Če bi bila v Evropi, bi se usedla na vlak in v

nekaj urah bi bila doma. Iz Afrike pa je pot z ladjo trajala tri tedne, za letalo pa nisem imela denarja.

Moja vera

En del pripovedovanega se nanaša na moja službena leta. Ko sem se upokojila, sem se čutila še razmeroma močna, duhovno in telesno, kljub moji handikepiranosti, ki pa me ni še tako bremenila kot v poznejših letih. In bila sem vedno blizu cerkve, posebno takrat, ko so se drugi oddaljevali iz enega ali drugega razloga, iz strahu ali malomarnosti. Jaz pa sem bila doma tako vzgojena in sem tudi hodila v šolo, kjer so bile katoliške redovnice. Potem sem v Južni Afriki tudi stanovala v enem takem penzionu za delovna dekleta, kjer sem se počutila zelo varna in sprejeta. Ko sem prišla sem v Slovenijo, sem videla to veliko razliko. Nasploh so ljudje dobri, včasih manj prijazni. Posebno v prvih časih, ko nisem imela nobenega - posebno puste so bile nedelje - sem morala iti v cerkev, morala k maši. In to zatočišče mi je vedno bila cerkev - kjerkoli sem se nahajala, bodisi tu ali pa ko sem prišla v Južno Afriko ali kamorkoli. Bilo je, kot da bi prišla domov. Ali je bila tišina, ali obred, meni je bilo tu najbolj toplo pri srcu. In tako sem se tudi tu približevala in bila redna obiskovalka najprej v Piranu, potem v Portorožu.

V Piranu nisem mogla biti tako vključena v delo v župniji, ker sem takrat ravno začela delat na Splošni plovbi. Od začetka nas je bilo malo v komerciali in sem pogosto delala popoldan in zvečer. K maši sem pa vedno šla k frančiškantom. Ko sem prišla v Piran, ni bilo tega - kot rečejo Francozi, *accueil*, da te nekdo sprejme, ko prideš iz tujine in v nov kraj - da bi mi kdo rekel: »Pridi malo k nam.« In jaz sem tekla v cerkev. Vprašala sem tam v hotelu, kjer sem stanovala prve mesece, kje je cerkev in tista gospa v recepciji je rekla: »Tu, po tej ozki poti, ki gre proti bolnici, tam desno gor so ene stopnice in tam so frančiškani.« In tja sem šla. Temačna cerkev je bila, prav tmurna, ampak sem rekla: »Tu je tabernakelj, tu je Jezus, On me posluša.« In sem šla ven bolj pomirjena in zadovoljna. Sem imela eno zatočišče. Malo nas je bilo, ki smo hodili redno k maši. Bila je ena starejša redovnica, sestra Vida Mencin. Je imela takrat že preko osemdeset let. Ampak nas je povprašala, kdo bi malo pel, da bi se naučili lepše skupaj pet. Saj k sreči smo v Kairu hodili v naše slovensko društvo, ki so ga vodile slovenske šolske sestre. Imele so dom za delovna dekleta in za študentke in tja smo hodili redno vsako nedeljo. Bil je blagoslov in potem taka družabnost in tam sem se naučila cerkvenih pesmi in teh ljudskih. Tako da mi v Piranu ni bilo nič tujega, novega, kvečjemu kakšno novo smo se naučili. In tako smo hodili na vaje, na pevske vaje zadaj za glavnim oltarjem. Ta sestra je bila majhna, taka z očali, a je zelo energično vodila te pevske vaje in mi smo tudi dokaj redno hodili.

In tam pa enkrat pogledam - tako en nov obraz je bil, ki mi je bil znan. In to je bila gospa Valerija Fernus. Tudi ona je bila Egipčanka kot jaz, se pravi, tudi ona

rojena v Egiptu, slovanskih staršev. Samo da je ona prihajala iz Aleksandrije, mi smo bili pa iz Kaira. Po naključju sem jo spoznala v Ljubljani, preden sem šla v Južno Afriko. Ona je takrat delala v porodnišnici v Ljubljani. In seveda, čim ti nekdo pove, da je kdo iz Egipta, imaš neko afiniteto. In potem se taki ljudje iščejo, da se malo pogovarjajo o kraju, od koder prihajajo. Potem sem njej še prodala kolo, preden sem šla v Južno Afriko. Ampak potem nisva bili več v kontaktu. In ko se vrnem, kje jo srečam? V Piranu. No, seveda sva se takoj zbližali. Vprašala je, kako da sem prišla nazaj. Povedala sem ji, da smo imeli te žalosti v družini, da je brat umrl in da sem se jaz ponesrečila tam dol in da se mi je zdelo, da ne morem več živeti daleč od staršev. Je rekla: »Veš, ves čas, ko sem bila v Ljubljani, saj je bilo zelo zanimivo, toliko vsega slišat, videt. A nekaj mi je manjkalo v Ljubljani, poleg tega, da svojih bratov in sester nisem videla.« Ona se je šele v Ljubljani naučila slovenščine. Doma so govorili nemško ali pa francosko in italijansko. Njeni starši so bili že rojeni dol, dočim moji so prišli od tu. Bilo je šest otrok in vsi so se razkropili od Evrope do Avstralije, povsod so bili. »Nekaj mi je manjkalo, razen mojih sorodnikov. Morje mi je manjkalo!«, je rekla. »To sem ugotovila, da ni več tistega morja, kot je bilo v Aleksandriji!« In ko je šla v pokoj, se je preselila v Piran. In je večkrat potem hodila k nam, tudi ko so se starši preselili k meni. Bila je ena zelo dobra, razumevajoča, topla duša. Meni je zelo veliko pomenila in potem mi je bilo zelo žal, ko je šla v Avstrijo, v Innsbruck pomagat nekemu zelo staremu upokojenemu univerzitetnemu profesorju, ki je ovdovel. Bil je prek devetdeset let star in ga je negovala kot otroka. In sem bila enkrat pri njej, me je povabila. Tako, da sem videla Innsbruck in mi je bilo zelo prijetno, zelo lepo. In potem sva si še parkrat pisali in potem je ona čez čas zbolela in je šla v večnost. Ampak se je rada spomnim. Taka zelo dobra, topla oseba. Tako je to.

V Portorož sem pa hodila od vsega začetka, ko so odprli župnijo Portorož še v starem župnišču. V stari cerkvi, kjer je zdaj trgovina Mercator, tam spodaj je bila kapelica in se je redno maševalo med tednom in ob nedeljah. Ob nedeljah poleti je bil pa tak hrup od prometa - avtobusi, ki so šli mimo, zavijali na postajo -, da se včasih ni slišalo niti molitve, niti berila, niti evangelija ali pridige. No in zraven je bila pa zakristija in mala pisarna župnika. In tam so me vprašali, če bi vpisovala v matično knjigo poroke, krste in pogrebe. In to sem takrat začela in potem nadaljevala še potem, ko so zgradili novo cerkev v Portorožu, večjo, z lepo pisarno. To sem delala skoraj trideset let. Se mi zdi, da eno leto vmes tega nisem to vodila.

V tistem času sem izvedela tudi, da so v Ljubljani tečaji za pastoralne delavce, za katehetinje. Vpisala sem se na triletni tečaj. Hodile smo v Ljubljano na predavanja, z vlakom ali pa z avtobusom. Ob sobotah so bila predavanja, ob nedeljah pa so bili izpiti iz prejšnjih predavanj. Dobile smo precej materiala, ki ga je bilo treba prebrati in se ga naučiti, pisale smo tudi pisne naloge. In to me je tako prevzelo! Jaz sem se čutila, da me je celo pomladilo. Študentovsko življenje, ki se mi je zdelo vedno nekaj izrednega, ker mi prej ni bilo dano, da bi

lahko študirala. Ni bilo sredstev. V tujini so morali moji straši celo od prvega razreda osnovne šole naprej plačevati. To so bile privatne šole, univerza ni bila dosegljiva. Ampak tu sem se pa čutila, da se vklopim v eno študentsko življenje. Vse snovi so bile zelo zanimive. Bilo nas je precej iz Kopra, Izole, Portoroža, tudi blizu mojih let. Spomnim se, da s sopotnico nisva spregovorili niti besede, ker je vsaka buljila v svoje zvezke in tiste skripte. Prava šolska trema. K sreči je šlo skozi tista tri leta zelo dobro. Vodila nas je sestra Karmen Ocepek, uršulinka, zlata duša.

Nato sem začela poučevati verouk v Luciji. Že preden sem končala tečaj, sem dobila skupino italijanskih otrok v Luciji in te sem spremljala vseh šest let do birme. Včasih sem zamenjala tudi župnika pri slovenskem verouku, ko je bil odsoten ali na pogrebu, ali ko je imel kakšno izredno pot. Potem sem prevzela tudi en razred v Portorožu. Samo tam so bile pa velike razlike pri otrocih. Eni so pristopili k verouku v četrtem ali petem razredu in prilagajanje ostalim je bilo težko. Tisti iz drugega razreda so vedeli veliko več. Največji križ je bila nedisciplina. To je bila včasih največja muka. Potem sem imela verouk tudi v Kortah. Eno leto pa vse tri postaje istočasno, tako da sem bila zelo zaposlena. Zmogla sem, ker sem to z veseljem delala. Včasih sem bila prav razočarana, ko sem prišla domov. A drugi so imeli podobne težave, tako da smo potem vsi vlekli naprej. Tudi ko je bila priprava za obhajilo in ni bilo italijanskih knjig, sem vse tiste lekcije prevedla iz slovenščine v italijanščino. To delo mi je izpolnjevalo življenje.

V Karitas sem šla leta 1992, v tisto prvo skupino. Bila sem tudi v Franciji, ko nas je povabil francoski *Secours catholique*. Ker oni imajo to že vpeljano od konca druge svetovne vojne in je to že tako organizirano in utečeno. Pri nas bo tako šele čez dvajset let. Oni so le petinpetdeset milijonski narod. So nas pa zelo lepo sprejeli. Prvi teden smo bili najprej na seminarju v Lurdu. Zelo dragoceno, zelo lepo. Meseca marca še ni romarske sezone v Lurdu, torej je bil Lurd naš, tako lahko rečemo.

Stanovali smo tam v tistem *Cité Secours*. Vse je bilo perfektno. Iz Slovenije smo prišli s šestimi avtomobili. V glavnem smo tu dobili vtis o tem, kako oni delujejo. Bili sta dve zelo prijazni, sposobni gospe, ki sta živeli v Parizu, in dve slovenski redovnici, ki sta tudi prišli iz Pariza in sta pomagali tipkat, kar je bilo treba. Potem pa so nas poslali iz Lurda v razne francoske pokrajine in tam so nas spet pričakali in mi smo poslušali njih, oni pa nas. Saj mi nismo imeli še dosti za povedat, ampak jih je zanimalo, kako so te naše razmere po vojni. To je bil čas, ko je bilo v Sloveniji veliko beguncev, ko so začeli prihajati iz Hrvaške, iz Bosne.

Stanovali smo pa v Poitiersu, v škofovskem domu, kjer je bilo nekoč veliko semenišče. Bilo je zelo malo semeniščnikov tam, zato je bilo prostora dovolj. Francoska kuhinja je bila seveda zelo dobra. Tam imajo svojo privatno radijsko

postajo in so nas povabili na en intervju in sem morala v francoščini povedati, od kod prihajamo, kaj delamo. Bili so presenečeni, kaj zmoremo. Tam sem bila tudi prevajalka za našo skupino. Potem smo šli v Angoulême. Pokazali so nam, kako deluje pri njih ta pomoč. Dobivajo redne mesečne prispevke, tako da so eni od njih prav stalno nastavljeni in to je po celi Franciji. Obiskujejo družine v potrebi, potem plačujejo njihove račune za elektriko, vodo, za to, kar te družine same ne zmorejo. In tega je veliko, ker imajo priseljence iz Magreba, iz bivših francoskih kolonij v severni Afriki, ki so prišli živeti v Francijo in so dobili tudi francosko državljanstvo in so bili upravičeni do vse te podpore.

Pa tudi drugim so dajali pomoč. Redno razdeljujejo hrano in obleko. Ampak pri tem je pa zelo stroga evidenca. Vsakdo, ki pride v njihov *Secours catholique*, ima svojo kartoteko, kamor vpisujejo, kaj dobi. In kar se mi je zdelo zelo simpatično, imajo v vsaki postaji tega SC eno odprto sprejemnico. Od jutra do večera dežura tam po ena gospa, ki ni v službi. Starejša, lahko je gospodinja ali karkoli, ampak tako vodijo redno gostoljubje. Posebno pozimi in jeseni in spomladi je to zelo koristno in potrebno, ker pridejo klošarji ali pa študentje, se malo pogrejejo, se pogovorijo, imajo družbo in vsak dobi toplo kavo z mlekom ali brez, topel kakav ali čaj, pa kakšne kekse. Postrežen je zastonj, tu najde družbo, da se ne čuti popolnoma zapuščenega in to se mi je zdelo zelo koristno. Brez velikih stroškov, samo prostor je treba imeti in nekoga, ki pač en dan na mesec tam dežura in jih postreže. No, in ti ljudje so presrečni, da pridejo med ljudi, da so sprejeti. Posebno ker imajo nekateri, kot so na primer tisti iz Afrike, dostikrat komplekse manjvrednosti. Zunaj jim eni dajo tudi čutiti, da niso enaki. Ampak tam so oni drugim enaki in to se mi je zdelo zelo krščansko.

Zdaj je seveda moja glavna družba zvečer televizija. Kar se ne morem pogovarjati z ljudmi, slišim pa druge pogovore, dialoge, intervjuje. Me zanima tudi na drugih postajah, tujih. Zelo zanimivo. S tem tudi malo vadim, osvežim jezike. In tako sem zvedela zdaj nedavno za haiku poezijo. Meni se zdi nekaj zelo izvirnega in sem takoj začela nekaj pisati. Mislim, da mi bo to eno dobro razvedrilo.

Seveda vseh težav, ki jih človek neprestano in neizbežno srečuje - v službi posebno, vemo, kako je - ne bi mogla prestatjati, če ne bi imela zatočišča pri Bogu. Nisem toliko močna, toliko dobra, da bi vse to prenašala. Molitev mi je bila vedno v največjo oporo. In zakramenti. In še zdaj, posebno zdaj, ko sem starejša in se zdravstvene težave množijo in postajajo težje, ne vem, kaj bi zmogla, če ne bi imela tega zaupanja in to vero, da je Nekdo, čeprav je daleč. Ni daleč, ker »v Njem živimo, se gibljemo in smo«. To vemo, to piše v Svetem pismu. Ampak včasih se zdi, da je daleč. Se pa vedno najde na poti - ali preko človeka ali okoliščin - da nam je olajšano in da nam Duh vlije en optimizem v življenje, zaupanje, smisel.

Mogoče pa potem spet pride kakšno razočaranje, ki pa pomaga naprej, korak za korakom. Jaz bi rekla, da mi je žal za vse tiste, ki nimajo tega v sebi, ki jim ni bilo dano. Jaz sem lahko hvaležna mojim staršem, ki so mi kot prvi posredovali to pot v vero, potem šoli, kjer sem tudi to dobila. Poglobila pa sem to mogoče najbolj šele zadnjih dvajset let. Kot mlad človek nisi tako usmerjen, toliko duhovno. Se zgodi dostikrat, da se kar zaletiš v en cilj, v eno pot, eno potovanje ali karkoli. In potem, ko ti gre voda v grlo, prosiš, moliš za pomoč. Medtem ko bi morali najprej vprašati za božje razsvetljenje, da ti pokaže, kaj je tisto, kar bi bilo dobro zate. Ampak meni se zdi, da je pri večini mladih ljudi tako. K sreči so molili zame drugi, predvsem moja sestrična, ki je bila v Jeruzalemu toliko let redovnica. Zdaj je pokojna. Vem, da me je ona vedno podpirala z molitvijo, tako da nisem zabredla v večje mlake ali težave. Ampak za veliko stvari, o katerih zdaj razmišljam, si mislim: »Zakaj sem se tistega lotila, zakaj sem takrat tako ukrepala?« Toda mlad človek je bolj impulziven, bolj spontan. Zato res, molitev je potrebna, vsaj jaz tako mislim zase in menim, da tudi za druge velja isto pravilo. To sem želela povedati.

K sreči zdaj živimo v časih, ko nam je dovoljeno vero svobodno prakticirati. Včasih pa je bilo malo šikaniranja, bi rekla. Čeprav v službi nisem imela zaradi tega velikih težav. Svoje delo sem korektno naredila, vedenje do drugih je bilo ravno tako dostojno, tako da od svojih predpostavljenih nikoli nisem imela problemov zaradi tega. Sem pa javno hodila k maši v cerkev od prvega dne, ko sem prišla v Piran. In sem mislila: »Zakaj se bom skrivala, to je moje prepričanje«, in mi ni bilo nikoli žal. Čeprav so mi včasih rekli, da sem mističarka, da me bodo spreobrnili in da sem starokopitna. To me ni globoko prizadelo, to pa res ne. Jaz sem vedela. Sem živela tudi v drugem okolju, ki je bilo v vsakem oziru zelo kozmopolitsko, v velikih mestih, kot je Kairo, Johannesburg. Potem tudi, ko sem bila na obiskih v tujini. Vedela sem, da so ljudje, ki drugače gledajo na to. Samo v majhnih krajih so eni ljudje zelo ozki v gledanju in obsojanju drugih.

Prideš v določena leta, ko gledaš nazaj. Moraš s hvaležnostjo gledati nazaj, zakaj ti je bilo kaj dano. Tudi če je bilo kaj grenkega, to so vedno šole življenja. Prihodnost je v božjih rokah. Mu moramo zaupati, da bo najboljšo naredil z nami, če Mu le zaupamo. In vsak dan sproti pa živimo. Moramo imeti malo optimizma. Najhujša je črnogledost. Ker to te tlači. Posebno če si sam, ko nimaš nobenega, s komer bi se pogovarjal. Potožiš se lahko komu, včasih po telefonu. So dnevi, ko ne govorim z nobenim, če ne grem ravno v trgovino ali na pošto, da koga srečam. Ali pa k maši. Slovenci smo po naravi precej zaprti ljudje. In ne moreš se tudi vsakemu odpreti, zaupati. Zato je zelo dobro, če imaš neko gledanje na svet, ki vidi tudi to, kar je lepo, ne samo kar je žalostno, kar te razočara. Je treba poiskati tiste lepe stvari, bodisi v ljudeh, predvsem v ljudeh, ker ima vsakdo to pozitivno plat. In v naravi. Zvečer, preden grem spat, gledam, vsaj skozi šipo, če je na balkonu premrzlo, pa vidim te zvezde. Ali pa, če ni zvezd, oblake. Vidim ta lepa drevesa pred hišo, odseve svetilk na cesti. In si

rečem: »Kakšna spokojnost. Hvala Bogu, da mi živimo v miru. So kraji, kjer tega mira zdaj ni, pa tudi kraji, kjer ga ni bilo, kjer so bila grozna razdejanja.« In si rečem: »Uživajmo ta božji mir in bodimo hvaležni zanj in prosimo, da nam bi bil ohranjen.«

Bibliografija časopisnih člankov o Luki Koper v obdobju 1956-2003

MARKO BONIN, PRIMOŽ MARINKO



leta 2008 bo minilo 50 let, odkar je v novo koprsko pristanišče prispela prva ladja. Mesto je od nekdaj živelo z morjem. Zaradi lege, naravnih danosti in politike je »zamiselnost za gradnjo Pristanišča v Kopru nastala v času, ko je bilo očitno, da Trst s svojim pristaniščem ne bo priključen Jugoslaviji«. ¹ V Kopru so kmalu ugotovili, da je tam primeren kraj za postavitev luke. Otvoritveni dan je luka doživela pred 50 leti, natanko 23. 5. 1957, ko je bilo ustanovljeno podjetje »Pristanišče Koper«. Prva ladja je priplula v luko Koper 7. 12. 1958. To je bila prekooceanska Gorica, last slovenskega ladjarja Splošna plovba iz Pirana. Uspehi in razvojni napredki v Luki Koper so se vrstili, svoj razvoj pa je zastavila po določenih fazah. Zelo pomembna točka pri razvoju koprškega pristanišča je bila izgradnja železniške proge Koper-Prešnica. Otvoritev proge je bila 2. 12. 1967. S tem so omogočili Luki Koper boljše možnosti za pretok blaga. Pristanišče se je širilo in vedno bolj povečevalo svoje zmogljivosti glede na potrebe kupcev. Luka Koper je tako veliko pripomogla k razvoju slovenskega gospodarstva in občine Koper. Leta 2004 je Luka Koper tudi formalno postala evropsko pristanišče.

V okviru projekta Interreg IIIA Italia - Slovenija z naslovom »Observatorij za čezmejno delo pristaniških con Trsta, Tržiča in Kopra (O.T.I.S.)«, ² v katerem sodelujeva kot sodelavca Pomorskega muzeja Sergej Mašera Piran od januarja 2007, sva opravila veliko dela. Z nalogo pregleda in analize arhivskega, časopisnega in knjižničnega gradiva o Luki Koper, njenem nastanku in razvoju ter o pomenu in vplivu, ki ga je le-ta imela v domačem in širšem mednarodnem prostoru, sva izdelala bibliografijo lokalnih časopisnih člankov, ki se nanašajo na to temo in jo pripravila za objavo.

¹ Danilo Petrinja - Primož, Gradnja Luke Koper in železniške proge Koper - Prešnica, Koper, 1999, str. 11.

² Osservatorio del lavoro transfrontaliero per le aree portuali di Trieste, Monfalcone e Capodistria; Acronimo: O.T.I.S. (Osservatorio transfrontaliero Italia Slovenia).

Delo je potekalo zelo sistematično. Najprej sva v Domoznanskem oddelku Osrednje knjižnice Srečka Vilharja v Kopru³ pregledala lokalne časopise od leta izida 1947 dalje. Svoje delo sva pričela s pregledom časopisa Primorski dnevnik, ki je pričel izhajati maja 1945 v Trstu.⁴ Začela sva z novembrom 1947, po pregledu nekaj števil pa sva ugotovila, da desetletje pred odprtjem Luke Koper še ni bilo člankov o koprskem pristanišču. V tistem času so še menili, da bo Trst pripadel Jugoslaviji in bi tržaško pristanišče še naprej imelo vodilno vlogo v severnem



Jadranu. Po pričetku pogajanj o Svobodnem tržaškem ozemlju (STO) se podjetja Luka Koper oziroma pristanišča v Kopru tudi še ne omenja. Po podpisu Londonskega memoranduma 5. 10. 1954 in rešitvijo tržaškega vprašanja, ko je Trst pripadel Italiji, pa so se množično pričeli pripravljati na izgradnjo pristanišča v Kopru. Zato sva delo nadaljevala s pregledom časopisnih letnikov Primorskega dnevnika od leta 1956 do 1959. Časopis ni vseboval veliko informacij o koprski Luki, temveč se je posvečal bolj lokalni tržaški problematiki.

Nadaljevala sva s pregledom enega izmed predhodnikov Primorskih novic, to je s časopisom Slovenski Jadran. Prva številka je izšla 4. januarja leta 1952, nasledil pa je glasilo cone B STO Istrski tednik. Brali so ga po južni Primorski in delu Notranjske. Pregled člankov se je pričel z letnico 1952 in končal s 1. majem 1963. Izhajal je v Kopru do leta 1963, ko se je združil z goriškimi Primorskimi novicami v novonastali časnik Primorske novice. 1. 5. 1963 je namreč izšla izšla

³ Ob tej priložnosti se zahvaljujemo vsem zaposlenim in vodji Domoznanskega oddelka Osrednje knjižnice Srečka Vilharja v Kopru mag. Petru Štoki, ki so nama pomagali pri delu tako strokovno z nasveti kot tudi organizacijsko, kar je omogočilo lažje in bolj kvalitetno delo.

⁴ Časopis je prvič izšel v Trstu 13. 5. 1945, predhodnika pa ima v Partizanskem dnevniku, ki je izhajal v letih 1943-1945. Marušič Branko, Povojni slovenski tisk, v Zbornik Primorske – 50 let, Koper, 1997, str. 258.

prva številka Primorskih novic. Nadaljevala sva s pregledom Primorskih novic⁵ vse do zadnje številke letnika 2003. V Primorskih novicah, to je osrednjem primorskem časopisu, so bili objavljeni najboljše in najštevilčnejši članki o Luki Koper. Nekateri članki so vsebinsko zelo bogati, drugi prinašajo le kratke informacije, vsi pa so tokrat zbrani na enem mestu in objavljeni v tej bibliografiji.

Za konec sva pregledala še osrednji slovenski dnevni časopis Delo⁶. Pregledovati sva pričela z letom 1956 in končala z letom 1967. Za to obdobje sva se odločila, ker je bila takrat otvoritev železniške proge Koper-Prešnica. To je tudi pomenilo prvo fazo razvoja Luke Koper. Iz teh člankov je mogoče zelo dobro dobiti sliko dogajanja prve faze razvoja Luke Koper in povzeti osnovna zgodovinska dejstva. Hitremu razvoju luke in naraščajočemu prometu so sledile skrbi glede povezanosti Luke z zaledjem in zlasti glede izgradnje novega odseka železniške proge, ki bi Koper povezala z že obstoječo progo do Kozine. Začasno so problem rešili s pretovorom blaga po cesti, ki je povečal stroške in čakalne dobe ladij na sidrišču (stojnine), tovornjakov in vagonov. Leta 1966 so pretovorili 788.616 ton blaga, kar je bila zgornja meja zmogljivosti tedanjega načina pretovora in prevoza v povezavi cestno-železniškega prometa Koper-Kozina. Luka je leta 1964 prevzela vlogo investitorja železniške proge, saj republika in država nista bili naklonjeni izgradnji železniške povezave do Kopra. 2. 10. 1967 so odprli 31 km dolg odsek proge, ki je postavila nove mejnike v razvoju tako luke kot Slovenske obale in povezala Koper z evropskim prostorom.

Ker je bilo časopisnega gradiva izjemno veliko, je bila potrebna dobra organizacija dela, ki sva si ga načrtala že na samem začetku. Članke, ki so se

⁵ Primorske novice izhajajo vsak dan razen ob nedeljah in praznikih. Začetki časnika so v tedniku Nova Gorica, ki je začel izhajati v Novi Gorici 8. 11. 1947 in se je kasneje, leta 1952, preimenoval v Primorske novice. Leta 1963 so se združili s časopisom Slovenski Jadran iz Kopra. V Koper se je kasneje preselilo tudi uredništvo Primorskih novic. Med letoma 1968 in 1984 so Primorske novice izhajale v dveh izdajah - v koprski in novogoriški. Od leta 1980 do 2004 so Primorske novice izhajale dvakrat tedensko, od leta 2004 pa izhajajo vsak dan. Vsebujejo dve redni prilogi, in sicer petkov 7. Val in sobotno Sobota. Svojo poslovno enoto imajo Primorske novice še danes v Novi Gorici, dopisništva pa še v Postojni, Ilirski Bistrici, Tolminu, Sežani in Idriji.

⁶ Začetki družbe Delo segajo v leto 1955, ko je bilo v sodni register vpisano Časopisno založniško podjetje Slovenski poročevalec, ki je nastalo z združitvijo podjetij Slovenski poročevalec, Tiskarna Slovenskega poročevalca in Tovariš. Predmet poslovanja takratnega podjetja je bilo izdajanje časopisov, založništvo in tiskarstvo. Prvega maja leta 1959 je izšel prvi izvod časopisa Delo. Časnik Delo je nastal kot rezultat združitve časnikov Slovenski poročevalec in Ljudska pravica. Sprva je Delo izhajalo v dveh izdajah s prilogama Najdihojca in program RTV. Leta 1967 je začelo Delo izhajati že v šestih pokrajinskih izdajah, istega leta pa je prvič izšla Sobotna priloga. Leta 1980 je Delo doseglo naklado več kot 100.000 izvodov in bilo za Politiko drugi najbolj prodajan časopis v nekdanji Jugoslaviji. Še danes je osrednji slovenski dnevnik. Podjetje Delo se je moralo prilagajati hitri rasti in leta 1962 se je tiskarna ČGP Delo združila s Triglavsko in Blaznikovo tiskarno. Leta 1963 je bil položen temeljni kamen za takratni Dom tiska. Osrednji prostori časopisa v stolpnici na Dunajski cesti v Ljubljani so bili dograjeni leta 1982.

dotikali tematike našega projekta, sva označila, jih nato fotografirala, zapisala vse njihove podatke v računalnik, jih razvrstila in vpisala v naslednjem vrstem redu: časopis, letnik izdaje članka, številko časopisa, datum objave, stran v časopisu, naslov in številko digitalne fotografije. Vse podatke sva natančno vnašala tudi zaradi lažje kasnejše računalniške obdelave. Z delom v koprski knjižnici sva končala julija 2007, delo pa nato nadaljevala v Pomorskem muzeju Sergej Mašera v Piranu, kjer sva vse dokumente in članke obdelala, jih uredila in popravila v ustreznejšo obliko za nadaljnje delo. Vsi podatki so shranjeni digitalno in v tiskani obliki. Digitalne fotografije sva tudi natisnila in jih sistematično uredila po fasciklih.

Hkrati z delom v Domoznanskem oddelku koprskе knjižnice pa je od januarja 2007 potekalo tudi delo v Pokrajinskem arhivu Koper (PAK),⁷ kjer sva pregledala arhivske fonde, ki vsebinsko pokrivajo Luko Koper in njene dejavnosti. Delo je potekalo tako, da sva sprva izbrala fonde za pregled, nato sva celotne fonde pregledala in najzanimivejše dokumente tudi skenirala ter njihove podatke shranila v računalnik. Pričela sva s fondom Lilija, ki vsebuje fototeko o delu in gradnji Luke, nekaj brošur o sami Luki, diplomsko nalogo ter zapiske iz Luškega glasnika.

Najobsežnejši je bil arhivski fond Danila Petrinje - Primoža, nekdanjega dolgoletnega direktorja Luke Koper in avtorja bogate monografije o Luki Koper. Vsebuje veliko zanimivih fotografij, predvsem iz časa pričetka gradnje severne obale v Kopru (1957) in iz časa, ko so v Luki gradili železnico (1965-1967). Nekatere so uporabljene v tem prispevku. V fondu je tudi mnogo knjig, različnih poročil in programov o razvojnih usmeritvah Luke Koper. V njih Danilo Petrinja opisuje številna sodelovanja med sicer konkurenčnimi lukami. V koprskem arhivu je bil pregledan tudi del gradiva iz fonda Okrajnega Ljudskega Odbora (OLO) Koper. V njem so hranjeni zanimivi razvojni načrti, ki obravnavajo tudi Luko Koper in njeno delovanje, investicijske programe, projekte, vplive Luke Koper na okolje. Delo v Pokrajinskem arhivu sva zaključila aprila 2007. Gradivo, ki je bilo pregledano v PAK, čaka na nadaljno obdelavo in študij in ni objavljeno v tem prispevku. V arhivskih fondih namreč ni bilo primernih časopisnih člankov, ki bi jih lahko uvrstila v najino bibliografijo.

⁷ Zahvaljujeva se delavcem Pokrajinskega arhiva v Kopru, zlasti takratni v. d. direktorice Zdenki Bonin. Omogočili so nam dobro in kvalitetno raziskovalno delo.

Ženske in pomorstvo

»Zakaj na morje?«

NADJA TERČON, BOGDANA MARINAC,
SNJEŽANA KARINJA, IGOR PRESL



omorski muzej »Sergej Mašera« Piran je ob 7. marcu - dnevu slovenskega pomorstva - in 8. marcu - mednarodnem dnevu žena - pripravil zanimivo prireditev na temo žensk in pomorstva. S prireditvijo smo želeli predstaviti različne poklice, vloge in povezave žensk z morjem. K sodelovanju smo povabili pet žensk, ki so vsaka na svoj način dale oziroma še dajejo pečat slovenskemu pomorstvu. Skupino pomorščakinj, ki so bile na plovbi poklicno, sta zastopali Sava Kaluža, dijakinja prve generacije Srednje pomorske šole Piran, in Urša Kralj kot predstavnica skupine mlajših in še vedno aktivnih pomorščakinj. Slovenske jadralke in ženske, ki se z morjem srečujejo ljubiteljsko, v prostem času, sta na prireditvi predstavljali Savina Gorišek, jadralka, velika oboževalka morja in življenjska spremljevalka staroste jadrnanja Mirka Bogića, ter Milanka Lange Lipovec, avtorica več knjig o svojih potovanjih z jadrnico okoli sveta. Najštevilčnejšo skupino žena, življenjskih sopotnic pomorščakov (žena, mater, hčera in sester), pa je na razgovoru zastopala Biserka Zabukovec, ki je bila kot dolgoletna uslužbenka Splošne plovbe Piran s pomorstvom povezana tudi na svoji poklicni poti. Da je vloga žensk v pomorskih poklicih in dejavnostih resnično premalo znana, pogosto prezrta in nemalokrat sprejeta kot atrakcija, je pokazalo tudi veliko zanimanje javnosti za ta dogodek. Dvorana Domenica Tintoretta v piranski Občinski palači, kjer je 9. marca 2009 potekal pogovor, je bila premajhna za vse, ki jih je zanimala vsebina pogovora.

S prireditvijo smo želeli povezati dva dneva, ki vsak zase označujeta vsebino in strategijo delovanja ter obstoja Pomorskega muzeja v Piranu. Prvi je dan slovenskega pomorstva in usmeritve Slovenije kot države na morje. 7. marca leta 1991 je bila namreč sprejeta resolucija o pomorski usmeritvi Republike Slovenije, v kateri je med drugim zapisano, da je bil slovenski narod v svoji zgodovini vselej pomorsko usmerjen in naj bo tak tudi v prihodnje. Pet let kasneje je bil ta dan razglašen za dan slovenskega pomorstva. Ta izhodišča so v borbi za pravično morsko mejo in izhodom Slovenije na morje zelo aktualna tudi v današnjem času. Pomorsko usmeritev slovenskega naroda pa že od leta 1954 dalje izkazujejo s

svojimi stalnimi zbirkami, občasnimi razstavami, publikacijami in strokovnimi prispevki tudi generacije piranskih muzealcev.

Drugi dan, ki smo ga želeli obeležiti s prireditvijo, je mednarodni dan žena. Leta 1910 je nemška feministka in socialistka, borka za enakopravnost žensk Klara Zetkin dala pobudo za praznovanje 8. marca kot mednarodnega praznika žena. Ta dan se kot praznik v svetu praznuje od leta 1917 dalje. To je dan praznovanja ekonomske, politične in socialne enakopravnosti in dosežkov žensk. Vendar kljub temu, da je od tega minilo celo stoletje in se marsikomu zdi, da enakopravnost žensk ni več vprašljiva, je to pereče vprašanje prav v današnjem času velike svetovne gospodarske krize zelo aktualno. Enakopravnost in pravice so v praksi povezane z ekonomsko neodvisnostjo, ki pa jo ženske vse bolj izgubljajo z odpuščanjem z dela tudi v Sloveniji.

V povezavi s tema dvema praznikoma smo v razgovoru s petimi ženami želeli obuditi spomin na vlogo žensk v pomorstvu v preteklosti ter opozoriti na njihov položaj v današnjem času. Zlasti pomorščakinje mlajše generacije se ne strinjajo s tem, da bi na ženske na ladjah gledali kot na zanimivost ali atrakcijo. Pa vendar dejstva, da se je morala in se še vedno mora vsaka posameznica za svoj status na ladji boriti sama in da lahko vsaka ženska, ki je s takšnim ali drugačnim namenom prišla na ladjo, s čvrsto voljo, da dela, jadra, pluje, lahko prenese težje življenjske razmere ter takšne ali drugačne vremenske in klimatske pogoje in spremembe med potovanjem, ni mogoče spregledati niti danes. Na nek način so pomorščakinje, jadralko in druge ženske, ki so na tak ali drugačen način povezane z morjem, simbol upornosti, sposobnosti in moči, da uspejo tako v življenju kot v poslih in aktivnostih, ki so še vedno tradicionalno namenjeni samo moškim, in ki jih ti ne marajo ali ne morejo prepustiti.

Povezava žensk z morjem je skozi preteklost znana v največji meri v vlogi življenjskih sopotnic pomorščakov, njihovih mater ali hčera oziroma potnic na potniških ladjah. Pomorščaki plujejo, da bi svoji družini na kopnem zagotovili boljše življenje, so pa od nje večji del življenja ločeni. Z družino in z ženo so danes zaradi velikega tehničnega napredka v komunikaciji bolje povezani kot v preteklosti. Toda, kako je biti soproga pomorščaka? Kako je prenašati ločenost, osamljenost, vzgojo otrok itd.? Pomorščakova soproga - spremljevalka - je v nekem posebnem položaju. Biti mora zelo stabilna, sama mora premagovati strese, ki jih prinaša življenje. Otrokom mora biti oče in mati, pri hiši pa gospodar in gospodinja hkrati. Vse odločitve mora zaradi moževe odsotnosti sprejemati sama, kar je velika odgovornost, in prav to odgovornost žene pomorščakov izpostavlja kot najtežji del vezi. Med pozitivnimi dejavniki pa mnoge izpostavlja predvsem dobro finančno preskrbljenost, pogosto pa tudi možnost potovanja s svojimi možmi in priložnost za spoznavanje velikega dela sveta. To je prednost, ki je druge, »navadne ženske« nimajo in je niso imele. Prav skupina življenjskih sopotnic pomorščakov je tako v Sloveniji kot v svetu najštevilčnejša.

Čeprav poznamo že v preteklosti posamezne primere aktivnih pomorščakinj, je teh zlasti na tovornih in vojaških ladjah bilo res malo. Srečujemo jih predvsem kot spremljevalke mož, običajno kapitanov, na kopnem pa kot podjetne posameznice, ki so se spopadale z ladjarstvom. V tem kontekstu moramo izpostaviti Ivano Mucha, rojeno Gorup, Slovenko, ki se je v drugi polovici 19. stoletja v Trstu zelo ambiciozno podala v ladjarske posle. Bila je ena redkih ladjark in poleg tega je bila za nameček še lastnica cele jadrnice, briga Aurora M. Večinoma so bili ladjarji lastniki samo določenega deleža ladje, karata, Ivana Muha pa je bila lastnica vseh 24 karatov, kar je bilo v tistem času velika redkost.

Ponekod so ženske na ladje stopale zaradi tradicije v družinah, toda zgodovinski viri njihove prisotnosti na ladjah navadno ne omenjajo. Z uveljavljanjem velikih prekooceanskih potniških ladij in plavajočih hotelov ter z emancipacijo žensk zlasti po 1. svetovni vojni pa so se začele tudi zanje odpirati možnosti za zaposlovanje na ladjah. Hkrati je ladja postala ženskam dostopnejša tudi zaradi napredka v tehniki in tehnologiji, ki je lajšal delo na ladji in krajšal razdalje. Toda zaposlovali so jih predvsem na velikih potniških ladjah, na katerih so opravljale skoraj izključno »bolj ženske poklice«. Zaposlene so bile kot belo osebje (kuharice, natakarike, sobarice, perice, medicinske sestre ...). Možnost za zaposlovanje na tovornih ladjah in v pomorskih poklicih (navtiki, ladijski strojniki ...) se jim je odprla takoj po drugi svetovni vojni, saj se je v tem obdobju odnos do žensk zelo spremenil. Ženske so se med drugo svetovno vojno preizkusile tudi v t. i. neženskih zadevah, postale so in se dokazale tudi kot borke. Vzdržale so in se izkazale v izredno težkih razmerah. A tudi v tem času so jih na ladjah zaposlovali predvsem zato, ker so ladje prevažale povojne ekonomske in politične migrante. Skrbele so za potnike, med katerimi je bilo veliko žensk in otrok, ki so potrebovali posebno skrb. V tem času pa se je ženskam odprla tudi možnost za šolanje na pomorskih šolah. V Sloveniji je to povezano z ustanovitvijo Slovenske pomorske trgovske akademije v Semedeli pri Kopru, predhodnice današnje Srednje pomorske šole, ter malo kasneje z ustanovitvijo edinega slovenskega ladjarskega podjetja Splošne plovbe. V svetovnih mornaricah je pomorskih poklicev, v katerih so zastopane tudi ženske, več. Tam najdemo celo glavno inšpektorico ITF – Mednarodnega sindikata pomorščakov, poveljnico podmornice, kapitanke in častnice.

In vendar so zelo redke tiste pomorščakinje, ki so vse svoje življenje profesionalno posvetile plovbi. Večina jih je prenehala zaradi družinskih ali drugih razlogov. Klic materinstva, težavnost dela, navsezadnje pa tudi utrujenost v borbi po dokazovanju v moških poslih so bili do sedaj glavni vzroki, zaradi katerih so se ženske po kratkotrajnem srečanju z morjem usidrale na kopnem.

O jadralkah velja stereotipno prepričanje, da so te zgolj velike avanturistke in po mnenju mnogih le izzivajo usodo. Želeli smo se prepričati, če je temu res tako. Nekatere jadralko so se na morje podajale že kot deklice, druge v zrelih letih. Ene so tekmovala, drugim je jadraltvo zapolnjevalo prosti čas. Strast do morja je pri marsikateri jadralki, tudi pri obeh naših gostjah, povezana z njihovimi življenjskimi sopotniki. Ene so obplule svet, druge pa spoznavale lepote domačih in bližnjih

morij. Pomorske in jadralske veščine so nekatere pridobile zgodaj, druge pa so se jih učile sproti. Sčasoma so dokazale, da se lahko na plovbi enakopravno kosajo s svojim moškim sopotnikom. Nemalokrat pa so ga s svojimi obveznostmi celo prekašale, saj so poleg »ženskega dela« (priprava hrane, pomivanje, pranje ...) enakovredno opravljale tudi »moška dela«. Vse ženske pa so si med potovanji ogledovale svetovne znamenitosti.

Na srečanje smo povabili ženske, ki so povezane s trgovsko mornarico in ljubiteljske jadralk, vendarle ne smemo pozabiti na tiste, ki se aktivno ukvarjajo z enim od morskih športov (jadralk, veslačic, plavalk, potapljačic) ter na tiste, ki so bile na tak ali drugačen način povezane z vojno mornarico. Njihove zgodbe so po eni strani podobne zgodbam, ki smo jih predstavili na srečanju, po drugi strani pa se od njih razlikujejo. Po 2. svetovni vojni so v vojsko in tudi v mornarico vključevali tudi ženske. Nenazadnje vključujejo predpisi o uniformah jugoslovanske vojne mornarice tudi uniforme za ženske, ki pa jih na ladjah vojne mornarice pravzaprav ni bilo. Veliko pogostejše pa so ženske opravljale nevojaške oziroma nepomorske poklice v pomorskih oporiščih na kopnem (kot učiteljice, tajnice, računovodje, v različnih institutih in podobno). Še več je žena pomorščakov vojne mornarice, ki so delile do neke mere podobno usodo kot žene pomorščakov trgovske mornarice. Morda bo o njihovih usodah tekla beseda ob drugi priložnosti.



Zakaj torej na morje? To je bilo prvo in osnovno vprašanje, ki smo ga zastavili našim sogovornicam. Odgovor na to vprašanje so njihove življenjske zgodbe, ki se sicer med seboj razlikujejo, imajo pa nekatere skupne točke.



Prva se je predstavila Sava Kaluža, ki že dolgo velja za legendo slovenskih pomorščakinj. Rodila se je leta 1929 v Ilirski Bistrici očetu odvetniku in materi učiteljici. Ker je bil ta del slovenskega etničnega ozemlja tedaj pod Italijo, je obiskovala italijansko osnovno šolo in pet let gimnazije v Postojni, po vojni pa je tam končala še dva razreda slovenske gimnazije in se nato leta 1947 kot edina ženska vpisala na Slovensko pomorsko trgovsko akademijo, ki je bila tedaj ustanovljena v Smedeli pri Kopru. Za pomorsko šolo jo je navdušil brat, ki se je nanjo vpisal leto poprej. Po končanem 3. in 4. letniku, ki sta vključevala tudi praktični pouk na plovbi z ladjo Viševica, se je leta 1950 prvič vkrcala na ladjo. Leto dni je kot kadetinja plula na ladjah Titograd in Hrvatska ter opravila poročniški izpit. V tem času pa je izšel odlok, ki je ženskam prepovedoval plovbo. Razočarana se je za pet let zaposlila v komerciali Jugolinije na Reki, nato pa je za tri leta odšla v Veliko Britanijo, kjer je opravila več jezikovnih tečajev. Po vrnitvi v Jugoslavijo se je za dve leti vkrcala na tovorno-potniško ladjo Bled Splošne plovbe Piran, ki je plula na liniji Reka-Severna Amerika. Vendar ni mogla opravljati poklica, za katerega se je izšolala. Kot ladijska komisarka je skrbela za potnike in belo osebje. Po ukinitvi linije se je zaposlila v komerciali Splošne plovbe, kjer je delala do upokojitve. Ko je postala mati, se je odpovedala želji po nadaljnji plovbi. Morje ji je predstavljalo izhod v svet. Želela je spoznavati druge dežele, potovati in videti svet. Hkrati je plovbo doživljala kot avanturo. Na morje in plovbo ni gledala romantično, saj kot pravi: »Če si na ladji zaposlen, nanjo ne moreš gledati romantično.« Čeprav je bila pogosto edina ženska na ladji, je imela s sodelavci dobre izkušnji. Delo se ji ni zdelo pretežko, a priznava, da so se posebej v času šolanja moški do nje obnašali kot kavalirji in ji marsikdaj prizanesli z najtežjimi deli, pa čeprav jim je sama želela biti enakopravna.



Na žalost je bila njena kariera na plovbi dokaj kratka in ni izpolnila njenih pričakovanj. Zdelo se ji je krivično, da ni mogla pluti kot pomorski častnik, a kakor pravi, so bili takrat drugačni časi. Danes živi v Luciji pri Portorožu. Njena vedoželjna narava pa jo žene, da aktivno sodeluje v Univerzi za tretje življenjsko obdobje Faros Piran, pridobiva nova znanja in izpolnjuje svoje želje po potovanjih in spoznavanju sveta.

Kot predstavnica skupine mlajših pomorščakinj je o svoji odločitvi za morje in o svojih današnjih izkušnjah spregovorila Urša Kralj. Urša Kralj izhaja iz pomorske družine. Rodila se je v Kopru leta 1980. Osnovno šolo je obiskovala v Piranu in Luciji ter leta 1999 maturirala na Piranski gimnaziji. Od nekdanj sta jo privlačila morje in plovba, vendar je menila, da ženske v pomorstvu nimajo prihodnosti. Na očetovo pobudo pa se je takoj po končani srednji šoli vendarle za mesec in pol kot stevardesa zaposlila na potniški ladji Juniper ladijske družbe TransEuropa Shipping Line s sedežem v Kopru.



Od takrat je plula vsako leto vsaj nekaj mesecev, med leti 2006 in 2008 pa po 9 mesecev za isto ladijsko družbo. Leta 2004 je postala *purser* (ladijska administratorka). Plula je na trajektih, sprva na liniji Koper-Bar-Drač, nato pa na Oostende-Ramsgate. V tem času je obiskovala tudi Fakulteto za pomorstvo in promet v Portorožu, na kateri je diplomirala iz smeri tehnologija prometa, nato pa vpisala magisterij iz prometnih ved. Ker je plula na ladjah, ki so prevažale do 500 potnikov in ki so imele tudi do 60 člansko posadko, še zdaleč ni bila edina ženska članica osebja.



Meni, da je na tako velikih potniških ladjah danes prisotnost žensk nekaj povsem normalnega, vendar pa so še vedno izredno redke med osebjem krova in stroja. Urši Kralj morje ne predstavlja pot v svet, saj je dan danes veliko drugih možnosti za potovanje. Rada ima predvsem morje, plovbo in vzdušje na ladji. Kakor pravi je morje del nje. Ko je dolgo kopnem, pogreša življenje na ladji.

Zelo živahno je svoje izkušnje na morju in svoje misli o njem pripovedovala Milanka Lange Lipovec, ki se je na morje podala v zrelih letih, svoja doživetja pa napisala v treh knjigah in jih delila s slovenskimi bralci. Rodila se je v Zrečah pod Pohorjem v prvih mesecih svobode leta 1945. Po vaški osnovni šoli je zaključila nižjo klasično gimnazijo v Mariboru ter nato opravila maturo na Šubičevi gimnaziji v Ljubljani, kjer je tudi diplomirala iz francoskega in nemškega jezika. Že zgodaj je "dvignila sidro" od znane, tople domače hiše v Ljubljani, saj je že študentska leta v glavnem preživela v tujini ob delu in štipendijah. Bila je celo prva stažistka izza "železne zaves" na sedežu Evropske skupnosti v Bruslju. Več let po ločitvi je srečala Francoza Rogera de La Grandiera in ob njem je njena radovedna, svobodna narava zbrala pogum in prestopila v njej neznani svet morja.



Leta 1993 je prvič v življenju stopila na jadralnico - katamaran Vakuta in obplula svet. Po nekajletni jadralni poti je med postankom doma napisala in izdala tri knjige Morje in ljubezen. Svoje zamisli petih knjig ni uresničila, ker se je vrnila na morje in h kapitanu, da bi spet polno doživljala nove dogodivščine in spoznanja o svetu, ljudeh in sebi. Veliko pomorščakov in poznavalcev morja je menilo, da Milanka ne bo dolgo jadrala. Celo njen partner je bil potihoma prepričan, da bo zdržala le do

Gibraltarja. Vendar je Vakuta hitro postala njen morski dom, jadranje pa njena ljubezen in vsa doživetja na teh potovanjih so je tako očarala, da jih je morala zapisati.

Trinajst let je jadrala po svetovnih oceanih, morjih, jezerih in rekah in v njej je še vedno prisotno močno hrepenenje po morju in še vedno pogreša morska prostranstva. Za njo ni bilo lahko jadrati in se tega naučiti saj so redki jadralci, ki resnično jadrajo z vetrom in imajo samo zunajkrmni motor. »Igrala sem se z vetrom in jadri. Hitrost je nihala med 4 in 6 vozli. Kar nekaj tisoč milj sem že imela za seboj, toda šele v tem težavnem morju sem se naučila pravilno jadrati v veter.« Danes je v pokoju, ki ga preživlja delno doma v Ljubljani, delno v Savojskih Alpah pri Rogerju. Morska gorovja je zamenjala za kopna, a njeno srce je ostalo z barko na morju.



Savina Gorišek, rojena Šlenc, je od nekdaj hrepenela po morju. Rodila se je leta 1929 v Ilirski Bistrici, v času, ko je bil ta del današnje Slovenije pod Italijo. Tam je končala osnovno šolo, nižjo gimnazijo in dva razreda administrativno-trgovske šole. Takoj po vojni se je vpisala na ljubljansko učiteljsišče. Kasneje je na Višji pedagoški šoli študirala telesno vzgojo in geografijo ter diplomirala iz geografije. Kot razredna učiteljica je sprva poučevala v vaseh Smokvica, Movraž, Podbeže in Zabiče. Leta 1956 se je zaposlila kot učiteljica telesne vzgoje v Ilirski Bistrici, pozneje pa je do upokojitve poučevala geografijo.

Morje je spoznala med vojno na izletu, ko se je z družino peljala z vlakom do Matuljev, potem pa sprehajala peš do Voloske in naprej po potki ob morju - *lungo mare* - vse do Lovrana. Med sprehodom je z zavistjo opazovala, kako se je kopala nemška mladina (*Hitlerjugend*), ki je zasedla vsa opatijska in lovranska kopališča. To se ji je globoko vtisnilo v spomin in prizor jo spremlja vse življenje. Želja po tesnejšem stiku z morjem se ji je uresničila leta 1971, ko je spoznala svojega življenjskega sopotnika, geografa in jadralca Mirka Bogića. Z njim je jadrala najprej po Piranskem zalivu, nato pa ob istrski in dalmatinski obali vse do Šibenika in južneje do Kotorja. Spoznavala je lepote morja in vsak še tako majhen zaliv Jadranske obale, najprej v odprti L 5, jadnici nacionalne klase, kasneje pa tudi s kuterjem. Sodelovala je tudi na regatah. Nazadnje je plula lansko poletje, ko sta z možem kljub visoki starosti ob občudovanju mnogih priplula v Šibenik.

Zadnjo, a nič manj povedno zgodbo nam je zaupala Biserka Zabukovec, rojena Pečnik. Rodila se je leta 1939 v Zagrebu slovenskima staršema, učiteljema. Njeno otroštvo je zaznamovala vojna vihra, v kateri je izgubila oba starša, zato jo je vzgajala rejniška družina, s katero se je iz Zagreba preselila v Ljubljano. Tu je kasneje končala osnovno šolo in nižjo gimnazijo. Želja, da bi študirala arhitekturo in glasbo, se ji zaradi pomanjkanja sredstev ni uresničila. Znanje francoščine pa ji je omogočilo zaposlitev v Jugobanki. Nato se je leta 1961 preselila v Piran, mesto, ki jo je povsem prevzelo, in se zaposlila pri Splošni plovbi. V Piranu je spoznala tudi svojega bodočega soproga Janeza Zabukovca, pomorščaka, častnika, pozneje kapitana Splošne plovbe. Z njim so se ji uresničile želje po potovanju. Z ladjami je prepotovala velik del sveta, spoznala različna morja in okusila mornarski kruh. Svoje najdaljše potovanje z ladjo od Bombaja do Japonske in nazaj, ki ga je opisala tudi v svojem dnevniku, je poimenovala Suki Jaki v Jokohami. Z njo sta večkrat potovala tudi otroka.



Možev poklic in njegova odsotnost sta zaznamovala življenje družine. Tako kot večina drugih žena pomorščakov je zaradi pogoste odsotnosti moža tudi Biserka Zabukovec tako rekoč sama vzgajala otroka in podpirala vse štiri vogale v hiši. Moževa plača je bila, kakor sama pove, dovolj velika, da sta zgradila hišo, vendar je morala pogosto za vse poskrbeti sama. Ker se je po očetovem vzgledu za pomorski poklic odločil tudi sin, je postala tudi mati pomorščaka. Ob tem pa se je s pomorstvom srečevala tudi kot uslužbenka Splošne plovbe.

Kljub temu, da je na prireditvi sodelovalo le pet žensk s svojimi izkušnjami, nam je ta prinesla nekaj dobrodošliih ugotovitev. Pokazalo se je, da se tudi pri nas ženske vedno bolj uveljavljajo v pomorstvu in da se jih vedno več vpisuje na pomorske šole. Da pa so še vedno področja, na katerih jih je več in področja, na katerih se težje uveljavljajo. Vsekakor jih še vedno raje sprejemajo na večje potniške ladje, na katerih so prisotne tudi potnice, in na ladje, ki plujejo na krajših razdaljah. Danes je povsem običajno, da opravljajo ženske na potniških ladjah določene poklice obče službe, še vedno pa jih je malo med navtiki in strojniki. Pri teh poklicih, ki so bili od nekdaj rezervirani za moške, se morajo še vedno dokazovati. Ženske, ki se odločijo za plovbo, si to močno želijo in so se pripravljene marsičemu odpovedati. Zelo težko je ženski združevati plovbo in materinstvo. Zato ni nič čudnega, da se je marsikatera ženska po poroki in rojstvu otrok odpovedala plovbi in si našla zaposlitev na kopnem. Gotovo je res, da je ženski na ladji težje, če je sama med kopico moških, pa tudi ker si pomorščaki zlasti na tovornih ladjah dolge plovbe še vedno ne želijo prisotnosti žensk. Vendar kot vzrok ne navajajo vedno le manjše delovne zmožnosti žensk in težje prenašanje težkih življenjskih pogojev. Mnogokrat jim nasprotujejo zaradi njih samih, saj se bojijo, da bi ena sama ženska kot predstavnica nasprotnega spola na ladji povzročila krhanje medsebojnih odnosov. Potemtakem zanje še vedno

velja pogovor, da ženska na ladjo prinaša nesrečo. Ženske, ki so se na ladjah izkazale in dosegle uspešno kariero, se seveda ne strinjajo. Kakor zatrjujejo tudi nekatere uspešne in izkušene pomorščakinje, mora biti ženska, ki se poda na morja morje, močna in vzdržljiva. Pomorščakinja, ki kot edina ženska vztraja v krogu moških sodelavcev, pa mora do moških vzdrževati le strogo profesionalne in korektne odnose. Potem bo lahko tudi na ladji dosegla uspešno kariero.

Razgovor s petimi ženami, ki so vsaka na svoj način povezane z morjem in slovenskim pomorstvom, so pripravili muzejski strokovni delavci Nadja Terčon, Bogdana Marinac, Snježana Karinja in Igor Presl. Ob prireditvi je izšla zloženska. Prispevke so spisale Snježana Karinja, Bogdana Marinac, Milanka Lange Lipovec in Nadja Terčon, za lektoriranje besedil, oblikovanje zloženske in pripravo slikovne predstavitve na prireditvi je poskrbel Igor Presl, za prevod v italijanščino pa Martina Gamboz. Prireditev so finančno podprli Občina Piran, Ministrstvo za kulturo RS in Splošna plovba Portorož.

Velik odziv javnosti in medijev nas je prepričal, da se kljub majhnemu številu pomorščakinj za tradicijo žensk v pomorstvu ni bati. To je na prireditvi poudarila tudi dekanja Fakultete za pomorstvo in promet doc. dr. Elen Twrdy ob prisotnosti dijakinj sedanjih generacij Srednje pomorske šole, ki so z zanimanjem prisluhnile izkušnjam petih žena, ki so obudile spomin na prijetne in tudi manj zelene trenutke s svetovnih morij. Z morjem in pomorstvom so te ženske povezane na različne načine. Kljub različnim življenjskim zgodbam jih povezuje odnos do morja, njihove življenjske zgodbe pa kažejo, da so v tej vlogi bile prave slovenske pomorske ambasadorke.



Zgled dobre prakse in inovativne simbioze?

Pomorski muzejski kampus Forum Marinum v Turkuju

IGOR PRESL



a Finskem je prek 1.100 najrazličnejših muzejev. Glede na število prebivalcev (pribl. 5,2 milijona) naj bi to bila največja gostota na svetu. Novi pomorski kampus Forum Marinum se nahaja zelo blizu središča nekdanje finske prestolnice Turkuja na obali reke Aura. Poleg pomorskega muzeja imata tam prostore tudi zavod za pomorsko zgodovino Akademije Åbo in sklad, ki upravlja z muzejsko trijambornico Sigyn. V neposredni bližini so tudi turkuški grad, potniško in tovorno pristanišče ter marina, World Trade Center in umetnostna akademija.



Položaj kampusa Forum Marinum ob reki Aura v Turkuju

Na tem območju so gradili ter popravljali rečna in morska plovila že v srednjem veku, od tridesetih let 18. stoletja pa so tu delovale številne ladjedelnice, med drugimi tudi največje finsko ladjedelsko podjetje Crichton-Vulcan, ki je do leta 1976 izdelovalo tudi ladje za obalno obrambo in stražo ter podmornice.

Forum Marinum, ki so ga postavljali med letoma 1999 in 2006, ima prostore v dveh zgradbah (Linnapuomi in kronskega žitnega skladišča) in na obali ter privezih reke Aure.



Del kampusa Forum Marinum (vse foto avtor)

Poseduje tudi v svetovnem merilu spoštovanja vredno zbirko plovil: bark Sigyn, fregato Suomen Joutsen (Finski labod), polagalec min Keihässalmi, topovnjačo Karjala, parni vlačilec Vetäjä V, rečni splav Pikkuföri, keč Daphne, ladjo za obalno obrambo RV 214, patroljni čoln P 38 in pilotski kuter.



Patruljni čoln P 38

Več je tudi manjših plovil, kot npr. ribiških in tovornih čolnov, plovil za zabavo in prosti čas ter športnih čolnov na vesla in jadronic.



Nekdanja šolska ladja, fregata Suomen Joutsen

Fregato Suomen Joutsen so splavili v Franciji leta 1902. Finska mornarica jo je v svojo floto vključila leta 1930 kot šolsko ladjo in do 2. svetovne vojne je opravila osem uspešnih prekoocenaskih potovanj. Skupno so na njej izobrazili 656 oficirjev, potovanj pa se je udeležilo 1012 oseb.



Trijambornica (bark) Sigyn

Bark Sigyn naj bi bil še zadnji ploveči predstavnik lesenih tovornih trijambornic, ki pluje samo na jadra. Zgradili so ga v Göteborgu in splavili leta 1887. Namenjen je bil prevozu lesa, do prve svetovne vojne pa je pod švedsko zastavo opravil mnogo prekooceanskih potovanj.



Za Baltik značilen ribiški čoln

Muzejska zbirka, imenovana Od deblaka do ro-ro ladje, od galeje do zračne blazine, je nameščena v leta 1894 zgrajenem kronskega žitnega skladišču. Predstavlja seveda temeljne vsebine pomorske zgodovine jugozahodne Finske, tj. turkuške ladjedelnice, značilne tipe plovil, način življenja na bližnjih otokih in potniški ter tovorni promet med njimi, zgodovino pomorske oblasti, obalne straže, carine in finsko mornarico od osamosvojitve do sodobnosti.

Občasne in gostujoče razstave dobijo prostor v skladišču, ki so ga v začetku 30-ih let 20. stoletja zgradili za največjo finsko kmetijsko zadrugo, danes znano kot S-group. V isti zgradbi so razstavljeni tudi ladjedelska orodja, materiali, načrti in izdelki, ki so pripadali ladjedelnicam v bližnjem Ruissalu. Tam so izdelovali v vsej Skandinaviji cenjena manjša plovila, kot npr. različne jadrnice in prestižne jahte, motorne čolne, manjše vojne ladje in torpedovke. Naročila so prihajala tudi iz drugih evropskih držav, ZDA in Argentine.



Ladijski top ob bivšem žitnem skladišču z muzejskimi zbirkami



Sobivanje vojaških in civilnih povl očitno nikogar ne moti.

Obisk ob rečni obali zasidranih ladij je možen od 1. junija do 31. avgusta od 11. do 19. ure, muzejskih zbirk pa od 1. maja do 30. septembra od 11. do 19. ure, od 1. oktobra do 30. aprila pa od 11. do 18. ure.



Rex – blišč, propad, obujeni spomin

Razstava Pomorskega muzeja »Sergej Mašera« Piran

NADJA TERČON, BOGDANA MARINAC, SNJEŽANA KARINJA



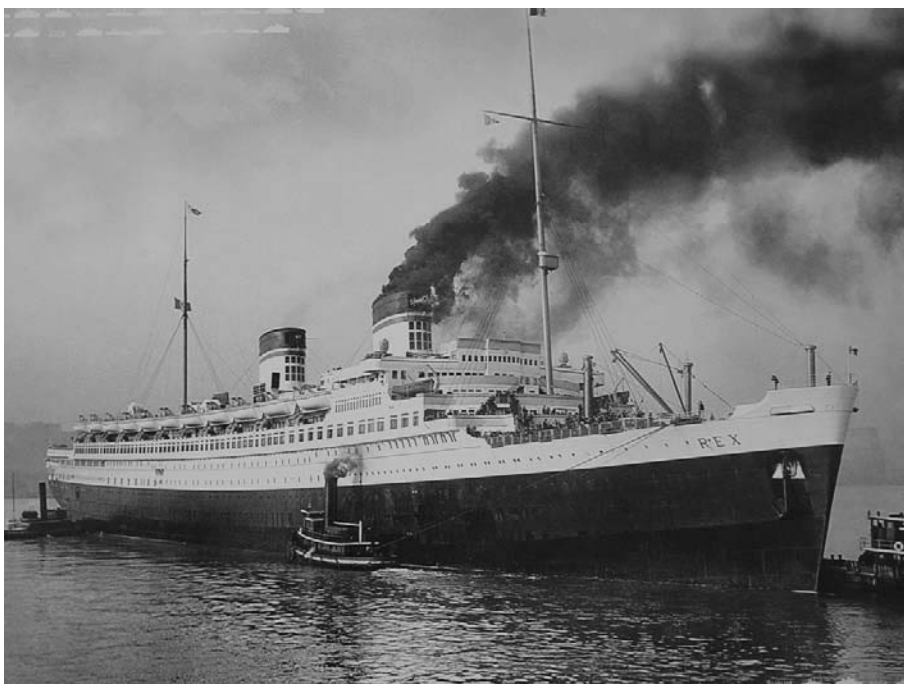
Pomorskem muzeju »Sergej Mašera« Piran je bila od maja do oktobra 2008 na ogled občasna razstava o veliki italijanski luksuzni potniški ladji Rex, ki je med drugo svetovno vojno svoj konec dočakala v morski plitvini med Izolo in Koprom. Njen naslov je bil REX – blišč, propad, obujeni spomin. Avtorice razstave, Nadja Terčon, Bogdana Marinac in Snježana Karinja, so na njej želele predstaviti triplastnost življenjske zgodbe Rexa – blišč, propad in obujeni spomin, ki je tudi vsebinska in oblikovna rdeča nit razstave, ki jo je oblikoval Dušan Podgornik.

V zadnjem desetletju je javnost pričakovala, da bo med stalnimi postavitvami v Pomorskem muzeju »Sergej Mašera« Piran videla tudi predmete z ladje Rex. Mnogi so muzealcem celo očitali, da niso bili zraven ob rezanju ladje Rex in takrat niso poskušali ohraniti »tako pomembne« tehnične dediščine. Ob tem pa so ob neupoštevanju pomembnih komponent časa, kraja, ter političnih in socialnih razmer spregledali še dve nesporni dejstvi, da ladja zaradi svoje starosti takrat še ni imela zgodovinske in muzejske vrednosti in da je bil muzej v Piranu ustanovljen šele leta 1954 kot Mestni muzej. Kljub temu, da se je kmalu po ustanovitvi muzeja pokazalo, da pridobiva novoustanovljeni muzej vse bolj pomorski značaj, je bil ta uradno potrjen šele leta 1967. Tedaj se je Mestni muzej preimenoval v Pomorski muzej »Sergej Mašera« Piran. Piranski muzealci so tako z zbiralnim in raziskovalnim delom našli »pomorsko perspektivo«, ki je muzeju omogočila obstoj in nadaljnji razvoj in ostaja njegova glavna vsebina še danes.

Poslanstvo Pomorskega muzeja je vezano na morje, ki je povezovalni element med različni narodi in kulturami. Taka stališča so pripomogla k ohranjanju spomina na ladjo, ki se je obdržal tudi potem, ko njeni ostanki niso bili več vidni, vse do danes.

V preteklosti smo večkrat poskušali pridobiti sredstva za tovrstno razstavo že od daljnega leta 1993 ko je bil pod naslovom Podvodna pričevanja preteklosti

pripravljen v precej širši dimenziji idejni koncept razstave propada in obujenega spomina. V letu 2003 je Pomorski muzej v sodelovanju z Občino Koper, Visoko šolo za Turizem iz Portoroža in Marjanom Kraljem pripravil mednarodni projekt, ki pa takrat ni bil realiziran, ker ni dobil zadostne finančne podpore.

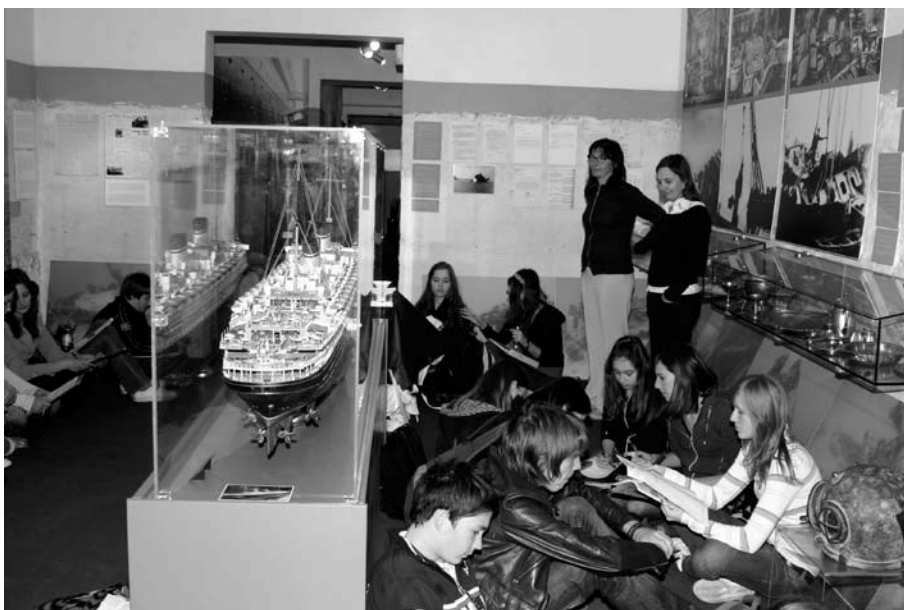


Ladja Rex med manevriranjem v pristanišču (original hrani Mitja Lamut, Ljubljana)

Neposreden povod za razstavo in iztočnica zanjo pa je bil odkup posode od lastnika Ratimirja Majcna. Po njegovih besedah so jo uporabljali na ladji Rex. Glede nato, da se ni ohranilo veliko premične materialne dediščine z ladje Rex je Muzej s finančnimi sredstvi Ministrstva za kulturo in Občine Piran te odkupil, restavriral in želel predstaviti javnosti.

Med podrobnim preučevanjem kupljenih predmetov je etnologinja Bogdana Marinac ugotovila, da posoda ni bila narejena za ladjo Rex, saj so bili vsi kosi jedilne posode in pribora, ki so jih tam uporabljali, označeni z žigom ladijske družbe Italija. S tem se je seveda postavilo vprašanje, če bi predmete sploh predstavili na razstavi. Po tehtnem premisleku zaradi vrednosti in izpovednosti posode smo se odločili, da jih bomo razstavili, saj je ne glede na razlago o provenienci prav ta posoda kazala na eno od rdečih niti razstave: odnos do dediščine Rexa tako ali drugače. Razstavljeno posodo so glede na žig prvotno uporabljali na eni od ladij ladijske družbe SITMAR – Società Italiana di servizi

Marittimi.¹ Ena od možnih razlag je, da so posodo na ladjo Rex prinesli kasneje, med 2. svetovno vojno, ko ni več služila svojemu prvotnemu namenu.



Na razstavi so v Pomorskem muzeju potekale pedagoške učne ure z dijaki Gimnazije Piran (foto: Igor Presl, 2008)

Na razstavi smo želeli čimbolj kompleksno predstaviti ohranjeno materialno dediščino z Rexa in opozoriti na problematiko in pomen varovanja dediščine. Vsebinska in oblikovna rdeča nit razstave je bila triplastnost življenjske zgodbe Rexa, to je blišč, propad in obujeni spomin. Z originalnimi predmeti, arhivskimi dokumenti, fotografijami in besedo je bila predstavljena življenjska zgodba ladje, ki je obdobje blišča preživela med Genovo in New Yorkom, z našimi kraji pa je povezana zaradi svojega konca in so posledica dogodkov med 2. svetovno vojno. 5. septembra 1944 je med Izolo in Koprom nasedla ladja Rex, na kateri je tedaj vihrala nemška zastava. Tri dni pozneje je postala tarča zavezniškega letalstva.

Ostanki še vedno ležijo na morskem dnu v bližini dela obale med Izolo in Koprom, katerega se je prav zaradi potopljene ladje oprijel toponim »Pri Rexu«. V slovenski Register kulturne dediščine so bili leta 2007 pod evidenčno številko 21615 kot nepremična dediščina vpisani ostanki ladje Rex. Spomeniškovarstveno delo, ki ga je opravila Skupina za podvodno arheologijo pri Zavodu za varstvo kulturne dediščine Slovenije pod vodstvom dr. Andreja

¹ Posodo je Pomorski muzej »Sergej Mašera« s finančno podporo Ministrstva za kulturo in Občine Piran odkupil v letih 2006 in 2007.

Gasparija in na pobudo številnih posameznikov, je bilo opravljeno z namenom, da bi ostanke nekoč luksuzne ladje zaščitili in preprečili nadaljnje ropanje.



Restavrirana posoda in pribor, ki naj bi bila po besedah lastnika Ratimirja Alojza Majcna na ladji Rex. Razstavljeno posodo so glede na žig prvotno uporabljali na eni od ladij ladijske družbe SITMAR – Societa Italiana di servizi Marittimi (last Pomorskega muzeja Piran; foto: Igor Presl).

Za razstavo je veliko posameznikov in institucij prispevalo tako slikovno in arhivsko gradivo ter predmete, ustne informacije, filmsko in drugo gradivo. Posamezni zbiratelji so se odzvali povabilu in za razstavo posodili večje število »Rexovih predmetov«. Svoje predmete so posodili Mitja Lamut, Maurizio Eliseo, Slavko Franza, Serafin Pavlič, Marija in Janez Janežič, Boris Vuga, Boris Biloslav, Rok Sorta, Dušan Podgornik, Josip Sobota in Pokrajinski muzej Maribor. Krajši čas so bile na ogled tudi originalne bronaste črke R E X, ki so bile nekoč na desni strani premca ladje. Za razstavo pa jih je posodil Hrvatski pomorski muzej iz Splita. Razstavljene so bile tudi kopije arhivskih dokumentov in fotografij, ki jih poleg Pomorskega muzeja Piran hranijo še Hrvatski pomorski muzej Split, Pokrajinski muzej Koper, Muzej novejšje zgodovine Slovenije, Arhiv Republike Slovenije, Pokrajinski arhiv Koper – Enota Piran, Zgodovinski arhiv Ljubljana – Enota za Gorenjsko Kranj in Osrednja knjižnica Srečka Vilharja Koper. Prvič so bili javnosti predstavljeni dokumentarni podvodni film in fotografski podvodni posnetki današnjih ostankov Rexa z naslovom Po sledih Rexa avtorjev Nedjana Kastelica in Dušana Podgornika. Prikazan je bil slovenski javnosti najbolj znan film o Rexu, dokumentarni film Edvarda Žitnika z naslovom *Rex – Regis Nomen Navis omen*. Prav tako so si obiskovalci lahko

ogledali dokumentarne prispevke o ladji, ki jih je Dean Jelačin pripravil za oddaje Med valovi.

Razstavljeni so bili spodaj navedeni različni časopisni članki in arhivski dokumenti, ki govorijo o ladji Rex in jih hranijo različni posamezniki in inštitucije:

1. Parnik Rex ima rekord, Glas Naroda, New York, 17. avgust 1933 (original hrani Narodna in univerzitetna knjižnica Ljubljana)
2. »Rudnik železa pri Kopru«, Z »Velim Jožetom« nad Rexa, Slovenski Jadran, leto 5, št. 4, 20. 1. 1956, str. 6 (original hrani Osrednja knjižnica Srečka Vilharja Koper)
3. Parni vlačilec v koprskem pristanišču, Slovenski Jadran, leto 7, št. 32, 15. 8. 1958, str. 2.
4. Plavajoči žerjav Veli Jože v Kopru, Slovenski Jadran, leto 9, št. 45, str. 1, 4. 11. 1960 (original hrani Osrednja knjižnica Srečka Vilharja Koper)
5. Odločba Sodišča za pomorski vojni plen o zaplenitvi ladje Rex, Uradni list FLRJ, št. 50, 21. 6. 1946, str. VII (informacija Mitja Lamut Ljubljana)
6. Zakon o ustanovitvi in pristojnosti Sodišča za pomorski vojni plen, Uradni list FLRJ, št. 28, 5. 4. 1946, str. 318 (original hrani Osrednja knjižnica Srečka Vilharja Koper; informacija Mitja Lamut Ljubljana).
7. Načrti ladje Rex z ročno pripisanimi podatki stanja potopljenega Rexa in napotki za razrez, ki so ga uporabljali delavci Podjetja za reševanje in vlačenje ladij Brodospas Split (last Rok Sorta, Portorož).
8. Poročilo Mornariškega odreda NOVJ Koper z dne 30. januarja 1945. V njem je podano stanje pomorstva na področju Kopra, med drugim tudi poročilo o potopljenem Rexu (original hrani Arhiv republike Slovenije, AS 1848, 9. korpus NOV in POJ, škatla 74/IV (272/IV))
9. Inšpektorat pomorstva Vojaške uprave jugoslovanske armade (VUJA) z Reke je 3. oktobra 1945 od luških kapitanij zahteval skice položajev potopljenih plovnih objektov na njihovem področju (original hrani Pokrajinski arhiv Koper – enota Piran).
10. Oddelek za pomorstvo Štaba mornarice NOVJ je od Štaba II. POS-a 26. 11. 1945 zahteval, da se zbere podatke o celotnem stanju plovnega parka, med drugi tudi o potopljenih objektih
11. (original hrani Pokrajinski arhiv Koper – enota Piran).
12. Dopis Luške kapitanije Piran Oddelku za pomorski promet Komande severnega Jadrana oktobra 1945, v katerem poročajo o potopljenih plovnih objektih na področju Luške kapitanije Piran (original hrani Pokrajinski arhiv Koper – enota Piran).
13. Dopis Luške kapitanije Piran z dne 7. 11. 1945, v katerem poročajo o potopljenih ladjah na njenem področju (original hrani Pokrajinski arhiv Koper – enota Piran).

14. Skica položaja potopljenih ladij leta 1945 na področju med Piranom in Novigradom (original hrani Pokrajinski arhiv Koper – enota Piran).
15. Luški upravitelj Anton Perko je 6. 9. 1945 Komisiji za upravo narodne imovine v Valdoltri poročal o odnašanju predmetov s potopljene ladje Rex (original hrani Pokrajinski arhiv Koper).
16. Prva stran Letnega poročila o gibanju starega železa in stare litine v letu 1948. Splitsko podjetje Brodospas je začelo Železarni Jesenice dobavljati staro železo (original hrani Zgodovinski arhiv Ljubljana – enota za Gorenjsko Kranj v arhivskem fondu Železarna Jesenice).
17. Letno poročilo za leto 1952. Na 17. strani je podrobnejše poročilo o dobavi starega železa (original hrani Zgodovinski arhiv Ljubljana – enota za Gorenjsko Kranj v arhivskem fondu Železarna Jesenice).
18. Letno poročilo nabavne službe za leto 1955 (15. stran) (original hrani Zgodovinski arhiv Ljubljana – enota za Gorenjsko Kranj v arhivskem fondu Železarna Jesenice)

Na razstavi so bili razstavljeni tudi originalni predmeti, in sicer:

1. Bronaste črke imena z desne strani premca ladje Rex (last Hrvatskega pomorskega muzeja Split)
2. Keramične ploščice iz ladje Rex, najdene na morskem dnu ob obali med Izolo in Koprom (last Boris Biloslav, Koper)
3. Ostanke ladje Rex, najdeni na morskem dnu med Izolo in Koprom (last Slavka Franze, Lucija)
4. Manometer, ki naj bi ga uporabljali na ladji Rex (last Serafina Pavliča, Piran)
5. Razglednice ladje Rex (last Mitje Lamuta, Ljubljana)
6. Reklamna publikacija za potnike prvega razreda: Rex et Conte di Savoia, La premiere classe, »Italia« Flottes réunies Gênes, s.a. (last Pomorskega muzeja Piran)
7. Posoda in pribor, ki naj bi bila po besedah lastnika Ratimirja Alojza Majcna na ladji Rex. Glede na to, da so imeli vsi kosi jedilne posode in pribora, ki so jih uporabljali na ladji Rex, žig ladijske družbe Italija, posoda ni bila narejena zanjo. Morda so jo na ladjo prinesli kasneje, med 2. svetovno vojno, ko ni več služila svojemu prvotnemu namenu. Razstavljeno posodo so glede na žig prvotno uporabljali na eni od ladij ladijske družbe SITMAR – Società Italiana di servizi Marittimi (last Pomorskega muzeja Piran).
8. Lonček za juho, ki naj bi bil po ustnih virih z ladje Rex (last Mitja Lamut, Ljubljana)
9. Čajnik, ki naj bi ga uporabljali na ladji Rex (last Serafina Pavliča, Piran)
10. Kozarec za vino, cigaretnica in zamašek za steklenico. Predmete z logotipom ladje so sicer na Rexu prodajali kot spominke, vendar pa so razstavljeni predmeti po mnenju poznavalca Maurizia Elisea ponaredki (last Marije in Janeza Janežiča, Koper).

11. Skafander potapljaške obleke, ki naj bi ga po nekaterih ustnih virih uporabljali pri razrezu ladje Rex. Ker gre po mnenju poznavalcev za italijanski skafander, se postavlja vprašanje, če so ga uporabljali kot del opreme na ladji Rex, ali pa so ga morda resnično uporabljali potapljači Brodospasa pri njegovem razrezu (last Borisa Vuge, Koper).
12. »Klema«, del žice priključka za akumulator (last Mitje Lamuta, Ljubljana)
13. Zvezek s časopisnimi članki o pomorstvu in potniških ladjah Mitje Lamuta, ki jih je začel zbirati kot otrok. (last Mitje Lamuta, Ljubljana)
14. Ženska in moška plesna obleka iz 30-ih let 20. stoletja (last Pokrajinskega muzeja Maribor)
15. Komplet treh trakov, ki so jih podarili gostom na slovesnosti ob splovitvi ladje
16. Vabilo na slovesnost ob splovitvi za tribuno B
17. Revija ladjedelnice Ansaldo
18. Publikacija o gradnji ladje Rex, natisnjena ob njeni splovitvi leta 1931
19. Katalogi o križarjenjih in plovbah z ladjo Rex (Italia-New York con i nuovi..., Genova 1932; Rex to Rio iz leta 1938; Rex cruises to the West Indies and Mexico, Roma 1932)
20. Priloga častnika ladje Rex o doseženem rekordu in modrem traku
21. Priloga ameriške revije »Rex king of the seas«
22. Cenik ladijske družbe Italian Line New York iz leta 1934
23. Vozovnica in prtljažni listek turističnega razreda
24. Seznam potnikov prvega razreda iz leta 1939
25. Reklamni publikaciji za potnike prvega razreda
26. Reklamne publikacije za potnike posebnega in turističnega razreda
27. Reklamne publikacije za potnike tretjega razreda
28. Knjižica »Physical therapy« s ponudbo in cenikom term na ladji Rex
29. Tedenski program prireditev in dejavnosti za potnike prvega razreda, 16. 9. 1933
30. Program prireditev 29. 4. 1934 za potnike prvega razreda
31. Dnevni meni 24. 2. 1933 za potnike prvega razreda
32. Meni svečanega kosila 3. 5. 1934 za potnike prvega razreda
33. Podstavek skodelice za čaj, namenjen potnikom prvega razreda
34. Načrt ladje Rex, namenjen potnikom posebnega, turističnega in tretjega razreda

Navedeni predmeti in dokumenti so ob fotografskih povečavah in spremnih besedilih govorili o ladji Rex, njenemu blišču, propadu in obujenemu spominu. Tri plasti zgodbe so bile razvidne tako oblikovno kot vsebinsko.

Ob vходу v razstavni prostor sta bili predstavljeni splovitev in krst ladje Rex v ladjedelnici Ansaldo v Sestri Ponente pri Genovi 1. avgusta 1931. Ladjo so začeli graditi leto prej za genovsko ladijsko družbo Navigazione Generale Italiana. Postala je simbol nacionalnega ponosa, saj je bila v duhu tedanje

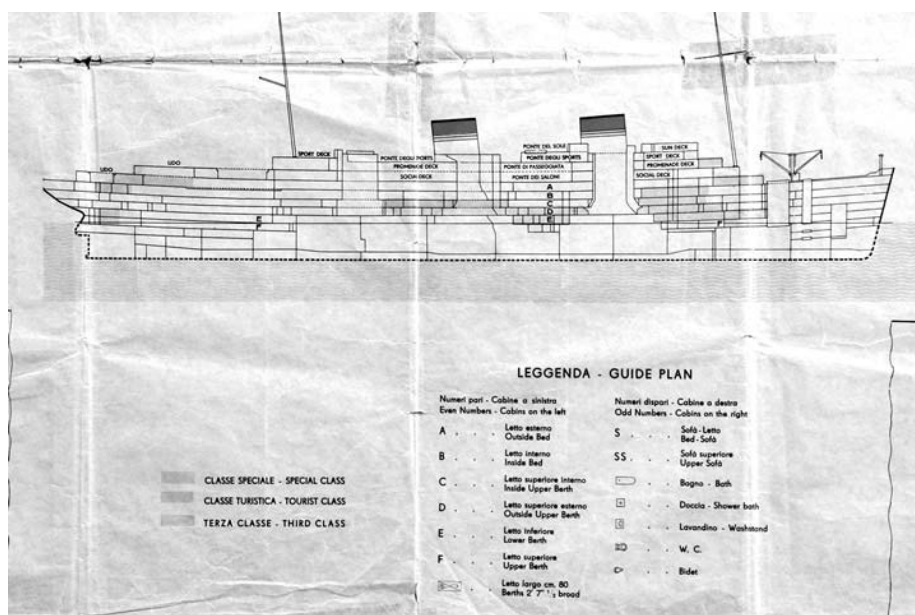
fašistične ideologije zasnovana in zgrajena kot največja, najmodernejša, najhitrejša ter najbolj razkošna in prestižna ladja. Veličino ladje je napovedovalo že njeno ime, ki ga je skupaj z geslom »Navis Nomen Rex Omen«, tj. »Ime Rex je dobro znamenje za ladjo« predlagal profesor latinščine Luigi Illuminatis in z njim leta 1930 zmagal na natečaju. 27. aprila 1930 je škof Bartolomasi blagoslovil gredelj. Toda ladja še ni bila dokončana. Na otvoritveno vožnjo je pod poveljstvom kapitana Francesca Tarabotta odplula 27. septembra 1932.



Kozarec za vino in detajl kovinske noge kozarca s simbolom ladje. Predmete z logotipom ladje so sicer na Rexu prodajali kot spominke, vendar pa sodi ta predmet po mnenju poznavalca Maurizia Elisea med ponaredke (last Marije in Janeza Janežiča, Koper; foto: Igor Presl)

Blišč

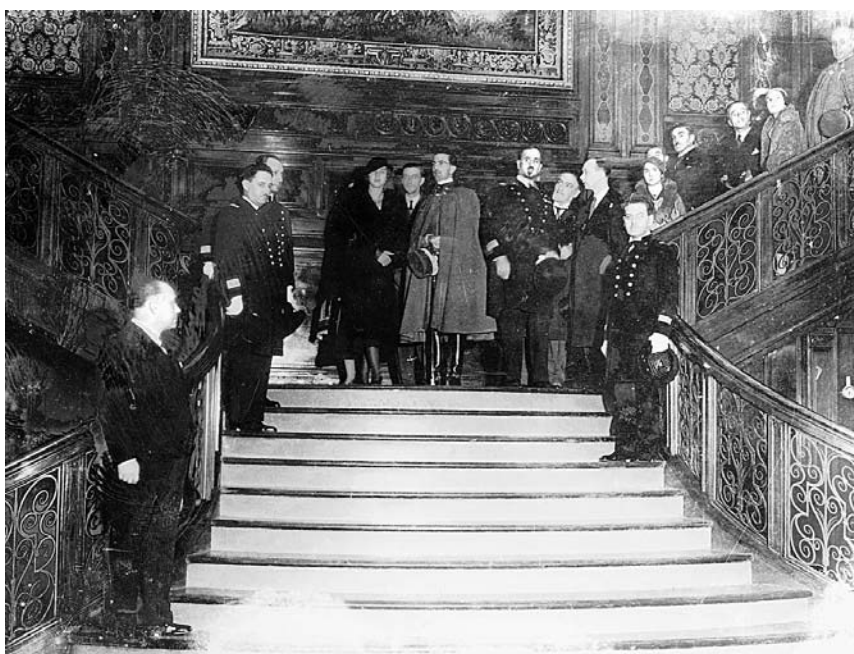
Velikost ladje in njen pomen je ponazorila fotografska povečava ladje Rex pred New Yorkom, v nadaljevanju pa so bili prikazani potniki med izstopanjem z ladje Rex na pomolu Andrea Doria v Genovi. V ladji z 51.000 BRT so se zlili tedanji dosežki v ladjedelstvu in arhitekturi ter razkošje bivanja. Dolga je bila 268, široka 29 in visoka 36 metrov. S štirimi turbinami, od katerih je vsaka gnala svoj vijak, je presegala hitrost 28 vozlov (tj. morskih milj na uro). 16. avgusta leta 1933 je osvojila tudi modri trak za rekordno plovbo čez Atlantik. Razdaljo med Gibraltarjem in New Yorkom je s povprečno hitrostjo 28,92 vozla preplula v štirih dneh, trinajstih urah in 58 minutah.



Načrt ladje Rex z razporeditvijo prostorov, namenjen potnikom posebnega, turističnega in tretjega razreda, detajl.

Ladja, ki je predstavljala hotel s šestimi zvezdicami, je bila namenjena predvsem prestižnim in zahtevnim gostom, petičnim turistom in ameriškim izseljencem, ki so želeli obiskati domovino. Plula je na liniji Genova–New York, po enkrat pa je bila na križarjenju po Sredozemlju, Karibih in v Riu de Janeiro.

Običajno je vožnja od Italije do New Yorka trajala šest dni in pol. Ladja je bila pravo mesto v malem. Na enajstih krovih, ki so bili med seboj povezani s stopnišči in dvigali, je bilo prostora za okoli 2.000 potnikov, ki so bili razdeljeni v štiri razrede (prvi, posebni, turistični in tretji). Najlepši in najrazkošnejši prostori na sredini najvišjih krovov so bili namenjeni potnikom prvega razreda. Njihove kabine so imele kopalnico s tušem ali kopalno kadjo in ločeno stranišče, k najbolj udobnim pa so sodili še predsoba, prostor za prtljago in salon ali veranda. V sobah prvega razreda je bil tudi telefon, ostali potniki pa so lahko uporabljali telefonsko govornico.



Princ Umberto Savojski in princesa Maria Josè iz Piemonta (v: Maurizio Eliseo: Il Transatlantico Rex »Ships of ships«)

Na površini 40.000 m² so bili poleg kabin še jedilnice, saloni, kadilnice in verande za različne razrede, saloni za ženske, dvorana za prireditve prvega razreda, bogata knjižnica, čitalnica, kapela, igralnice in telovadnice za otroke, prostorna sprehajališča in trgovine. Krov 2, t. i. »športni krov«, je bil prirejen za različne športne dejavnosti potnikov prvega razreda. Tu so bili zaprta telovadnica, igrišča za badminton, teniško igrišče, prostor za »shuffleboard« (igra s ploščicami) ter prostor za različne druge igre. Na krovu višje je bil tudi prostor za borilne športe. Ob ugodnem vremenu pa so se potniki lahko zabavali v 13-metrskem bazenu s toboganom in odskočno desko, ob katerem so bile prhe, kabine in bar, ali pa v manjšem bazenu na krovu 4. Gostom so želeli ustreči tudi s prefinjeno kuhinjo, pekarno in slaščičarno, kozmetičnim salonom in brivcem. Posebnost so bile terme s hidromasažnimi kadmi in prhami, s slano in sladko vodo, masažno dvorano in solarijem. Na ladji nista manjkala niti zdravstveni center in bolnišnica. Imeli so tudi tiskarno, pošto, garažo za avtomobile in drugo. Vožnja na ladji je bila udobnejša tudi zaradi posebnega načina gradnje, ki je zmanjšal vibracije, klimatskih in grelnih naprav, električne razsvetljave in drugega.



Salon za proslave s prireditvenim odrom površine 671 m² je sodil med največje na takratnih ladjah (iz kataloga Rex et Conte di Savoia, La première classe, "Italia" Flottes réunies Gênes, s.a., original PMSMP)

Da se potniki ne bi dolgočasili, so se na ladji od dopoldneva do noči vrstile različne prireditve: koncerti, gledališke in zvočne kino predstave (novost tistega časa), čajanke, plesi, športne prireditve, polnočni bife in drugo. Ob rednem programu so se na ladji vrstili tudi nastopi različnih gostujočih umetnikov, ki so bili pripravljeni nastopiti v zameno za znižano ceno vozovnice. Z ladjo so se namreč prevažale številne znane in ugledne osebnosti tistega časa, tudi iz sveta umetnikov.

Posadka ladje je štela okoli 880 članov, med katerih je bilo 427 hotelskih uslužbencev. Posadka krova je štela 133, stroja pa 151 mož. Število in sestava posadke pa sta se lahko spreminjala glede na potrebe vsakokratnega potovanja.



Jedilnica prvega razreda (iz kataloga Rex et Conte di Savoia, La première classe, "Italia" Flottes réunies Gênes, s.a., original PMSMP)

Propad

Na nizu fotografskih povečav so si obiskovalci lahko ogledali nesrečen konec in propad ladje, med njimi:

Bombni napad na ladjo Rex med Koprom in Izolo 8. septembra 1944 ter Goreča ladja Rex dan po bombnem napadu med Izolo in Koprom 9. septembra 1944, Prevrnjena ladja Rex med Izolo in Koprom leta 1946, Prevrnjena ladja Rex med Izolo in Koprom okoli leta 1947, Ostanki ladje Rex ob obali v 50-ih letih 20. stoletja (Fototeka Pokrajinskega muzeja Koper, original hrani Muzej novejšje zgodovine Slovenije), Deček in deklica, Dušan in Jasna Podgornik, na obali med Izolo in Koprom leta 1959, v ozadju ostanki ladje Rex (foto Jože Podgornik, original hrani Dušan Podgornik, Bonini), Ribiška barka ob ostankih ladje Rex leta 1959 (foto Jože Podgornik, original hrani Dušan Podgornik, Bonini).

Več je tudi fotografij skupin in posameznikov, ki so pobirali ostanke Rexa, ki jih je na morskem dnu odložilo pontonsko dvigalo Veli Jože, ter jih prodajali na odpadu (npr. foto Slavko Franza, 1982, Lucija, iz zbirke Maurizia Elisea, Trst, in knjige Maurizio Eliseo, *Il transatlantico Rex, ship of ships*, Genova, Tormena editore, 2003; original hrani Imperial War Museum – London). Dviganje ostankov Rexa s plavajočim žerjavom Veli Jože je v 50-ih letih 20. stoletja fotografiral Andrej Pagon – Ogarev (fototeka Pokrajinskega muzeja Koper).



Goreča ladja Rex dan po bombnem napadu med Izolo in Koprom 9. septembra 1944 (iz zbirke Maurizia Elisea, Trst, original hrani Imperial War Museum – London)

Zaradi vihre druge svetovne vojne so ladjo leta 1940 iz Genove prepeljali v jadranska pristanišča. Da bi bila čimbolj neopazna, so jo v Pulju prebarvali v sivo, nato pa prepeljali v Trst, kjer so jo privezali ob šesti pomol. Tam so ladjo razorožili in izkrkali odvečno posadko. Po kapitulaciji Italije 8. septembra 1943 so Rexa prevzeli Nemci. Aretirali so preostalo posadko in iz ladje odnesli, kar je bilo mogoče. Mnogo ukradenih predmetov so odpeljali v Nemčijo. Skrivaj pa so ladjo ropali tudi domačini. Junija 1944 so se začeli bombni napadi zavezniških letalskih sil na Trst. Zato so Nemci 5. septembra 1944 ladjo odvlekli iz tržaškega pristanišča, saj so jo nameravali še uporabiti v vojaške namene, a je nasedla na plitvini med Izolo in Koprom. 8. septembra 1944, na prvo obletnico kapitulacije Italije, so ladjo, ki je bila tedaj brez posadke, raketirala zavezniška letala, zaradi česar se je nagnila na bok in začela goreti. Ogenj je uničil tudi njeno notranjost.

Sistematično delovanje zavezniškega letalstva na predvsem pomorskem bojišču in preleti zavezniških letalskih enot zaradi napadov na cilje v srednji Evropi so se začeli že konec leta 1943. Po izkrcanju zaveznikov v južni Italiji se je začelo zbiranje zavezniških letalskih enot na italijanskih letališčih. 1. junija 1944 so bile formirane zavezniške balkanske letalske sile (Balkan Air Force), katerih naloga je bila načrtovanje, izvrševanje in koordiniranje vseh zavezniških letalskih, pomorskih in kopenskih sil na jugoslovanskem bojišču. To je bil čas, ko so zavezniki iz južne Italije prodirali proti severu, ko se je krepilo partizansko gibanje in je nemški rajh izgubljal moč. V to politično in vojaško dogajanje sodijo tudi letalski poleti zaveznikov na področje Tržaškega zaliva. Zavezniki so poleti 1944 med rednimi preleti bombardirali tako obalna istrska mesta kot tudi ladje na tem področju. Že med letalskimi napadi julija 1944 so bili poškodovani ali uničeni nekateri manjši ribiški in tovorni čolni v piranskem in izolskem pristanišču ter pristaniška infrastruktura. Ker je bil Rex v tem času nemška ladja, je tudi ta postala cilj zmagovitih armad. Podobno usodo kot Rex pa je doživelo tudi mnogo drugih plovil. Že naslednjega dne je sedem zavezniških letal pri Savudriji napadlo parnik San Marco, na katerem so bili poleg civilnih potnikov tudi nemški vojaki. Parnik je plul na liniji Umag-Trst. Oktobra 1944 je zavezniško letalo pri Izoli napadlo ladjo Ugliano, ki je plula na redni progi med Trstom, Izolo in Piranom.

V prvih povojnih letih, v času vsesplošnega pomanjkanja, ki ga je povzročila vojna, je postala ladja Rex, ki je bila nekoč ponos Italije, rudnik železa in vsega kar je na njej še ostalo. Lokalno prebivalstvo je z nje odnašalo preostalo opremo, cevovode, stroje, premog, nafto, les, keramične ploščice in druge uporabne predmete. Nekateri so si s ploščicami iz ladje opremili svoje kopalnice, drugi so hodili po premog za ogrevanje. Kasneje so nekateri material prodajali na odpadku in z njim dokaj dobro služili. Najvišjo ceno so imeli kosi iz barvnih kovin.

S sklepom Pomorskega sodišča v Splitu so ostanki ladje leta 1946 postali jugoslovanski pomorski vojni plen. Aprila leta 1946 je bil sprejet Zakon o ustanovitvi in pristojnosti sodišča za pomorski vojni plen (Uradni list FNRJ št. 28/46 z dne 5. aprila 1946). S tem je bila zapolnjena pravna praznina, predvsem pa je takratna nova država pridobila mednarodno pravno avtoriteto. Sodišče za pomorski vojni plen s sedežem v Splitu je s sodbo št. 77/46/4 5. junija 1946 ugotovilo, da je ladja »Rex« zaplenjena kot pomorski vojni plen.



Častnik Jugoslovanske armade Krsto Vukotić z neznanim prijateljem na obali v bližini potopljene ladje Rex maja 1945 (original hrani Hrvatski pomorski muzej Split)

V obrazložitvi sodbe je sodišče kot nesporno ugotovilo, da sta Italija in Nemčija z agresijo proti Jugoslaviji 6. 4. 1941 stopile v vojno in da se njuna ravnanja na morju obravnavajo po načelih mednarodnega pomorskega vojnega prava. Ladja je imela v času napada zaveznikov nemško zastavo, v času zaplembe pa je bila zapuščena brez zastave in ladijskih listin, vendar je bila po načelih mednarodnega pomorskega vojnega prava nemške narodnosti. Zoper sodbo se ni pritožil imenovani zastopnik lastnika ladje, odvetnik dr. Jeličič Bruno iz Splita, tako da je ta postala pravnomočna in bila 21. junija 1946 objavljena v uradnem listu FLRJ.²

Ker je tedanja oblast na podlagi natančnih poročil lokalne pomorske uprave ugotovila, da ladje ni mogoče ponovno usposobiti za plovbo, so jo razrezali za staro železo. Razrez so leta 1948 zaupali splitskemu podjetju Brodospas. Potekal je v več fazah in je trajal celo desetletje. Julija 1948 je v Koper prišla prva Brodospasova delovna ekipa. Kasneje je bil iz admiralske ladje Partizanka izdelan plavajoči žerjav Veli Jože, ki so ga iz Splita prvič privlekli v Koper leta 1952 in ki je kasneje pomagal tudi pri gradnji Luke Koper. Z njim je postalo delo na Rexu lažje in hitrejše. Potapljači so najprej na globini 18 m rezali in žagali železni trup Rixa in pripravljali železo za dvig.³ Z žerjavom so nato natovarjali velike železne dele na maone in jih vozili na Reko in v Pulj. Pri vleki so žerjavu pomagali tudi vlačilci. Z odvozom starega železa iz rudnika v morju se je zaloga železa pod morjem hitro manjšala in leta 1958 znašala le še 5.000 ton.

² Pravni vidik je obdelal in razstavno besedilo zanj napisal odvetnik, zbiralec in avtor knjige Potniške ladje na razglednicah Mitja Lamut. Za razstavo je posodil tudi večje število razglednic in drugih predmetov. Za vse se mu tudi ob tej priložnosti najlepše zahvaljujemo.

³ Na razstavi je bil tudi skafander potapljaške obleke, ki naj bi ga po nekaterih ustnih virih uporabljali pri razrezu ladje Rex. Ker gre po mnenju poznavalcev za italijanski skafander, se postavlja vprašanje, če so ga uporabljali kot del opreme na ladji Rex, ali pa so ga morda resnično uporabljali potapljači Brodospasa pri njegovem razrezu.



Dviganje ostankov Rexa s plavajočim žerjavom Veli Jože v 50-ih letih 20. stoletja (foto Andrej Pagon – Ogarev, fototeka Pokrajinskega muzeja Koper)

Zadnje iz morja štrleče železne ostanke so minirali, saj so le ti pomenili nevarnost pri plovbi. Vsega tudi tedaj niso odstranili. Deli ladje še danes samevajo na morskem dnu. Kose železa so iz Pulja in Reke po železnici prepeljali v železarno na Jesenice. Tam so jih talili in iz njih izdelovali kakovostno jeklo.

Obujeni spomin

Mogočnost potopljene ladje je v prvih povojnih letih presenetila marsikaterega domačina in drugega mimoidočega. Spomin na ladjo se je ohranil tudi potem, ko njeni ostanki niso bili več vidni, vse do danes. Njena usoda vzbuja zanimanje domače in tuje javnosti, posameznikov, društev in ustanov. O Rexu zbirajo informacije in predmete, postavljajo internetne strani in razstave, snemajo televizijske oddaje in filme, izdajajo knjige in članke, po njej imenujejo podjetja, društva in lokale. Tam, kjer je ležala ladja, so se ves povojni čas potapljali številni domači in tuji posamezniki in iskali njene ostanke. Nekateri so iskali celo zaklad tržaških Židov, ki naj bi bil po nekaterih govoricah skrit na ladji.

Predmeti z ladje Rex so dobili visoko ceno. Zlasti v tujini prodajalci starin tržijo tudi ponaredke. V slovenski Istri je nastal »mit o Rexu«, del obale v bližini kraja potopa pa ljudje imenujejo »Pri Rexu«. Učenci osmih razredov slovenskih osnovnih šol pri pouku materinega jezika spoznavajo zgodbo ladje in »mita«, ki se je spletel okoli Rexa, ter o njem pridobivajo informacije. O Rexu govorijo tudi nekatere pesmi in njegova zgodba je vsebina romana Kapitanov ključ, ki ga je napisal slovenski pisatelj Ivan Sivec. O Rexu snemajo filme. V slovenski javnosti je najbolj poznan dokumentarni film Edvarda Žitnika z naslovom *Rex – Regis Nomen Navis omen*. Za scenarij filma je v letu 2007 Edvard Žitnik prejel Babičevo nagrado, ki jo podeljujejo na področju igranega in dokumentarnega filma. Zelo pomembni pa so tudi dokumentarni prispevki o ladji v oddajah Med valovi avtorja Deana Jelačina.



Ostanki ladje Rex na morskem dnu (foto: Dušan Podgornik in Nedjan Kastelic)

Med številnimi posamezniki, ki v Sloveniji obujajo spomin na ladjo Rex, izstopa Marjan Kralj iz Izole, ki velja za pobudnika spomina ter največjega slovenskega poznavalca ladje in njene usode. V Izoli je med drugim postavil tudi galerijo Rex. Med italijanskimi avtorji, ki gojijo bolj znanstveni pristop, pa je treba izpostaviti Maurizia Elisea, pisca bogatih monografij o Rexu in drugih potniških prekooceanskih ladjah.⁴

⁴ Tudi Maurizio Eliseo je za razstavo posodil številne predmete in model ladje Rex. Tudi njemu se ob tej priložnosti za sodelovanje, nasvete in pomoč še enkrat iskreno zahvaljujemo.

Na razstavi je del zgodbe o obujenem spominu bil predstavljen s podvodnimi posnetki Dušana Podgornika in Nedjana Kastelica, na katerih je bilo zelo razločno videti ostanke ladje in s tem približati obiskovalcem podvodni del dediščine.

Zaključek

Rex je bil plod goreče želje fašizma po veličini in je v koprskem zalivu dočakal le svoj konec in takrat ni predstavljal slovenske ali lokalne kulturne oz. tehniške dediščine. V času močnega vtisa grozot druge svetovne vojne, zaostrene politične situacije, velikih migracijskih gibanj na tem področju (eksodusa), boja za meje, reševanja tržaškega vprašanja, vesplošnega pomanjkanja, obnove in gradnje države ter težnje po boljšem življenju, so ljudje v ostankih nekoč luksuzne ladje videli le kup železja in možni vir dohodka.

Ostanki ladje Rex ležijo približno 100 do 200 metrov od obale med Izolo in Koprom, na ozkem območju morskega dna na področju in v okolici 161,5 m dolgega in 47 m širokega globokega odtisa, ki ga je v mulju pustila ladja. Čeprav so se tam že mnogi potapljali, arheologi še niso opravili sistematičnega pregleda morskega dna. Ostanki ladje še niso v celoti dokumentirani, popisani in interpretirani. Podjetje Harpha Sea d.o.o. iz Kopra je izvedlo meritve globin območja potopitve ladje Rex, ga posnelo z visokofrekvenčnim sonarjem in izdelalo konturno karto območja ter digitalni batimetrični model reliefa poglobitve. Da bi ostanke zaščitili in preprečili nadaljnje ropanje, so arheologi območje z ostanki vpisali v slovenski Register kulturne dediščine.

Razstava je vzbudila veliko zanimanje tako domače kot tuje javnosti, ki jo je pritegnil ne samo blišč ladje temveč tudi propad in obujeni spomin. Dodana vrednost razstave pa je bila še posebej v tem, da je bil na enem mestu zbran del tiste premične pomorske dediščine, vezane na ladjo Rex, ki se danes nahaja v Sloveniji, Italiji in na Hrvaškem.

Tam, kjer je ležala ladja, so se ves povojni čas potapljali številni domači in tuji posamezniki in iskali njene ostanke. Nekateri so iskali celo zaklad tržaških Židov, ki naj bi bil po nekaterih govoricah skrit na ladji. Predmeti z ladje Rex so dobili visoko ceno. Zlasti v tujini prodajalci starin tržijo tudi ponaredke. V slovenski Istri je nastal »mit o Rexu«, del obale v bližini kraja potopa pa ljudje imenujejo »Pri Rexu«. Učenci osmih razredov slovenskih osnovnih šol pri pouku materinega jezika spoznavajo zgodbo ladje in »mita«, ki se je spletel okoli Rexa, ter o njem pridobivajo informacije. Učenci, dijaki in študenti pripravljajo raziskovalne, seminarske in diplomske naloge. O Rexu govore tudi nekatere pesmi in njegova zgodba je vsebina romana Kapitanov ključ, ki ga je napisal slovenski pisatelj Ivan Sivec. O Rexu snemajo filme. Film Rex – *Regis*

Nomen Navis omen pa je bil celo nagrajen. Za scenarij filma je namreč leta 2007 Edvard Žitnik prejel Babičevo nagrado, ki jo podeljujejo na področju igranega in dokumentarnega filma.



Obiskovalci razstave ob vitrini z modelom ladje Rex (model izdelal Maurizio Eliseo; foto: M. Šabič)

Ob razstavi je izšla publikacija, natisnjeni sta bili spominska znamka in razglednica, izdelan pa je bil tudi spominski žig. Odprte razstave in spremljevalna prireditev Zablešimo na Rexu, ki jo je pripravila Martina Gamboz, sta bili množično obiskani. Avtorice razstave in besedil so Nadja Terčon, Bogdana Marinac, Snježana Karinja, konzervacijo eksponatov je opravil Ciril Bratuž, jezikovni pregled Igor Presl, prevod v italijanščino Martina Gamboz, v angleščino Henrik Ciglič, likovni koncept, oblikovanje razstave in publikacije je bilo delo Dušana Podgornika, podvodne fotografije in film sta posnela Dušan Podgornik in Nedjan Kastelic, tisk in povečava razstavnih panojev je delo podjetja Next Line d.o.o., Ljubljana, tehnična dela pa so zasluga Marka Goljufa in Leonore Kortnik.

Še enkrat se zahvaljujemo vsem posameznikom in ustanovam, ki so posredovali predmete, pisno, slikovno in filmsko gradivo ter ustne informacije, in vsem, ki so kakorkoli pomagali pri postavitvi razstave.

Razstavo so finančno podprli:

- Ministrstvo za Kulturo Republike Slovenije,
- Občina Piran,
- Adriatic Slovenica d.d.,
- Comunità degli Italiani - Skupnost Italijanov »Giuseppe Tartini« Piran - Pirano, Comunità autogestita della nazionalità italiana - Samoupravna skupnost italijanske narodnosti Piran - Pirano,
- Skupnost Italijanov - Comunità degli Italiani »Santorio Santorio« Koper-Capodistria,
- Italijanska Unija - Unione Italiana, Comunità autogestita della nazionalità italiana - Samoupravna skupnost italijanske narodnosti Izola - Isola,
- Centro Italiano »Carlo Combi« Capodistria – Italijansko središče Carlo Combi Koper.



Navodila avtorjem prispevkov zbornika Izvestja Pomorskega muzeja Piran, letnega zbornika Pomorskega muzeja - Museo del mare »Sergej Mašera« Piran - Pirano.

Prispevki, ki jih zbornik objavlja, so v slovenskem jeziku, obravnavajo pa vsa strokovna področja delovanja Pomorskega muzeja Piran, tj. zgodovino pomorstva, na morje vezanih gospodarskih dejavnosti in kulture ter muzeološko problematiko tako zastavljenega predmeta zanimanja, njega raziskovanja, prezentacije in ohranjanja. Regionalno se omejujejo na širše (torej tudi izseljeništvu, misijonarstvo ipd.) slovensko etnično ozemlje in severovzhodni prostor Jadranskega morja z gravitacijskimi območji, pomembnimi za posamezno tematiko. Poročila s konferenc, razstav ipd., polemike in recenzije knjig se vežejo na problematiko pomorstva v muzeologiji.

O sprejemu ali zavrnitvi prispevka odloča uredniški odbor, ki ga sestavi urednik za posamezne primere po lastni presoji.

Prispevki praviloma obsegajo 1,5 avtorske pole, tj. do 24 strani običajnega tipkopisa. Besedilo je jezikovno pravilno (lektorirano), vsebinska razčlenitev pregledna in logična, zaželeno strukturirano po metodologiji IMRAD (razen poročil, polemik, recenzij knjig ...). Naslov je kratek in jasen in natančno opredeli vsebino prispevka, lahko je dopolnjen s podnaslovom. Pod naslovom je naveden avtor prispevka. Če je avtorjev več, se sami odločijo za vrstni red imen avtorjev.

Avtorji dostavijo:

- članek - natisnjen in na elektronskem mediju, ki poleg besedila vsebuje:
 - o izvleček - predstavi glavne rezultate prispevka in ne presega 20 vrstic, razumljiv mora biti sam po sebi, brez poznavanja celotnega besedila prispevka. Avtor upošteva priporočila standarda SIST ISO 214;
 - o seznam uporabljenih virov in literature;
 - o priloge - slikovno gradivo, kopije dokumentov, zemljevidov ipd. s podnapisi (pojasnili, izvor). Na iztisu članka je označeno, kje naj bo posamezna priloga objavljena.
- natisnjen izpolnjen obrazec za registracijo prispevka (tu priložen oz. na spletni strani www.pommuz-pi.si);
- podatke o avtorju - ime in priimek, akademski naslov, poklic;
- ustanovo, kjer je avtor zaposlen, njen naslov, naslov elektronske pošte in telefonsko številko, kjer je avtor dosegljiv.

Opombe naj bodo pod črto (*footnote*), številčene z arabskimi številkami od začetka do konca besedila. V opombah uporabljamo krajše navedbe, ki morajo biti skupaj s kraticami razložene v poglavju Viri in literatura. Pri arhivskih virih uporabljamo uveljavljene kratice za arhiv, nato navedemo kratico fonda ali zbirke, signature oziroma številko fascikla ali škatle in številko arhivske enote ali ime dokumenta. Pri literaturi navedemo priimek avtorja, smiselno skrajšani naslov in številke strani.

Poglavje Viri in literatura vsebuje sistematično navedene vire in literaturo, ki so uporabljeni v opombah. Uporabimo enega od standardnih načinov citiranja. Ločeno se navaja arhivske vire, ustne izjave ipd. V okviru posameznega sklopa so zapisi urejeni po abecednem vrstnem redu.

Primeri:

Arhivski viri:

AS 231 - Arhiv Republike Slovenije, Fond Ministrstvo za prosveto Ljudske republike Slovenije, 1945-1951 (po potrebi se številke škatel).

V opombi zadostuje navedba: AS 231, š. (številka škatle), (številka ali ime dokumenta).

Literatura:

- monografije - priimek, ime avtorja: *naslov (in podnaslov) dela (v ležečem tisku)*. Kraj: založba, leto izida.

Primer:

- White, Hayden: *Metahistory: the historical imagination in nineteenth-century Europe*. Baltimore : The John Hopkins University Press, 1973.
- članki - priimek, ime avtorja: *naslov članka. Naslov periodike ali zbornika (v ležečem tisku)*, za periodiko še letnik, leto, številko in strani, za zbornik (ime urednika), kraj in leto izida in strani.

Primeri za periodiko:

- Tanselle, George T.: Thoughts on the authenticity of electronic texts. *Studies in bibliography*, 54, 2001, str. 134-137.
- Chartier, Roger: Tekstna kritika in kulturna zgodovina. Tekst in glas, XVI.-XVIII. stoletje. *Monitor ISH*, 4, 2002, št. 1-4, str. 112-123.

Primer za zbornik:

- Spiegel, Gabrielle: History and postmodernism. *The postmodern history reader* (ed. Keith Jenkins). London : Routledge, 2001, str. 260-273.

Besedila naj bodo napisana v običajnih računalniških programih, natisnjena enostransko na papirju formata A4. Ime datoteke (file) naj bo ime avtorja članka (npr. kovac.doc). Slikovno gradivo je v elektronski obliki z ločljivostjo najmanj 300 dpi v približni velikosti objave v reviji v formatu tif brez kompresije.

Za prevode izvlečkov in ključnih besed v tuja jezika (italijanščino ali angleščino) poskrbi uredništvo revije. Izbiro jezika prevoda izvlečka in ključnih besed določi avtor v obrazcu za registracijo prispevka (alineja Naslov v italijanščini ali angleščini).

Za trditve in znanstveno korektnost odgovarjajo avtorji člankov.

Prispevke naj avtorji pošljejo na sedež uredništva:

Pomorski muzej - Museo del mare »Sergej Mašera« Piran - Pirano
Uredništvo zbornika Izvestja Pomorskega muzeja Piran
Čankarjevo nabrežje 3
SI-6330 Piran
Slovenija

Vabljeni k sodelovanju !

Obrazec za registracijo prispevka

Naslov in podnaslov prispevka (v slovenščini):

Naslov in podnaslov prispevka (v angleščini ali italijanščini):

Priimek in ime avtorja oz. avtorjev in podatki o njihovi zaposlitvi:

(1) _____
(2) _____
(3) _____

Kontaktna oseba:

Ime in priimek: _____

Naslov: _____

Tel.: _____ **e-mail:** _____

Podpisani avtor(ji) v primeru materialne ali moralne škode, nastale zaradi nenaklepnega ravnanja uredništva zbornika *Izvestja Pomorskega muzeja Piran* ob izdaji prispevka, ne bodo zoper odgovorno pravno in fizično osebo uporabil(i) pravnih sredstev ali ukrepov, ki bi se reševali po sodni poti.

Avtor(ji) ohrani(jo) avtorske pravice in dovoljuje(jo) objavo prispevka v zborniku *Izvestja Pomorskega muzeja Piran*, ki je predmet tega obrazca, za ta primer.

Podpis(i)

(1) _____
(2) _____
(3) _____

Kraj in datum:

Izdal in založil: Pomorski muzej - Museo del Mare »Sergej Mašera« Piran - Pirano

Zanj: Martina Gamboz

Uredil: Igor Presl

Prevod izvlečkov: Ivan Marković

Prelom in oblikovanje: Igor Presl

Naklada: 500 izvodov

Tisk: Repro point d.o.o., Izola

Fotografija na zadnji strani ovoja:

Amfora z osebnim zapisom Theodorou, 4. stoletje, najdena v 60-ih letih 20. stoletja na morskem dnu v Fizinah, hrani Pomorski muzej Piran, foto Igor Presl