

1.02 Pregledni znanstveni članek

UDK 331.55:656.61(497.472)

Prejeto: 22. 7. 2015

**Nadja Terčon**

dr. zgodovinskih znanosti, muzejska svetnica, Pomorski muzej »Sergej Mašera« Piran, Cankarjevo nabrežje 3, SI-6330 Piran
E-pošta: nadja.tercon@guest.arnes.si

»Po srcu so ostali Kraševci« Kras, Kraševci in morje

IZVLEČEK

V luči pomorske zgodovine in relacij med obmorskimi mesti in zaledjem prispevek govori o prebivalcih Krasa in širše kraške pokrajine ter potomcih izseljenih Kraševcev, ki so bili v preteklosti povezani z morjem, nekateri občasno, drugi vsakodnevno s potovanjem med kraško pokrajino in obmorskimi mesti ter služenjem v pomorskih dejavnostih, tretji trajno z izselitvijo v obmorska mesta ali zaposlitvijo na trgovskih in vojnih ladjah ter pomorskih institucijah različnih držav. Dotakne pa se tudi tistih Kraševcev, ki so vsak na svojem področju poskrbeli, da pomorska povezava Krasa in Kraševcev ne utoneta v pozabo.

KLJUČNE BESEDE

Kras, Kraševci, pomorstvo, trgovska mornarica, vojna mornarica, ladjedelništvo, ribištvo

ABSTRACT

*“THE KARST DWELLED FOREVER IN THEIR HEARTS”
THE KARST, ITS PEOPLE AND THE SEA*

In light of maritime history and relations between coastal towns and hinterland, the article presents the inhabitants of the Karst Plateau and wider karst area, as well as the descendants of emigrants from the Karst who had close ties to the sea—either through occasional or daily journeying between the karst landscape and coastal towns, or by finding employment aboard merchant or navy ships and in maritime institutions abroad. The paper also briefly presents those Karst natives who have, each in their own field, made sure that the ties between the sea on the one hand and the Karst and its people on the other will never sink into oblivion.

KEY WORDS

Karst, Karst natives, maritime transport, merchant navy, the navy, shipbuilding, fisheries

Uvodne misli

Že več let sem razmišljala o pripravi članka z delnim naslovom Kraševci in morje. Želela sem narediti širši pregledni članek in opozoriti na povezave kraške pokrajine in kraškega človeka z morjem. Med dolgoletnim muzejskim delom se je nabralo veliko podatkov in gradiva o posameznikih, ki so izvirali s Krasa in ki so se kasneje zaposlili v pomorskih podjetjih, ki so služili v vojnih in trgovskih mornaricah različnih držav, o ravnatelju Pomorskega muzeja v Piranu, ki je bil kraških korenin, o tistih pomorščakih, ki so svoj zadnji počitek našli v domači zemlji, o mornariškem obveščevalnem centru na Krasu, prevoznikih lesa in o ladjedelcih. Posebej me je v zadnjem času pritegnilo izseljevanje prebivalstva po 2. svetovni vojni v novopridobljeni in izpraznjeni prostor treh obalnih mest, ki jih je zaradi različnih vzrokov zapustilo avtohtono italijansko prebivalstvo itd. Veliko podatkov iz prispevka je bilo ob različnih priložnostih in v različnih kontekstih že objavljenih, nekateri so prvič.

Namen tega prispevka je bil prek nekaterih posameznikov prikazati zgodbo in usodo Kraševca, ne samo kot človeka, ki se je boril za preživetje na skromni zemlji, temveč tudi kot človeka, iznajdljivega in delovnega, tudi ambicioznega, ki je v iskanju zaslužka odšel v svet in se znašel ob in na morju. Odsotnost od doma in drugačen način življenja sta zlasti mornarjem omogočala marsikaj, kar ljudem na kopnem ni bilo dosegljivo. Morje jim je veliko dalo, a tudi veliko vzelo. Mornarji so na svoji koži občutili vsa nasprotja med čarom življenja na morju in njegovo krutostjo. Spoznavali so nove kraje, njihovo bedo in blišč. Srečevali so se z različnimi kulturami in narodi in z njimi vzpostavili včasih boljše včasih slabše stike. Zaradi potrebe po sporazumevanju so se učili novih jezikov in s spoznavanjem kultur drugih narodov širili svojo izobrazbo. Spoznavali so različne svetovne kraje in kulturne znamenitosti. Kraševca, tistega z ožjega Krasa¹ in tistega iz okoliške kraške pokrajine,² ki je bil vezan na morje, najdemo marsikje v pomorstvu in zato je bilo na tem mestu nemogoče pripraviti natančen seznam ljudi, ki so se vsak na svoj način zapisali v slovensko pomorsko preteklost. Nekaj jih bomo zagotovo navedli. Ta prispevek je namenjen v spomin prav vsem Kraševcem, ki so bili kakorkoli povezani z morjem.

Poti s Krasa in poti prek Krasa so vodile v Trst in na Reko³

Geostrateška lega najsevernejšega dela Jadranskega morja in obal ob Tržaškem zalivu, kjer se Sredozemlje najgloblje zajeda v Evropo, je bila v preteklosti ena od konkurenčnih prednosti pred drugimi srednjeevropskimi prostori. Na eni strani je bila križišče, na drugi pa stičišče med romanskim, germanskim, južnoslovanskim kulturnim in gospodarskim prostorom. Zaradi svojih geografskih in zgodovinskih specifičnosti ter demografskih gibanj, ki so bile posledice političnih sprememb, je ta geografski prostor postal značilen okvir vplivnega območja Sredozemskega morja, ki je geografsko jasno opredeljen in v katerem lahko govorimo o severnojadranski pomorski zgodovini.

Najbolj severni del Jadrana je bil tako nekoč, kot je tudi danes, veliko stičišče morskih in kopenskih poti. Kot navaja Anton Gosar, sodi območje današnje Slovenije med najbolj značilna »kontaktna« območja v Evropi. Iz njenega »jugozahodnega dela, svojevrstne pokrajine na vzhodu Tržaškega zaliva, ki je bilo nekdanj obmejno, periferno in marginalno področje, ki je bilo več kot dve stoletji zgolj zaledje velikega tržaškega urbanega središča, dobro desetletje na meji med dvema svetovnonazorskima političnima in gospodarskima sistemoma, se je iz območja konfliktov območje preoblikovalo v območje mednarodne koeksistence in sodelovanja«. ⁴ To je območje, katerega geopolitično ugodno lego so v preteklosti znali ceniti zlasti beneška in habsburška oblast, kasneje pa je bilo to središčno interesno območje tako Italije kot Jugoslavije. Ceno ji je, tako nekoč kot danes, dajala njena obmejna in obmorska lega. Jadransko morje ima tudi svoje gravitacijsko območje, ožje in širše. Med širšega sodi srednjeevropski prostor, ki je skozi zgodovino in še danes gravitiral na severnojadranska pristanišča. To je tisti prostor, do koder so segale gospodarske vezi vzhodnega predela Tržaškega zaliva in Kvarnerja z glavnima pristaniščema Trstom in Reko. Med ožji prostor pa je sodilo neposredno zaledje obeh avstrijskih severnojadranskih pristanišč. Za Trst sta to veljala zlasti Kras in Istra, za Reko pa poleg Istre tudi del Notranjske.

Kljub številnim političnim, gospodarskim, geografskim in nacionalnim spremembam, ki so se skozi različna zgodovinska obdobja dogajale v slovensko-italijansko-hrvaškem suhozemnem prostoru, pa je vendarle med njima vseskozi obstajala tudi vez prek morja. Slovenske dežele so se po propadu Beneške republike in hitrem in od avstrijske države podprtem razvoju dveh pristanišč – Trsta in Reke – hitro navezovale nanju in njun družbeni, gospodarski in politični razvoj. Med Trstom, na katerega se je vezalo avstrijsko ozemlje z ožjim zaledjem, in Reko, proti

¹ Pri obravnavi je bilo upoštevano območje ožje pokrajine Krasa med Vipavsko in Soško dolino, Brkini in Tržaškim zalivom.

² Pri obravnavi so bili upoštevani tudi kraji nekdanje občine Sežana, ki pa že mejijo ali pripadajo Notranjski ali Brkinom, imajo pa še geografske kraške značilnosti.

³ Povzeto po Terčon, *Z barko v Trst*, Terčon, Kozala, str. 15–45.

⁴ Gosar, *Sodobne*, str. 388.



*Razglednica Tržaškega zaliva s pogledom na Trst in kraško planoto ter Nanos v ozadju
(fotodokumentacija Pomorskega muzeja »Sergej Mašera« Piran).*

kateri je gravitiral ves madžarski del države z dalmatinskim, vzhodnoistrskim prostorom Avstrijskega primorja ter delom slovenskega, zlasti notranjskega ozemlja, je vseskozi obstajala medsebojna konkurenca. Ob hkratni intenzivnejši industrializaciji z živahnejšim ustanavljanjem obrtnih delavnic so na celotnem slovenskem prostoru kot tudi v pristaniških središčih in njihovih neposrednih okolica začela nastajati manjša in večja industrijska središča. 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 tudi usmerjali. Pomorstvo je postalo ena najobetavnejših dejavnosti, zato ni manjkalo kapitala, ki so ga bili nekateri pripravljeni vložiti vanj, drugi pa so iz njega črpali in od njega živeli.

Trst in Reka sta začela postajati glavni jadranski pristanišči, izhodišči za redne potniške in potniško-tovorne pomorske obalne proge. Vanjo so trgovci iz zaledja usmerjali svoj promet. Pod avstrijsko in kasneje avstro-ogrsko oblastjo sta se mesti s pristaniščema začeli naglo razvijati. Tak razvoj je usmerjala merkantilistična gospodarska politika dunajskega dvora, ki je sprejela idejo o pospešenem razvoju neagrarnih dejavnosti, v prvi vrsti trgovine, obrti, manufaktur, pomorstva, prometa, denarništvu in rudarstva. Potencirane dejavnosti je ta politika vezala na točno določen izbran teritorij, prvorazredno vlogo pa je namenila jadranski obali, vključno z izbranimi pristanišči in mesti. Kljub Kraški planoti, ki je omejevala mesto in oteževala kopenski dostop do njega, je imel Trst veliko prednosti. Zaradi ugodne lege je bilo mesto lahko braniti, imel pa je tudi veliko pristanišče z možnostjo širjenja. Leta 1717 je bila razglašena svobodna plovba po Jadranu, leta 1719 je bil Trst razglašen za svobodno pristanišče, leta 1818 je tu zaplul prvi parnik v Jadranskem morju, leta 1829 so tu potekali poizkusi s Civetto – prvim parnikom na ladijski vijak. Izvedel jih je gozdar in izumitelj Josef Res-

sel, Čeh, ki je živel in delal tudi na kraških tleh. Poleg izuma ladijskega vijaka, ki je pomenil revolucionarno spremembo na področju ladijskega pogona in znatno prispeval k razvoju vojnih in trgovskih mornaric nasploh, je na tem mestu pomembno omeniti njegov prispevek k začetku pogozdovanja Krasa.

V drugi četrtini 19. stoletja je prišlo v Trstu do 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. Pomorstvo je postalo ena najobetavnejših dejavnosti, zato ni manjkalo kapitala, ki so ga bili nekateri posamezniki pripravljeni vložiti vanj. 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. 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 ladijske družbe Austro-Americana, Tripovich, Cosulich in druge pomorske družbe.⁵ Gospodarsko uspešni so postali tukaj ljudje, ki so bili po svojem rodu doma daleč od Trsta. Med njimi so bili tudi nekateri Kraševci. Po odprtju Južne železnice Dunaj–Trst se je v drugi polovici 19. stoletja v Trstu začela razvijati še industrija. Železnica je potekala tudi prek kraškega ozemlja in vplivala na razvoj in razmere ne samo v Trstu, temveč tudi v njegovem zaledju. Zaradi velikega povečanja prebivalstva v Trstu, so se v njem povečale tudi potrebe po okoliških pridelkih in proizvodih, ki jih je med drugim nudila tudi kraška pokrajina s svojimi prebivalci. Kras je predstavljal ožje zaledje Trsta in je prevzel funkcijo oskrbovanja Trsta s pridelki, vodo, krmom, in drugimi pridelki in izdelki. Furmani so tako v Trst kot na Reko vozili tudi drugo blago, da so se ladje lahko polnile. Na ta način so zaledne kraje in ljudi povezovali z morjem. Prevažali so pšenico, les, premog, oglje, že-

⁵ Pahor, *Sto let*.



»Rusi most« (Ponterosso) v Trstu je bil v preteklosti varno pristaniško zatočišče za različna plovila. Na njem je potekal živahen trgovski vrvež. Fotografiral ga je Lojze Spacal leta 1945 (last: Martin Spacal, Piran – Sežana).

lezo, smodnik, seno, led, vino, sol, sladkor, sadje, med, suho meso, tkanine in celo vrsto izdelkov, polizdelkov ter surovin. Blago so prevažali v vrečah, zabojih, sodih ali pa je bil tovar naložen in privezan.⁶

Vrhunec gospodarskega razvoja je Trst doživel v letih tik pred prvo svetovno vojno. Z razvojem Trsta in Reke je slovensko ozemlje postalo pomembno križišče trgovskih poti, Trst in Reka pa sta doživela nov naselitveni val Slovencev, tudi iz najbližjega Krasa in Notranjske. Prek Krasa je potekalo prevoznništvo med severnimi avstrijskimi deželami in deželami ob jadranski obali. Po njem je potekala državna cesarska cesta t. i. »tržaška cesta« na relaciji Planina–Postojna–Razdrto–Senožeče. Ta cesta se je večkrat odcepila na posamezne krajše lokalne odseke. Mimo nje je tekla t. i. »jamborna cesta«. To je bila pot, po kateri so furmani prevažali v tržaške ladjedelnice smrekova debela za jambore. V tržaški ladjedelnici so jambore vgrajevali v velike prekoceanske lesene jadrnice, ki so tu začenjale svojo trgovsko pot. Furmanstvo je bila pomembna dejavnost kmetov, ki je bila zelo razširjena, povezovala pa je različne slovenske dežele, v katero je bil vključen tudi del kraške pokrajine. Povečevala je blagostanje v vseh krajih ob državni cestni prometnici od Dunaja do Trsta in Reke, tudi kraških krajev od Postojne, Hruševja, Razdrtega, Senožeč, Divač, Štorij, Sežane in naprej. V tem kontekstu moramo izpostaviti strateško lego Sežane, ki je nastala in se razvijala ob najkrajši poti iz notranjosti do morja in

obratno. Razdalja od Sežane do Trsta je le okoli 20 km, višinska razlika pa 360 m. Kraja imata popolnoma različno klimo, ki je zlasti v poletnih mesecih veliko prijetnejša v Sežani kot v Trstu. To je ugodno vplivalo tudi na utrjene prevoznike, pa tudi na obiske in bivanje Tržčanov v Sežani.

Sčasoma so zaradi oskrbovanja furmanov nastajale tudi furmanske postaje. Fernetiči, zahodno od Sežane, in Drenje, vzhodno od Sežane, sta bili dve postajališči in počivališči za voznike, ki so vozili v Trst in obratno.⁷ V Razdrtem, Senožečah, Štorjah in Sežani je bilo tudi več furmanskih gostišč (na primer gostišče Mohorčič). Skozi Sežano so neprestano vozili vozniki, ki so prevažali blago iz Trsta v Avstrijo in iz Avstrije v Trst. Milan Trobič v svoji knjigi o furmanih piše, »(...) da je bilo voznikov po tej cesti nič koliko. Leto in dan, pozimi in poleti, v delavnikih in žal tudi ob nedeljah in praznikih so vozili po tej cesti. Voz pri vozu. Kadar je pihala burja, so se dvigali od teh vozov celi oblaki prahu, tako da je bila vsa okolica čisto bela (...).«⁸ Furmane je kasneje nadomestila železnica, furmanske postaje pa železniške postaje.

S furmanstvom so se ukvarjali tudi Kraševci. Kristjan Dolenc iz Proseka⁹ se je najprej ukvarjal s furmanstvom po cestah od Dunaja do morja, kasneje pa je prevažal pošto po Primorskem in Notranjskem. Hišo in več hlevov je imel tudi v Sv. Križu pri Trstu.¹⁰ Poštno mrežo je razširil vse do Pulja in Reke. Eden od njegovih sorodnikov je ob koncu 18. stoletja kupil grad Orehek pri Postojni. Z njegovim kasnejšim lastnikom, graščakom iz Orehka Edvardom Dolencem se je poročila Josipina Dolenc, sestra kapitana bojne ladje avstro-ogrske vojne ladje Antona Dolenca. Oba sta izhajala iz rodbine Dolenc, saj sta bila Edvardova bratranec in sestrična, sicer pa otroka sodnika in literata Antona Dolenca. Kapitan Anton Dolenc je bil rojen leta 1871 v Ložu, v Pomorskem muzeju »Sergej Mašera« Piran pa so hranjeni njegovi dnevnik ter izjemno bogata skoraj vsakodnevna korespondenca s sestro Josipino Dolenc. Furman je bil na začetku svoje bogate poslovne poti tudi Notranjec Janez Kalister iz Slavine, ki je potem v Trstu postal tudi eden prvih slovenskih ladjarjev. Ukvarjal se je tudi s posojilno dejavnostjo. Denar je izposojal uglednim tržaškim meščanom, podjetjem, manjše zneske pa tudi svojim rojakom iz Slavine, Koč in Hrašč, ter klientom iz Sežane, Senožeč, Ilirske Bistrice, Laž in Postojne.¹¹

⁷ Prav tam, str. 38.

⁸ Prav tam, str. 38–39.

⁹ Trobič navaja, da je v Razdrtem na pokopališču nagrobna plošča s priimkom Dolenc in poštnim rogom. Nakazuje na razširjenost rodbine Dolenc, ki je tukaj živila, morebiti tudi izviral od tod. Več glej Trobič, *Furmani*, str. 53.

¹⁰ Prav tam, str. 53.

¹¹ Več glej v Terčon, Kalister, Gorupi in pomorstvo, str. 87–110; AST, fond Tribunale Commerciale marittimo, Testament. Izjava dedičev z dne 19. 12. 1864; Passione giurabile dell' asse relitto da Giovanni Kalister morto in Trieste il 17 Dicembre 1864. Rubrika c: Intavolazioni minori.

⁶ Trobič, *Furmani*, str. 86.

Najpomembnejši tovor, ki so ga prevažali prek Krasa in iz Krasa v Trst in na Reko, je bil les. S Krasa so v Trst in Benetke tovorili hraste, še posebej vrsto hrasta, imenovano cer. Še danes v nekaterih kraških vaseh pravijo, da »Benetke stojijo na kraških hrastih«, v drugih pa, da »Benetke stojijo na kraških cerih«. Še posebej cenjen naj bi bil cer, ki je bil v krajih med Sežano in Divačo najbolj pogost, pa tudi zelo trd in odporen les. Ravno zaradi te lastnosti naj bi ga pogosto uporabljali v ladjedelstvu in tudi kot podvodne pilote v Benetkah, kasneje pa tudi v Trstu.¹² Cer so večinoma uporabljali za podvodne gradnje. Iz območja med Postojno in Razdrtim pa so tržaške, reške in kopske ladjedelnice oskrbovali z lesom za jambore, »lantine« (prečnike) za jadra in druge dele ladij. Zanimivo je, da so prek kraškega ozemlja vozili tudi 64 m dolg jambor za ladjo Henrika Angela Jazbeca, ki je bil do leta 1911 lastnik jadrnice Beechdale, zadnje trgovske jadrnice v avstrijski državi. Dogodek so Miroslavu Pahorju, ki je raziskoval pot jamborov, omenjali v vseh krajih ob »jamborni cesti« pa tudi v Senožečah, Senadolah, Štorjah in na Opčinah.¹³ Da je bila vloga teh krajev pri prometnih, tovorniških in trgovskih poteh in poslih izjemnega pomena, dokazuje tudi naslov enega od Pahorjevih člankov. Senožeče je poimenoval kar kot »pomorsko postojanko na kopnem«.¹⁴

Za vsak del ladje so uporabljali drugačen les. Potrebovali so hraste, visoke bore in jelke za jambore in prečnike jader, breste za škripčevje in topovske podstavke, bukve za vesla in orehe za okraske in notranjo opremo.¹⁵ S Krasa so vozili tudi gaber in češnja, in to v velikih količinah. Gaber so prodajali direktno izdelovalcem orožja. Predvidevati je mogoče, da ves ta les nista posrkala le reško in tržaško ladjedelstvo, temveč da so ga z ladjami izvažali tudi v druge razvite pomorske države, na primer v Anglijo. Zaradi izjemnega pomena lesa so bili maloštevilni državni gozdovi pod upravo avstrijske mornarice.¹⁶ Za izkoriščanje v namene ladjedelstva so bili primerni le tisti gozdovi, od koder je bilo možno les v ladjedelnicah prevažati po morskoti poti: v Istri, na Krasu in na Krku. Avstrijska vojna mornarica je imela zaposlene in nastavljene gozdarje, ki so skrbeli predvsem za ladje-

delski les. Skrbeli so za pravilno in načrtno sečnjo ter rast dreves. Določali so les za posek in skupaj z mornariškimi inženirji določali mere in oblike lesenih hlovdov. Hrastovi gozdovi so bili namreč osnova za gradnjo vojaških in trgovskih lesenih ladij.¹⁷ Tukaj velja posebej izpostaviti vlogo in pomen gozdarja in izumitelja ladijskega vijaka češkega rodu Josefa Ressla, ki je začel z načrtnim pogozdovanjem Krasa, ki je bil zaradi izkoriščanja lesa skoraj povsem opustel.¹⁸

Številni Slovenci, med njimi tudi Kraševci, so se zaposlovali v pristanišču kot pristaniški delavci, ladjedelnice in trgovini, na trgovskih in vojaških ladjah pa so pluli predvsem kot mornarji in oficirji; nekateri med njimi so bili zaposleni tudi pri Avstrijskem Lloydju. V pristaniščih so se zaposlovali kot sezonski pristaniški delavci, kjer so nakladali in razkladali ladje. Na Reki in v Trstu so največkrat sprejemali to delo pozimi, ko doma ni bilo večjega kmečkega dela. S skromnim zaslužkom so preskrbeli družine. Na delo so hodili tudi dnevno, na »žrnado«. Zjutraj so se »žrnadarji« zglasili pri pristaniški upravi, kjer so jih vpisali v seznam dnevnih delavcev. Delovne obleke pristaniški delavci niso dobili. Dobili so le vrečo, s katero so si pokrili glavo in ramena, na katerih so potem med znosili na »qvintale« tovora. Zvečer so dnevniki delavci dobili plačilo. Nekateri so se zaposlili kot kvalificirani delavci (npr. pristaniški zidarji) in delali pri širjenju in modernizaciji pristanišč. Spet drugi so delali kot furmani in vse do pojava avtomobilov in tovornjakov prevažali blago in potnike. Nekateri so si z zaslužkom popravili hiše in gospodarska poslopja, nekateri pa so zaslužili zgolj za vsakdanje življenje.¹⁹

V avstrijskem obdobju je v ladjedelnice, zlasti v Trstu in Tržiču, delo našlo veliko Kraševcev, zlasti iz najbližjih vasi. Delali so tudi kot inženirji in tehniki v Arsenalu Avstrijskega Lloyda v Trstu, ki je postal v drugi polovici 19. stoletja pomembna pomorska ustanova. V njem so planirali in razvijali floto te pomorske družbe. Tukaj so bili zaposleni pomorski inženirji, ki so načrtovali in nadzirali gradnjo vseh Lloydjevih ladij, ki so jih gradili v domačih avstrijskih ladjedelnice. Nadzorovali so vsa popravila poškodovanih ladij, obnovitvena dela in modernizacijo starih ladij, ki so prihajala v Arsenal ali so jih popravljali v drugih ladjedelnice. Na tem mestu velja omeniti inženirja Henrika Štolfo, sina mornariškega dobavitelja in izdelovalca preciznih pomorskih instrumentov Petra Štolfe. Ta se je v Trst priselil iz okolice Dutovelj ali Tomaja in si v Trstu ustvaril trgovino ter kot trgovec s pomorskim tehničnim blagom postal znan v pomorskih krogih. Henrik Štolfa je študiral ladijske konstrukcije. Kot diplomirani inženir se je leta 1868

¹² Pahor, Kraška vas Povir, str. 97–123.

¹³ Pahor, Slovensko zaledje, str. 139.

¹⁴ Pahor, Senožeče.

¹⁵ Pahor, Po jamborni cesti, str. 37–63.

¹⁶ Presl, Ressel, str. 23–27. Za časa Beneške republike, ki je za gozdove dobro skrbela, so bili gozdovi, od koder je bil namenjen les Beneškemu Arsenalu, večinoma v občinski lasti in pod nadzorom več državnih teles. Leta 1819 je cesar Franc I. odpravil rezervat v zasebnih gozdovih in dovolil izvoz lesa. Gozdni posestniki so lahko prosto prodajali les. Z izkupičkom so kupovali riž in moko ter tako poskušali omiliti posledice velike lakote iz let 1815–1816. Opustošenje gozdnih površin je imelo tako v Istri kot na Krasu hude posledice. Zato je bila avstrijska vojna mornarica v tem obdobju vezana le na državne gozdove, trgovska pa je zabredla v največje pomanjkanje.

¹⁷ Pahor, Slovensko zaledje.

¹⁸ Presl, Ressel, str. 23–27; Pahor, Slovensko zaledje, str. 136; Krajnc, Josef Ressel.

¹⁹ Pahor, Po jamborni cesti, str. 31–33.

zaposlil pri Avstrijskem Lloydju. Njegova kariera se je razvijala od inženirja risarja pod mentorstvom glavnega konstrukcijskega inženirja Giovannija Battista Tonella, pomožnega do glavnega nadzornika vseh ladijskih gradenj in popravil v Arsenalu, inženirja konstruktorja, sodelovanja pri obnovi Lloydove flote in popolnoma samostojnega ustvarjanja, ki je trajalo do njegove smrti leta 1904. Na študijskem dopustu, ki ga je izkoristil za obisk najboljših ladjedelnic tedanje Evrope v Kielu, Hamburgu, Amsterdamu, Le Havru, Nantesu, Liverpoolu, Edinburghu, Stocktonu, Marseillu, Genovi in Neaplju je študiral način in organizacijo ladij, način in načrtovanje gradnje ladij ter način načrtovanja in nadzorovanja gradnje ladij. Ko je napredoval v inženirja konstruktorja, si je ustvaril skupino inženirjev in tehnikov, ki so bili zmožni in pripravljeni slediti njegovemu tempu dela ter njegovim idejam in konceptom. Po smrti inženirja Tonella leta 1888 je uprava Lloydja imenovala Henrika Štolfo za glavnega konstrukcijskega inženirja. Leta 1898 je njegova inženirska ekipa končala načrte za izgradnjo treh novih ladij, ki so dobile ime po treh pokrajinah: Carniola, Carinthia in Styria. Njegovo ime je zabeleženo pri načrtih za številne Lloydove ladje. Med člani njegove inženirske ekipe se je med njegovim vodenjem zvrstilo več inženirjev iz slovenskih krajev, tudi s Krasa. Štolfov zunanji sodelavec je bil njegov upokojeni bratranec Ferdinand Štolfa, ki je bil do upokojitve leta 1884 zaposlen kot višji inženir za ladijske gradnje vojne mornarice. Po upokojitvi se je preselil v Trst in začel sodelovati z Lloydom. Kasneje, leta 1908, so se tam zaposlili štirje inženirji risarji; s Krasa je bil Lojze Colja, drugi trije pa so bili iz Vipavske doline.²⁰

Kraševci kot ladjarji

Zlasti v avstrijski monarhiji so tudi Slovenci sami ali skupaj z družabniki vlagali kapital v nakup ladij in poizkušali uspeti v tej novi gospodarski veji. Med njimi so bili npr. Franc Jelovšek iz Vrem na Krasu, Janez Kalister in njegov nečak in dedič Josip Gorup plemeniti Slavinjski iz Slavine pri Postojni, Ivana Muha, roj. Gorup – sestra Jožefa (Josipa) Gorupa, sinovi Josipa Gorupa in nekateri drugi, ki so bili lastniki ali solastniki jadrnic, kasneje pa tudi parnikov.²¹ Ladjarstvo, dobro poslovanje in kapital so jim prinesli tudi vidne in ugledne funkcije v upravah pomorskih družb in gospodarskih zbornicah. Franc Jelovšek je bil na Reki celo desetletje voljen v predsedstvo Trgovinske in industrijske zbornice na Reki, enako funkcijo pa je dolgo opravljal tudi njegov sin Franc²² Jelovšek mlajši. Za očeti so namreč ladjarske, pomorsko-trgovske in pomorsko-upravne

posle opravljali tudi njihovi sinovi: npr. Evgen Godnič (sin Karla Godniča) v Zadru, pa vsi trije Gorupovi sinovi itd.

Franc Jelovšek iz Vrem na Krasu je skupaj z Matejem Gasserjem iz Škofje Loke in hrvaškim ladjarjem Antonom Matešičem z Reke leta 1841 naročil gradnjo ladje – jadrnice – barka Laibach.²³ Domicil ladjarjev je bil na Reki. Kot piše Miroslav Pahor, je Franc Jelovšek 10. maja 1841 sporočil Andreju Debevču v Ljubljano svojo namero, da bo gradil ladjo. Poimenovati jo je želel po mestu Ljubljana, zato je Debevca prosil, naj zaprosi župana za dovoljenje. Ljubljanski župan in magistrat sta 17. maja istega leta ugodila prošnji za poimenovanje ladje po Ljubljani, izdala dovoljenje, obenem pa prosila investitorje, da jih obvestijo o splovitvi, saj bi želeli tja poslati svoje predstavnike. Ladja je bila splovljena na Reki konec januarja 1842. Od tam je odpotovala v Trst, natovorjena s svilo, žitom in drugim dragocenim tovorom. Pot je nadaljevala v London, nato pa v Odeso in Carigrad. Septembra 1842 je ljubljanski mestni svet imenoval Jelovška in Gasserja za častna meščana mesta Ljubljane, 24. aprila 1843 pa sta oba prejela diplomi o imenovanju.

Franc Jelovšek je bil poleg 6 karatov na barku Laibach lastnik in solastnik še drugih ladij: 8 karatov nave Fiume in 6 karatov nave Carlotta. Velikokrat posameznik ali družba nista bila lastnika celotne ladje, temveč samo njenega določenega dela, t. i. karata.²⁴ Govorimo o karatnem sistemu, t. j. o posebni vrsti skupnega ali združnega lastništva plovila, ki je bilo v avstrijski mornarici značilno zlasti za večje ladje oziroma ladje v Trstu, na Reki in dalmatinski obali. Celotna kupna vrednost ladje se je delila na 24 delov – karatov, idealnih delov v lastništvu. Ena oseba je imela lahko več karatov na posamezni ladji, vendar pa je bil odnos med lastniki ali karatisti normiran in točno določen v medsebojnem dogovoru oz. pogodbi. Običajno je sistem funkcioniral tako, da je eden od lastnikov vodil administracijo ladje. Po ustaljenem običaju, ki pa je bil zelo trden, je ta karatist naredil obračun dobitka po vsakem potovanju. Za to svojo nalogo je bil administrator plačan posebej, običajno z 1% bruto prihodka. Preostali del prihodka so razdelili med seboj glede na število karatov, ki so jih imeli posamezni lastniki. Tudi slovenski ladjarji, ki so delovali v Trstu in na Reki, so bili lastniki celotnih plovil ali pa samo določenega števila karatov.²⁵

Med ladjarji najdemo tudi Franca Velušiča iz Sežane, lastnika 2 karatov barka Padre, ter nekatere

²³ Pahor, *Sto let*, str. 9.

²⁴ Caratus, gr. keretion, ar. qirat, fr. qûirat, it. carato, po pomenu angl. Share in nem. Schiffspart; na mediteranskem območju se je ladja delila na 24 delov, v Angliji na 64, Skandinaviji 100, v Nemčiji pa po dogovoru.

²⁵ Več glej Kojić, *Propast*, str. 133; Brajković, *Karat*, str. 254; Terčon, *Z barko v Trst*; Pahor, *Sto let*; Terčon, Kalister, Gorupi in pomorstvo, str. 87–110.

²⁰ Pahor, *Slovenski inženirji*, str. 16–18.

²¹ Terčon, Kalister, Gorupi in pomorstvo, str. 87–110.

²² Po nekaterih podatkih Pavel Jelovšek.

druge, ki bi jih po priimkih lahko povezali s kraškimi koreninami. Gre za priseljence, ki so se v obalnih krajih že udomačili. Karlo Godnič (iz Komna ali bližnje okolice) z domicilom v Trstu je bil lastnik brigantine Ristoro, Kristof Kosovel z domicilom v Rovinjju je posestvoval celo ladjo pelig Tre fratelli, Jernej Šušteršič z domicilom v Trstu je bil lastnik 16 karatov barka Peppino, Franc Šušteršič z domicilom v Trstu celo ladjo (24 karatov) brigantine Giuseppina, Angelika Malalan z domicilom v Trstu 4,5 karata barka Carolina Premuda in brigantine Giordano, Silvester Bradaškja iz Tržiča pa vseh 24 karatov parne ladje Cervignano. Za Kraševca je Miroslav Pahor opredelil tudi Karla Jeleršiča z domicilom v Trstu, lastnika več ladij in solastnika določenega deleža karatov: 6 karatov barka Gazella, 6 karatov barka Mercurio, 7 karatov škunerja Civetta, 7,5 karatov barka Lidia, 2 karata barka Proserpina, 2 karata barka Luigi S., 12 karatov barka Alberto, 4 karate barka Reno, 24 karatov brigškunerja Lidia, 5 karatov brigada Ciro, 12 karatov nave Erminia J., 6 karatov barka Esemio, 4 karatov barka Slobodan M., 24 karatov brigškunerja Miran, 6 karatov škunerja Sabin in 6 karatov nave Slobodan.²⁶

»Morje jim je bilo prava domovina«

Kot pomorski vojaški center Avstrije je bil izbran Pulj. Tudi v tej mornariški bazi Avstro-Ogrske in na vojnih ladjah srečamo Kraševce in otroke priseljenih Kraševcev. Bili so mornarji, vojaki, oficirji in podoficirji, profesorji, ravnatelji, delavci, učenci, gojenci na pomorskih šolah in vojnopomorski akademiji. Po stroki so bili palubni, strojni, artilerijski, sanitetni in krmarski podoficirji in oficirji.²⁷ Iz krajev nekdanje Sežanske občine, ki je danes razdeljena na več manjših, lahko v muzejski dokumentaciji naštejemo skupno kar 193 avstro-ogrskih mornarjev, podoficirjev, oficirjev in celo enega kontraadmirala. Rojeni so bili v Sežani, Povirju, Zirjah, Divači, Škocjanu, Matavunu, Dutovljah, Tomaju, Štanjelu, Komnu, Gorjanskem, Ivanjem gradu, Pliskovici, Gabrovici, Opatjem selu, Hrpeljah, Materiji, Vremskem Britofu, Senožčah in drugih krajih.²⁸

Prihajali se tudi iz slovenskih kraških krajev, ki so danes v Italiji: Bazovica, Boljunec, Dolina, Kontovel, Prosek, Nabrežina, Opčine, Šv. Križ pri Trstu, Slivno,

Tabela 1

Avstro-ogrski mornarji s Krasa		
IME IN PRIIMEK	LETO ROJSTVA	KRAJ ROJSTVA
Ukmar Alojz	1860	Avber
Pegan Jožef	1834	Avber
Polh Johann	1880	Barka
Stanič Jožef	1859	Brestovica
Dekleva Johann Ivan	1896	Britof pri Postojni
Polh Jožef	1887	Britof pri Postojni
Uršič Jožef	1892	Brje pri Komnu
Meder Ignac	1828	Dane
Kepka Edvard	1889	Divača
Kepka Franc	1889	Divača
Mohorič Franc	1880	Divača
Robert Sebastjan		
Trampuš Franc	1867	Divača
Schwarz Ronnald	1886	Divača (pristojen v Bruck)
Böche Albin	1889	Divača (pristojen v Celovec)
Obersnu Jožef	1864	Divača (pristojen v Naklo pri Divači)
Stopar Kristian	1863	Dobravlje
Koban Štefan	1830	Dobravlje
Tavčar Anton	1898	Dutovlje
Tavčar Jurij	1892	Dutovlje
Tavčar Jožef	1880	Dutovlje
Tavčar Ivan	1866	Dutovlje
Ukmar Jožef	1865	Dutovlje
Tavčar Anton	1858	Dutovlje
Vrabec Ivan	1840	Dutovlje
Gomizelj Lovrenc	1830	Dutovlje
Petrič Tomaž	1830	Dutovlje
Kesmič Anton	1898	Gabrovica
Bandel Jožef	1868	Gabrovica
Colja Avgust		Gabrovica
Kralj Dominik	1898	Gorjansko
Štrekelj Ivan	1866	Gorjansko
Kosmina Anton	1861	Gorjansko
Uršič Franc	1828	Gorjansko
Kosmina Viktor		Gorjansko
Žigon Anton	1841	Ivanji Grad
Cerkvenik Ivan	1878	Kačiče
Kozina Anton	1892	Klanec pri Kozini
Andrejašič Jožef	1882	Klanec pri Kozini
Metlika Ivan	1875	Klanec pri Kozini
Narobe Ludvik		Klanec pri Kozini
Kos Matija	1892	Kobdilj
Vales Franc	1850	Kobdilj
Merkel Rihard	1896	Komen
Štrekelj Vladimir	1894	Komen
Mihael Anton	1886	Komen
Godnič Avgust	1883	Komen
Suban Karl	1867	Komen
Godnič Alojz	1861	Komen
Švara Jakob	1844	Komen

²⁶ O tipih plovil glej več: Terčon, *Z barko v Trst*, str. 109–127; Bonin, Čeh, Slovenci in pomorstvo, str. 41–82.

²⁷ Pahor, Slovenski podoficirski kader, str. 28–29; PMSMP, zgodovinska dokumentacija, kartoteka A–O mornarice.

²⁸ Gl. tabelo 1. PMSMP, zgodovinska dokumentacija, kartoteka A–O mornarice. Spisek mornarjev je urejen po krajih rojstva (večinoma iz področja nekdanje občine Sežana) ter letnici rojstva. V kolikor ima kdo od bralcev nove podatke o avstro-ogrskem mornarju, rojenem na Krasu, prosimo, da to sporoči avtorici prispevka.

Avstro-ogrski mornarji s Krasa		
IME IN PRIIMEK	LETO ROJSTVA	KRAJ ROJSTVA
Godnič Anton	1837	Komen
Stibilj Ferdinand Jožef	1832	Komen
Furlani Andrej	1809	Komen
Kovačič Alojz	1891	Komen
Jazbec Johann	1889	Komen
Pipan Henrik	1878	Komen
Umek Avgust		Komen
Kovačič Andrej	1844	Komen (domicil v Gradcu)
Lončar Jožef	1844	Kozina
Kavčič Leopold	1873	Lipa (pristojen v Temnico)
Derman(j) Franc	1842	Lipa
Gajzer Alojz	1897	Lipica
Gobec Alojz	1782	Loka pri Vremskem Britofu
Uljac Ivan		Lokev
Pammel Wilhelm	1889	Lokev (pristojen v Celovec)
Ivančič Ivan	1882	Matavun pri Divači
Benčič Ivan	1899	Materija
Cetin Ivan	1898	Materija
Gerik Jožef	1897	Materija
Drožina Jožef	1897	Materija
Ivančič Jožef	1885	Materija
Čepar Alojz	1899	Naklo
Mlač Matija	1895	Naklo
Obersnel Ciril	1886	Naklo
Petrinja Ivan	1878	Ocizla
Abram Karl		Ocizla
Bernetič Anton		Ocizla
Branica Jožef		Ocizla
Grahonja Jožef		Ocizla
Gropajc Anton		Ocizla
Škrli Evgen		Ocizla
Katalan Ivan	1875	Orlek
Pirjevec Alojz		Orlek
Brandel Anton	1844	Pliskovica
Šuc Anton	1844	Pliskovica
Antonini Sebastjan	1779	Podbrdo pod Slavnikom
Mahnič Ivan	1877	Povir
Štok Rudolf	1864	Povir
Mašič Pavel	1829	Povir
Svetlič Anton	1838	Prečnik? Komen?
Race Jožef	1889	Rodik
Race Jožef	1835	Rodik
Grilanc Franc	1867	Salež
Poušner Bogomir	1901	Senožeče
Hirš Oskar	1898	Senožeče
Skrinjar Emil	1898	Senožeče
Žizko Jakob	1898	Senožeče
Mahorčič Narcis	1896	Senožeče
Pegan Andrej	1896	Senožeče
Pavlin Alfonz	1862	Senožeče

Avstro-ogrski mornarji s Krasa		
IME IN PRIIMEK	LETO ROJSTVA	KRAJ ROJSTVA
Ka(o)nobelj Anton	1861	Senožeče
Križaj Jožef Franc	1860	Senožeče
Dejak Ivan	1856	Senožeče
Moravc Janez	1853	Senožeče
Suša Janez	1847	Senožeče
Lahajnar Vincenc	1846	Senožeče
Herzjach Anton	1840	Senožeče
Jurca Peter	1834	Senožeče
Moravc Janez	1832	Senožeče
Gogo(a)la Franc	1812	Senožeče
Šalomon Leodegar		Senožeče
Rebec Franc	1900	Sežana
Skrinjar Anton	1900	Sežana
Ukmar Ivan	1898	Sežana
Stojkovič Anton	1888	Sežana
Zorzi Avgust	1884	Sežana
Ples Rok	1883	Sežana
Bizjak Franc	1882	Sežana
Bunc Jožef	1882	Sežana
Mahnič Rudolf	1880	Sežana
Macarol Jakob	1874	Sežana
Mahnič Karel	1874	Sežana
Renčelj Anton	1865	Sežana
Renčelj Ivan	1865	Sežana
Tavčar Jakob	1864	Sežana
Kaliž Luka	1863	Sežana
Živec Jožef	1848	Sežana
Gulič Franc	1846	Sežana
Šavli Jožef	1846	Sežana
Gulič Jožef	1843	Sežana
Schaffer Anton	1837	Sežana
Špitaler Anton	1834	Sežana
Schaffer Karel	1831	Sežana
Colja Ivan	1822	Sežana
Antončič Franc		Sežana
Cunja Franc		Sežana
Godnik Alojz		Sežana
Šefer Kornelij		Sežana
Turkovič Jurij	1826	Sežana?
Šabec Franc Štefan	1819	Studenec pri Senožečah
Štrukelj Albin		Škocjan
Mihalj Anton	1887	Škrbina
Fakin Štefan	1882	Škrbina
Fakin Alojz	1882	Škrbina
Fakin Franc	1870	Škrbina
Papin Anton	1862	Škrbina
Fakin Karel	1861	Škrbina
Bunc Jožef	1820	Škrbina
Colja Ivan	1800	Škrbina
Fabjan Emil Gašper	1878	Štanjel
Koban Henrik	1844	Štanjel
Švagelj Sebastjan	1834	Štanjel
Švagelj Avgust	1829	Štanjel
Renn Viktor		Štanjel
Gorjanc Ivan	1880	Štorje

Avstro-ogrski mornarji s Krasa		
IME IN PRIIMEK	LETO ROJSTVA	KRAJ ROJSTVA
Slejko Anton	1847	Štorje
Bandelj Jožef	1849	Tomačevica
Makovič Franc (Makovec)	1828	Tomačevica
Obersnel Franc	1900	Tomaj
Ravbar Rudolf	1900	Tomaj
Rože Franc	1900	Tomaj
Slavec Viktor	1900	Tomaj
Rože Rudolf	1898	Tomaj
Pipan Ivan	1896	Tomaj
Čefuta Rudolf	1895	Tomaj
Antončič Ludvik	1894	Tomaj
Panikali (Panigaj) Evgen	1873	Tomaj
Cunja Franc	1870	Tomaj
Gorup Alojz	1869	Tomaj
Ukmar Anton	1866	Tomaj
Ukmar Maks	1866	Tomaj
Macarol Peter	1865	Tomaj
Sonč Anton	1865	Tomaj
Starč Ivan	1865	Tomaj
Rože Alojz	1864	Tomaj
Germek Ivan	1820	Tomaj
Novak Franc	1880	Vreme
Eder Franc	1833	Vreme
Eder Anton	1833	Vreme
Knobl Franc	1831	Vreme
Guštin Jožef	1873	Vrhovlje
Mihael Lazar	1874	Vrhpolje
Kocjan Franc	1876	Žirje

Salež in Zgonik.²⁹ Takih je v muzejski kartoteki več kot 50, ni pa kot kraj rojstva upoštevan Trst, ki je najboljšejejši.

Izpostaviti pa moramo kontraadmirala Karla Schafferja iz Sežane. Bil je komandant pomorske vojaške akademije na Reki. Rojen je bil v Sežani 16. oktobra 1831, kjer je 4. junija 1904 tudi umrl in kjer je pokopan. Na pokopališču v Sežani stoji lep obelisk z napisom, da je tam pokopan kontraadmiral Karel Schaffer. Njegov oče je bil zdravnik in naj bi bil iz Sežane, mama pa se je v Sežano priselila s Črnega vrha. Vsi arhivski viri navajajo slovenščino kot njegov materni jezik. Po končani osnovni šoli, ki jo je obiskoval v Sežani, je šolanje nadaljeval na gimnaziji v Ljubljani, potem pomorsko trgovsko akademijo v Trstu, nato pa še Vojnopomorsko akademijo v Trstu. Leta 1848 je diplomiral. Po diplomi je bil zaposlen

²⁹ Gl. tabelo 2. PMSMP, zgodovinska dokumentacija, kartoteka A–O mornarice. Spisek mornarjev je urejen po krajih rojstva ter letnici rojstva. V kolikor ima kdo od bralcev nove podatke o avstro-ogrskem mornarju, rojenem v kraških vaseh v Italiji, prosimo, da to sporoči avtorici prispevka.



Zastavnik avstro-ogrške mornarice, miner Matija Kos iz Kobjilja (fotodokumentacija Pomorskega muzeja »Sergej Mašera« Piran, inv. št. P 4037).

Tabela 2

Avstro-ogrski mornarji iz kraških krajev v Italiji		
IME IN PRIIMEK	LETO ROJSTVA	KRAJ ROJSTVA
Skubè Vilibald	1826	Bazovica
Cesar Jožef	1844	Bazovica
Gheralde Jernej	1859	Kontovel
Ražem Anton	1862	Bazovica
Rus Mihael	1862	Kontovel
Gheralde Ivan	1867	Kontovel
Kalc Anton	1874	Bazovica
Gerlanc Karl	1881	Kontovel
Tenze Valentin	1834	Križ
Tenze Jožef	1853	Križ
Tritjak Ivan	1853	Križ
Sulčič Blaž	1860	Križ
Verginella Anton	1861	Križ
Černe Dominik	1868	Križ
Košuta Mihael	1873	Križ
Sulčič Martin	1873	Križ
Švab Jernej	1874	Križ
Ficko Jožef	1882	Križ
Sta(u)rman Emerich	1882	Križ
Belaj Georg	1883	Križ
Poljak Andro	1883	Križ
Furlan Anton Sebastjan	1829	Mavhinje

Avstro-ogrski mornarji iz kraških krajev v Italiji		
IME IN PRIIMEK	LETO ROJSTVA	KRAJ ROJSTVA
Pertot Maksimilijan	1896	Nabrežina
Fehter Karl	1882	Nabrežina
Cotič Ivan	1873	Nabrežina
Župel Viljem	1872	Nabrežina
Svoboda Vencel	1850	Nabrežina
Pertot Jožef	1821	Nabrežina
Skerlavaj Jožef	1872	Opčine
Sosič Ivan Marija	1856	Opčine
Sosič Anton	1856	Opčine
Sosič Andrej	1854	Opčine
Sosič Jožef	1852	Opčine
Sosič Valentin	1852	Opčine
Lukežič Ludvik Robert	1839	Opčine
Jaroš Franc	1819	Opčine
Štrukelj Alojz	1885	Prosek
Cibic Jožef	1876	Prosek
Prašelj Ivan	1876	Prosek
Versa Ivan	1872	Prosek
Štrukelj Jožef	1863	Prosek
Gorjup Alojz	1860	Prosek
Nabergoj Ivan	1860	Prosek
Živic Silvester (Cibic)	1860	Prosek
Versa Jurij	1859	Prosek
Pertot Andrej	1858	Prosek
Luuxa Martin	1856	Prosek
Cibic Jernej	1853	Prosek
Ukmar Matej	1851	Prosek
Seliš Andrej	1844	Prosek
Legiša Anton	1897	Slivno
Legiša Emanuel	1897	Slivno
Justin Ivan	1896	Zgonik
Rudi Ivan		Zgonik

kot kadet na goleti³⁰ Elisabeth v Benetkah. Kasneje je služboval na peniši Sybilla, peniši Hekate, peniši Kalliope, goleti Elisabeth in brigu Pylades. Leta 1857 je napredoval v poročnika fregate ter nadaljeval službovanje na parniku Elisabeth, s plovbo okoli sveta na fregati Adria, korveti E. H. Friedrich, bojni ladji Kaiser in jahti Fantasie. V tem času se je spoznal s cesarjevim bratom nadvojvodo Maksimilijanom, ki je Schafferja imenoval za osebnega tajnika in s katerim je odpotoval v Mehiko. Tam naj bi ga pred ustrelitvijo rešila bogata Mehičanka, s katero se je poročil ter se z njo vrnil v Sežano. Po vrnitvi se je vkrcal na bojne ladje, napredoval v svojih činih in s korveto Helgoland, na kateri so bili vkrcani kadeti, odplul na Daljni vzhod. Na tem potovanju so do izraza prišle njegove pedagoške sposobnosti. Po službi na fregati Novara ter drugih obveznostih je bil povišan v čin kontraad-



Kontraadmiral Karel Schaffer iz Sežane (fotodokumentacija Pomorskega muzeja »Sergej Mašera« Piran, inv. št. P 3953).

mirala in bil imenovan za komandanta Vojnopomorske akademije na Reki. Bil je neposredno odgovoren za vzgojo mornariškega kadra. V času njegovega vodenja so se šolali številni gojenci, ki so potem v času prve svetovne vojne nosili na ramenih težo morskoga bojevanja. V starosti 56 let se je Schaffer upokojil in se vrnil v Sežano, kjer se je nastanil v očetovi hiši. Že med dopustom po vrnitvi z Daljnega vzhoda se je včlanil v lovsko družino, ki je imela tedaj lovišča vse od Koprive do Štjaka in Divače. Od tedaj dalje je vsak prosti trenutek izkoristil za lov. Žena se je s sinovoma vrnila v Mehiko, on sam pa je vse do smrti živel v Sežani. V oporoki je zapisal, da želi biti pokopan pod hruško na domačem vrtu. Te želje mu mornarica ni mogla upoštevati. Organizirali so mu vojaški pogreb z vsemi častmi. Iz Trsta in Pulja so prišle v Sežano mornariške čete, z Reke gojenci Vojnopomorske akademije. Komanda mornarice je dala na njegov grob postaviti obelisk iz črnega marmorja.³¹

Med obema vojnama

Ker je bil poklic pomorščaka, častnika trgovske ali vojne mornarice v preteklosti zelo spoštovan in družbeno vrednoten, lahko tu iščemo zanimanje za plovbo. Med obema vojnama je veliko slovenskih

³⁰ O tipih plovil glej več: Terčon, *Z barko v Trst*, str. 109–127; Bonin, Čeh, Slovenci in pomorstvo, str. 41–82.

³¹ Pahor, *Kontraadmiral*, str. 29–30; PMSMP, zgodovinska dokumentacija, kartoteka A–O mornarice.

fantov s celinskega območja odhajalo v vojaške in trgovske pomorske šole in se potem zaposlilo na vojaških ladjah. Ker je kraško območje spadalo pod Italijo, so fantje vojaški rok služili v italijanski vojski, tudi v italijanski mornarici. Pluli so predvsem na ladjah italijanske trgovske in vojne mornarice. Tukaj lahko navedemo Franca Budala iz Komna (r. 1901), ki je služil vojsko kot artilerijski podnadrednik v italijanski vojni mornarici na ladjah San Giorgio, Villa di Campagna in Maria Bianca. Josip Jakomin iz Štanjela (r. 1912) je v italijansko mornarico odšel prostovoljno. Na ladjah je služil vso drugo svetovno vojno in v italijanski mornarici ostal kot oficir tudi po končani vojni. Josip Regent iz Kontovela (r. 1902) je plul najprej na vojnih, potem pa na trgovskih ladjah. Italijanska mornarja sta bila tudi Anton Skrinjar (r. 1908) iz Sežane in Viktor Zega iz Svetega pri Komnu (r. 1902), ki je bil vpoklican v italijansko vojno mornarico kot mehanik v trziški ladjedelnici. Po končanem služenju vojske je do leta 1939 plul na ladjah trgovske mornarice. Leta 1926 je bil v vojno mornarico vpoklican Ivan Žiberna iz Tomaja (r. 1907), ki pa se je leta 1929 odselil v Argentino. V italijanski mornarici so bili tudi fantje iz postojnskega območja: Lado Lumbar iz Hrašč (r. 1911), Anton Lunder iz Postojne (r. 1903), ki je študiral na vojnopomorski akademiji v Livornu in je služil na italijanskih ladjah kot oficir do leta 1937, pa Marijan Urbas (r. 1923) iz Orehka pri Postojni in drugi.³²

Za časa fašistične Italije so se v specifičnih političnih in strankarskih razmerah številni Kraševci izselili, nekateri legalno, drugi ilegalno, v Kraljevino Jugoslavijo. Nekateri izmed njih so se tam šolali na trgovskih ali vojnopomorskih šolah ter opravili začetno usposabljanje in službovanje na jugoslovanskih trgovskih ali vojaških ladjah. Eden takih je bil Zor-

ko Tavčar³³ iz Dutovelj, kasneje direktor prvega povojnega pomorskega podjetja oz. pomorske agencije Agmarit v Piranu.

Število slovensko govorečih delavcev se je v tem obdobju v pristaniščih zmanjšalo.³⁴ V ladjedelnicah, zlasti v Trstu in Tržiču, je delo v italijanskem obdobju našlo veliko Kraševcev, zlasti iz najbližjih vasi. Ciril Terčon iz Gorjanskega je med obema vojnoma in takoj po drugi vojni delal v ladjedelnici v Tržiču. Tam sta živela z ženo v najetem stanovanju. Leta 1931 se jima je rodil sin Vid. Plača je bila dobra, zaslužil je dobro in si v rodnem Gorjanskem kupil domačijo, kjer je družina potem živela.³⁵

Zaposlovali so se na ladjah različnih pomorskih družb italijanske trgovske mornarice. Mario Pangos se je rodil leta 1908 na Brjah pri Komnu v revni kmečki družini. Leta 1928 se je vkrcal na ladjo pomorske družbe Lloyd Triestino iz Trsta. Pomorska družba Lloyd Triestino je po reorganizaciji³⁶ italijanske trgovske mornarice leta 1936 opravljala prevoze na pomorskih linijah v Afriki, izven Suez in Gibraltarja, na linijah za Azijo in Avstralijo ter vse linije, ki so jih do leta 1936 vzdrževala družbe Tržaški Lloyd, Tirrenia in Veneziana izven Suez, Libera triestina za Afriko in Italia za Avstralijo. Tega leta je namreč Italijanska trgovska mornarica doživela temeljito reorganizacijo. Po njej so obstajale samo 4 pomorske družbe (Italia s sedežem v Genovi, Lloyd Triestino s sedežem v Trstu, Tirrenia v Neaplju in Adriatica v Benetkah), ni pa ta reorganizacija posegala v poslovanje majhnih lokalnih pomorskih družb ali posameznikov ladjarjev. Poseben status so dobile tudi glavne luke: Genova, Trst, Neapelj, Benetke, Reka, Palermo in Bari, ki so bile najpomembnejše za italijansko državno trgovsko mornarico.

Na ladjah Tržaškega Lloyda je bil Mario Pangos zaposlen kot kuhar. Po pripovedovanju njegove prvorojene hčerke Lidije je ladja vozila Jude. Med vojno je bila ladja zajeta in zasidrana v Mozambiku v Afriki. Domov se je vrnil šele leta 1946, ko je ladja pripeljala premog v Benetke. Takrat je prvič videl svojo drugorojeno hčerko Milko, ki je bila rojena leta 1940. Celo vojno namreč njegova družina ni imela o njem prav nobene informacije. Ker doma po vojni ni našel dela primerne dela, je šel v Opatijo. Do upokojitve leta 1970 je opravljal delo kuharja in šefa kuhinje v več opatijskih hotelih. Po upokojitvi se je takoj za stalno preselil v Piran in tu živel do smrti leta 1980. »Po srcu je vedno ostal Kraševček« in redno je zahajal v domačo vas.³⁷

Tabela 3:

POMORŠČAKI med obema vojnoma		
IME IN PRIIMEK	DATUM ROJSTVA	KRAJ ROJSTVA
Budal Franc	1901	Komen
Regent Josip	1902	Kontovel
Urbas Marijan	1923	Orehok
Lunder Anton	1903	Postojna
Skrinjar Anton	1908	Sežana
Zega Viktor	1902	Sveto
Jakomin Josip	1912	Štanjel
Žiberna Ivan	1907	Tomaj
Lumbar Lado	1911	Hrašče

³² Gl. tabelo 3. PMSMP, zgodovinska dokumentacija, kartoteka italijanske vojne mornarice. Kartoteka je pomanjkljiva. Spisek mornarjev je urejen po krajih rojstva ter letnici rojstva. Prosimo bralce, da avtorici prispevka sporočijo podatke o mornarjih, ki so služili v italijanski vojni ali trgovski mornarici med obema vojnoma.

³³ Več v poglavju o povojnem obdobju.

³⁴ Pahor, *Po jamborni cesti*, str. 31–33.

³⁵ Ustni vir, Vid Terčon, 7. 5. 2015.

³⁶ Italijanska trgovačka mornarica, str. 387–388.

³⁷ Pisni zapis, Vid Terčon, 2015; Ustni vir, Lidija Terčon, roj. Pangos, 7. 5. 2015; Ustni vir, Vid Terčon, 7. 5. 2015.



Mario Pangos (Brje pri Komnu) je bil kuhar na italijanskih trgovskih ladjah (last: Lidija Terčon, osebni arhiv).

Partizanski pomorščaki in ohranjanje spomina

V Piranu je bil na pobudo Republiškega odbora ZZB NOV Slovenije in na predlog občinskega odbora ZZB NOV Piran 16. maja 1968 pri odboru ZZB NOV v Piranu konstituiran Odbor Slovenskih partizanskih pomorščakov. Njegov ustanovni namen je bil, da »razvija pomorske tradicije« in zbira gradivo iz pomorske preteklosti »na morju in obalah Primorske«. Prvo srečanje nekdanjih partizanskih mornarjev je bilo 12. oktobra 1968 v Piranu. Takrat se je začelo tudi sodelovanje partizanskih pomorščakov s Pomorskim muzejem »Sergej Mašera« Piran, ki traja še danes. 17. oktobra 1981 so se preimenovali v Skupnost partizanskih pomorščakov Slovenije (SPPS). Pod vodstvom dolgoletnih predsednikov Slavka Kavška, Viljema Klemenca, Mira Kocjana in Jožeta Raceta so sodelovali pri različnih programskih akcijah: najprej pri zbiranju gradiva in izdaji knjige Janeza Tomšiča *Narodnoosvobodilni boj na Jadranu in slovenski pomorščaki*,³⁸ nato pa še na vsakoletnih

proslavah ob piranskem občinskem prazniku, 15. oktobru, pri postavitvi spomenika partizanom pomorščakom v Portorožu 15. oktobra 1977, postavitvi in odkritju spominske plošče v Loparju, odkritju spominske plošči na Planini nad Cerknim, postavitvi in odkritju spominske plošče v Škofih pri Komnu, odkritju spominske plošče v Savudriji, urejanju spominskega parka na Vojskem pri Idriji, pri poimenovanju dijaškega doma v Portorožu po Baldomirju Sajetu in odkritju njegovega doprsnega kipa, pokopu posmrtnih ostankov Sergeja Mašera 17. aprila 1987 in pri številnih drugih aktivnostih.

V tem kontekstu je pomembna predvsem kraška vas Škofi v današnji komenski občini, kjer je leta 1945 deloval Mornariški informativni center. V Trnovskem gozdu je bila ustanovljena Mornariška grupa IX. korpusa, v Istri v Loparju pa oktobra 1944 Mornariški odred Koper. Ustanovitev in razvoj obeh enot sta narokovala, da bi bilo dobro na Krasu ustanoviti mornariški center, kjer bi lahko zbirali obveščevalne podatke in vodili obveščevalno mornariško mrežo na Koprskem in Tržaškem ter pošiljali prek kurirjev podatke v mornariško grupo. Mornariški center je postal Mornariški informativni center. Okrog 10. januarja 1945 je vodstvo mornariške grupe napotilo štabno patroljo na Kras. V njej so bili načelnik štaba Slavko Kavšek, referent za zavezo Branko Ahčin in domačin s Krasa Zdravko Jerič. Patrolja se je mudila na Krasu teden dni in se premikala na relaciji Čaven–Dobravlje–Brje pri Koprivi–komanda mesta Sežana–Tublje pri Komnu–Sveto pri Komnu–Pedrovo–Ajdoščina–Otlisca–Gorenja Trebuša. Ugotovljeno je bilo, da na Krasu obstajajo pogoji za ustanovitev Mornariškega informativnega centra, a le, če Mornariška grupa zagotovi svoj obveščevalni kader. Za vodjo Mornariškega informativnega centra je bil imenovan Mario Segolin. 19. januarja 1945 je oddelek obveščevalcev odpotoval iz Gorenje Trebuše čez Mrzlo Rupno in Predmejo v Rubije pri Komnu, kjer je bil pripravljen prvi bunker Mornariškega informativnega centra. Sčasoma so se preselili v Škofe pri Komnu. Vodja je dobil potrebne podatke o organizaciji mornarice in tudi prve zadolžitve. Začela se je razvijati mornariška obveščevalna in informativna mreža, ki je Vodstvu mornariške grupe poročala o stanju na terenu.³⁹

Kartoteka NOB v Pomorskem muzeju »Sergej Mašera« Piran šteje 46 partizanskih pomorščakov iz nekdanje občine Sežana. Med njimi so bili večinoma borci, ki so se po kapitulaciji Italije zbirali pod zavezniškim okriljem na Bližnjem vzhodu, na Malti in v južni Italiji. To so bili nekdanji italijanski vojniki, primorski Slovenci in istrski Hrvati. V Bariju je v začetku oktobra 1943 začelo delovati prvo predstavništvo NOVJ. Pomorščaki so se zbirali v mornariški četi Digheila pri Aleksandriji, od tod pa odšli v Gi-

³⁸ Knjigo (868 strani) je založila SPPS leta 1974. Priložen ji je Seznam slovenskih pomorščakov v NOB na Jadranu.

³⁹ Tomšič, *Narodnoosvobodilni boj*, str. 640–643; PMSMP, zgodovinska dokumentacija, kartoteka NOB.



Spominska plošča Mornariškemu informativnemu centru v Škofih pri Komnu. Venec so položili Giorgio Ribarič, predsednik SPPS, Jože Race, častni predsednik SPPS, Tamara Obreza Medved, predstavnica Vojašnice Slovenski pomorščaki iz Ankarana, župan občine Komen Danijel Božič ter Bojan Česnik, predsednik ZZBNOV Piran (foto in last: Bojan Česnik, osebni arhiv).

neifo v mornarico NOVJ. Pomembna je bila zlasti baza Monopoli. Oktobra 1943 se je v Carbionari izoblikovala I. prekomorska brigada, ki se je preselila v Gravino. Ta je postala eden od centrov nabora partizanov prekomorcev, tudi pomorščakov prekomorcev. Od tod, tako iz Severne Afrike kot iz Južne Italije, so enote odhajale v Jugoslavijo, izkrcali so jih na dalmatinsko obalo in tudi na otoke. Nekateri od njih so se pridružili partizanski mornarici, drugi so nadaljevali pot čez Bosno v Slovensko primorje. Eni so se bojevali v enotah različnih Pomorskih obalnih sektorjev (POS),⁴⁰ nekateri drugi so bili v Pomorski obalni komandi srednjega ali severnega Jadrana. Njihovo vlogo je, poleg v Postojni rojenega Janeza Tomšiča,⁴¹ v številnih člankih, razpravah in knjigah opisal Brkinec Albert Klun.⁴² Vse do svoje smrti leta

2002 je tesno sodeloval s Pomorskim muzejem »Sergej Mašera« Piran. Muzeju je podaril velik del svoje fotografske zupuščine, ki priča o slovenskih partizanskih pomorščakih. Pri ohranjanju spomina na partizanske pomorščake in pri zbiranju in hranjenju gradiva o njih, med drugim tudi za postavitev spominske plošče v Škofih, so se zelo angažirali Miro Kocjan, rojen v Žirjah pri Povirju leta 1924, Jože Race, rojen v Matenji vasi leta 1927, Ciril Kobal iz Ponikev (r. 1920), Žarko Živec (r. 1922) iz Skopega in drugi, ki jih bomo navedli.⁴³

Miro Kocjan⁴⁴ je bil eden tistih Kraševcev, ki so pri zapisovanju pomorske zgodovine dodali svoj prispevek. Rojen je bil leta 1924 v Žirjah pri Sežani. Kot domoljub, intelektualc, dopisnik, novinar, publicist in politik, mednarodni komentator in sodelavec v pripravi gradiva za mirovno pogodbo z Italijo leta 1947, za podpis Londonskega memoranduma leta 1954 in za sklenitev Osimskih sporazumov leta 1975, direktor in glavni urednik Radia Koper,

raziskovalec, zbiralec ter avtor in soavtor številnih knjig o prekomorskih brigadah in borbah prekomorcov, zbral pa tudi podatke in gradivo o pomorščakih prekomorcov. PMSMP, zgodovinska dokumentacija, kartoteka NOB.

⁴³ Navedla sem partizanske pomorščake, ki so izvirali iz krajev, obravnavanih v tem prispevku. Poleg imena je navedena le še letnica rojstva, ne pa tudi vloga med NOB, niti partizanska enota oziroma njihova nadaljnja vojaška kariera. Vse, ki imate podatke ali gradivo o partizanskih pomorščakih, prosimo, da ga posredujete avtorici.

⁴⁴ Ustni vir, Miro Kocjan, magnetofonski in pisni zapisi pri avtorici; http://www.rtvsl.si/pda/?&cc_mod=pda&cop=blog&fnc=entry&cid=78998&public=pub

⁴⁰ Pomorski obalski sektor (POS): I POS, II, POS, III POS.

⁴¹ Janez Tomšič, kontraadmiral JVM, avtor knjige Narodnoosvobodilni boj na Jadranu in slovenski pomorščaki, je bil rojen 6. 3. 1909 v Postojni. Otroštvo je preživel v Novem mestu. V letih 1928–1931 je obiskoval Vojnopomorsko akademijo v Dubrovniku. Bil je aktivni pomorski častnik v jugoslovanski vojni mornarici. Po kapitulaciji jugoslovanske mornarice 17. 4. 1941 se je vrnil v Slovenijo in bil kot večina drugih starojugoslovanskih oficirjev interniran, najprej v Gonars in nato v Chiesanuovo pri Padovi. Avgusta 1943 se je pridružil partizanski vojski, kjer so ga kot poklicnega strokovnjaka pomorščaka kmalu določili v mornarico NOVJ. Zasedal je več vodilnih položajev. Leta 1945 je bil imenovan za komandanta jugoslovanske flote. To funkcijo je opravljal do upokojitve. Leta 1958 je pridobil čin kontraadmirala. Odlikovan je bil s številnimi odlikovanji. PMSMP, zgodovinska dokumentacija, kartoteka NOB.

⁴² Rojen 21. junija 1926 v Brezovici pri Hrpeljah. Bil je borec III. Prekomorske brigade in polkovnik SV (upokojen 1968),

Tabela 4.⁴⁵

PARTIZANSKI POMORŠČAKI		
IME IN PRIIMEK	DATUM ROJSTVA	KRAJ ROJSTVA
Metlika Srečko	1925	Bazovica
Metlika Andrej	1920	Bazovica
Križmanič Vinko	1920	Bazovica
Furlan Miroslav	1921	Branik
Benko Srečko	1909	Branik
Klun Albert	1926	Brezovica pri Hrpeljah
Žezlina Dominik	1920	Brje pri Komnu
Petelin Jože	1920	Cerovlje
Nedoh Ivan	1921	Dane pri Divači
Kavšek Slavko	1912	Divača
Eržen Viljem	1900	Divača
Sardoč Stane		Divača
Grmek Jože		Divača
Grojan Albert	1922	Dol pri Opatjem selu
Jerič Zdravko	1923	Gabrovica
Brundula Alojz	1907	Godnje
Rebec Ivan	1910	Gorenje
Šebek Jože-Pino	1912	Hrpelje-Kozina
Polh Anton	1922	Kačiče
Švagelj Emil	1918	Kobdilj
Švagelj Zdravko		Kobdilj
Kukanja Viktor		Kobjeglava
Abram Alojz		Kobjeglava
Umek Franc	1909	Komen
Ukmar Just	1921	Kontovel
Danev Alojz	1920	Kontovel
Gerlanc Angel	1919	Kontovel
Starc Avgust	1914	Kontovel
Bogatec Ivan	1924	Križ pri Trstu
Pelicon Edvard	1923	Križ pri Trstu
Tence Karel	1923	Križ pri Trstu
Tretjak Virgil	1923	Križ pri Trstu
Busetti Just	1922	Križ pri Trstu
Kariž Vladimir	1922	Križ pri Trstu
Verginella Cvetko	1921	Križ pri Trstu
Sedmak Rado	1920	Križ pri Trstu
Tence Cvetko	1919	Križ pri Trstu
Sedmak Venceslav	1919	Križ pri Trstu
Stefančič Ivan	1919	Križ pri Trstu
Švab Ambrož	1913	Križ pri Trstu
Tence Angel	1909	Križ pri Trstu
Košuta Angel	1908	Križ pri Trstu
Sulčič Virgil		Križ pri Trstu
Cegan Slavko	1921	Lipa
Mirc Anton	1921	Lokev
Crkvenik Srečko	1914	Lokev
Ražem Anton		Lokev

PARTIZANSKI POMORŠČAKI		
IME IN PRIIMEK	DATUM ROJSTVA	KRAJ ROJSTVA
Milič Jožef	1912	Mali Repnič
Benčan Ludvik		Matenja vas
Race Jože	1926	Matenja vas
Trampuž Franc	1912	Mavhinje
Gruden Bogomil	1924	Nabrežina
Žužek Stanislav	1922	Nabrežina
Legiša Alojz	1922	Nabrežina
Gratton Arturo	1907	Nabrežina
Pahor Dominik	1907	Opatje Selo
Sosič Andrej	1912	Opčine
Malalan Ernest	1911	Opčine
Malalan Rudolf		Opčine
Guštin Jože	1912	Orlek
Pirjevec Mario		Orlek
Žagar Miroslav	1921	Padriče
Pečar Dušan	1920	Petrinje
Mahnich Danilo	1921	Plešivica
Vrabec Ciril	1921	Pliskovica
Šuc Lojze	1915	Pliskovica
Štok Miro	1912	Pliskovica
Hreščak Zorko	1914	Podgorje
Mareš Franc	1904	Podgorje
Pegan Vid	1922	Ponikve
Kobal Ciril	1920	Ponikve
Tomšič Janez	1909	Postojna
Požar Franc		Postojna
Fonda Albert	1920	Povir
Razpor Edvard		Prestranek
Rupelj Ivan	1924	Prosek
Versa Alojz	1923	Prosek
Podbršček Ivan	1918	Rodik
Ferligoj Marijan	1922	Rubije
Picek Edvard	1911	Senožeče
Feltrin Alojz		Senožeče
Hrovatin Saco	1923	Sežana
Skrinjar Branko	1920	Sežana
Živec Žarko	1922	Skopo
Kermolj Danilo	1918	Sveto pri Komnu
Fakin Anton	1916	Štanjel
Furlan Alojz	1922	Tomačevica
Milkovič Stanislav	1923	Trebče
Rebula Alojz	1921	Veliki Dol
Švagelj Marijan	1921	Veliki Dol
Pirc Franc	1921	Vojščica
Štolfa Rafael	1912	Volčji Grad
Mihalj Alojz	1908	Volčji Grad
Požrl Alojz		Vremski Britof
Košuta Jožef	1908	Zgonik
Kocjan Miro	1924	Žirje

⁴⁵ Gl. tabelo 4. V tej tabeli so združeni kraški kraji in slovenski kraški kraji v današnji Italiji.

dvakratni predsednik občinske skupščine v Kopru, nosilec številnih družbenih funkcij in častni občan Mestne občine Koper je bil za strokovne delavce Pomorskega muzeja Piran pri različnih študijah bogat vir informacij.⁴⁶

Tudi Jože Race⁴⁷ (27. 9. 1927 – julij 2014) je bil tesen sodelavec Pomorskega muzeja Piran. Rodil se je v delavski družini v Matenji vasi pri Postojni, a se je z družino kmalu preselil v Rodik. Ob začetku 2. svetovne vojne se je v Trstu učil za mehanika. Po kapitulaciji Italije je septembra 1943 vstopil v Brkinško brigado, ob formiranju Istrskega odreda je postal njegov borec. Bil je kurir v obveščevalni skupini »Doberdob«, 19. januarja 1945 pa je bil premeščen v štab mornariške grupe pri IX. korpusu. Od leta 1985 dalje je bil aktiven član odbora partizanskih pomorščakov Slovenije, za predsednika SPPS pa je bil izvoljen 18. novembra 1994. To funkcijo je opravljal vse do leta 2011, ko se je zaradi šibkega zdravja umaknil in mesto prepustil mlajšemu kolegu. Po osamosvojitvi Slovenije je redno sodeloval s 430. mornariškim divizionom v Vojašnici Slovenski pomorščaki v Ankaranu.

Ciril Kobal (11. 10. 1920 – junij 2014) je bil rojen v Ponikvah. Bil je prekomorec, borec mornariških enot NOVJ. V NOVJ je vstopil 23. septembra 1943 v Bariju. Bil je radiotelegrafist v štabu III. Pomorsko obalnega sektorja na Dugem otoku ter v štabu II. Pomorsko obalnega sektorja v Zadru. Vse do smrti je sodeloval z raziskovalci, varuhi in pisci zgodovine druge svetovne vojne, od posameznih avtorjev do muzejev. Poleg sodelovanja s Pomorskim muzejem je bilo v zadnjem obdobju pomembno njegovo sodelovanje z Muzejem novejšje zgodovine Slovenije in zgodovinarko ter kustosinjo Ireno Uršič pri razstavi o

Prekomorcih in zbiranju podatkov o slovenskih fantih v italijanski vojski.⁴⁸

Priseljevanje Kraševcev na obale Jadranskega morja po drugi svetovni vojni⁴⁹

Čas od osvoboditve leta 1945 do septembra 1947, ko je stopila v veljavo mirovna pogodba z Italijo, in vse do Londonskega memoranduma oktobra 1954, je bil nekakšen prehodni čas za vse prebivalce STO, tako tiste v coni B s središčem v Kopru, kot tiste v coni A. Zaradi ekonomskih, političnih in družbenih sprememb se je v tem obdobju v sosednjo Italijo izselil velik del avtohtonega mestnega pa tudi del zalednega prebivalstva. S tem se je spremenila etnična podoba celotnega območja. Šele priključitev k matični Sloveniji leta 1954 je Kopru odprla vrata za organiziran in pospešen gospodarski in družbeni razvoj ter oblikovanje načrtov gospodarskega in družbenega razvoja. Po izgubi Trsta se je mesto dokončno odprlo zaledju, ne samo bližnjemu istrskemu, temveč celotnemu slovenskemu.

Londonski memorandum je povzročil preselitvene tokove v več smeri. Izpraznjeni prostor v treh obalnih mestih, ki je nastal z izselitvijo večinskega dela prebivalstva v Italijo, je omogočil, da so se na to ozemlje začeli priseljevati ljudje iz cone B Julijske krajine in tudi iz cone A STO. Začeli so se zaposlovati v industrijskih obratih na obali in se dobro znašli tudi v pomorski dejavnosti. Jugoslovanske oblasti ter politične in gospodarske sile so želele v Kopru razviti močno gospodarstvo, ki bi konkuriralo Trstu. Po dokončni izgubi Trsta so s Koprom skušali nadomestiti Trst. Predsednik slovenskega izvršnega sveta Boris Kraigher je po sprejemu Spomenice o soglasju oktobra 1954 dejal, popolnoma isto pa ponovil ob odprtju Luke Koper 7. decembra 1958: »Pomagali bomo dvigniti Koper, a ne kot konkurencio Trstu, ampak kot center, ki bo zamenjal Trst. Istra in Kras sta preobljudena in nimata sredstev za življenje. Ti so sedaj živeli od Trsta, to moramo nadomestiti v Kopru, na drugi strani pa po sporazumu normalizirati promet s Trstom. (...) Uspešno jim je organizirati masovna izseljevanja delavcev iz vasi, ki po novi razmejitvi pripadajo Jugoslaviji.«⁵⁰ Vse odločitve na gospodarskem področju so se podredile gradnji Luke Koper in tovarne Tomos. Oba projekta sta imela popolno prednost in monopol pri hitri gradnji stanovanjske infrastrukture, ki je bila iz dneva v dan bolj pomembna. Gospodarski zagon je potreboval delovno silo, ki pa je na tem območju ni bilo. Območje Slovenske Istre je desetletje po koncu

⁴⁶ Njegov oče je bil železničar, zato je bil v času fašizma kmalu premeščen v južno Italijo, kamor je odšla tudi njegova družina in kjer se je Miro Kocjan tudi šolal. Jeseni leta 1943 je odšel v partizane. Boril se je v prekomorskih brigadah, nato pa je deloval v Vrhovnem štabu narodnoosvobodilne vojske in Štabu jugoslovanske mornarice na Visu. Kot publicist je več let deloval in bil dopisnik medijev v tujini, še zlasti v sosednji Italiji. Kot poznavalec položaja zlasti v sosednjih deželah se je ukvarjal tudi z zunanjepolitičnimi vprašanji in je bil mednarodni komentator. Na Vojaški upravi Cone B STO v Kopru je kot eden od načelnikov sodeloval v odnosih z anglo-ameriško vojaško upravo v Trstu, leta 1946 pa je pomagal tudi v pripravah gradiva za mirovno pogodbo z Italijo in v mednarodnih odnosih nasploh. Neposredno je sodeloval v pripravah za podpis Londonskega memoranduma leta 1954 in za sklenitev Osimskih sporazumov leta 1975. Bil je urednik slovenskega programa in pomočnik direktorja Radia Koper ter kasneje tudi direktor in glavni urednika Radia Koper. V njegovem času je medij razširil program, povečal oddajno moč in začel prenašati dvojezični spored na ločenih valovih. Sodeloval je z revijo za družboslovje in kulturo *Primorska srečanja* in bil dolgoletni član časopisnega sveta *Primorskih novic*. Bil dolgoletni predsednik Skupnosti partizanskih pomorščakov Slovenije, sodeloval je s Pomorskim muzejem »Sergej Mašera« Piran, pisal govore za proslave, bil večkratni govornik na proslavah, ki so bile posvečeni partizanskim pomorščakom. Umril je leta 2012.

⁴⁷ Pogrebni govor, predsednik SPPS Giorgio Ribarič; PMSMP zgodovinska dokumentacija, NOB.

⁴⁸ PMSMP, zgodovinska dokumentacija, NOB.

⁴⁹ Povzeto po Terčon, *Vzpostavitev slovenskega pomorstva 1945–1958*, doktorska disertacija, poglavje Priseljevanje ali »Še svoje slike ne bi pustil tukaj«, str. 109–115.

⁵⁰ Citat iz Troha, Ukrepi, str. 212. N. Troha je citirala nedatiran govor Borisa Kraigherja po sprejemu Spomenice o soglasju, oktober 1954.

druge svetovne vojne veljalo za populacijsko prazno področje in za območje številčnejše emigracije kot imigracije.⁵¹

V Koprski okraj so že kmalu po vojni začeli prihajati prebivalci iz cone A in Italije, ki jih je italijanska ali zavezniška policija preganjala zaradi sodelovanja v odporišnem gibanju, partizanskih enotah ali članstva v močnih delavskih sindikatih. V večini so bili to nekdanji partizani in drugi udeleženci NOG, pa tudi italijanski delavci, ki so kot simpatizerji komunistov prihajali v Jugoslavijo gradit socializem.⁵² Prvi državljani Jugoslavije so na območje cone B začeli prihajati kmalu po koncu vojne oziroma takoj ob ustanovitvi cone B STO. Leta 1947 je bilo v coni B vsega 495 jugoslovanskih državljanov, v glavnem so bili izobraženci, učitelji, novinarji in dijaki slovenske pomorske in trgovske akademije ter slovenskega učiteljsišča. Šele po Londonskem sporazumu leta 1954 so se v izpraznjena obalna mesta začeli naseljevati prebivalci iz neposrednega istrskega zaledja, Krasa, notranjosti Slovenije in vse Jugoslavije.⁵³ Zaradi tedanjih življenjskih razmer in kljub nenačrtovani, a pričakovani demografski politiki, je tudi z bližnjega Krasa prišlo na obalno območje veliko prebivalcev, ki so se zaposlovali tudi v pomorskih podjetjih.

Veliko so jih na delo povabili, druge privabili. Kras je tako že drugič v povojnem obdobju preskrbel obmorske kraje z delovno silo. Prvič je bilo to v obdobju od 1948 do 1950, ko jih je za svoje gospodarske in obnovitvene dejavnosti vabilo reško gospodarstvo. Ponekod so s tovornjaki prišli po ljudi in jih prepeljali na Reko in večinoma so tja odhajale cele družine. Demografska gravitacija Notranjcev na Reko je razumljiva, a Kraševci, ki so bili zgodovinsko vezani na Trst, so si morali najti drug vir preživetja. Po letu 1954 pa je bila tudi v narodnostnem smislu bolj privlačna obala, ki je postala slovenska.

Naseljevanje Kraševcev in njihovo zaposlovanje je potekalo tudi v pomorskih podjetjih in industriji. Bolj natančno je ta problem pojasnil Danilo Petrinja, ki v svoji knjigi *Primorska 1945–1955*,⁵⁴ v okviru dogovarjanja za ustanovitev tovarne Tomos piše, kako so načrtovali razvoj Kopra in tudi poselitev tega območja. Najprej so menili, da bi tovarno Tomos zgradili v Sežani, potem pa je prišel v poštev Koper: »Koper moramo zgraditi v tako mesto in tam zgraditi tako industrijo, ki naj bi jo ljudje dobili namesto izgubljenega Trsta. Dober mesec pred rešitvijo tržaškega vprašanja je bila konferenca predsednikov in sekretarjev okrajev Se-

žana, Postojna in Koper v Kopru. Konferenco je vodil tov. Stane Kavčič, član Izvršilnega sveta LRS. (...) Na tej konferenci je Kavčič razvijal tezo, da bo treba Koper zgraditi v veliko mesto, zgraditi pristanišče, in da je dolžnost vseh, ne samo Primorcev, temveč vseh Slovencev, da vlagajo svoja materialna sredstva za izgradnjo Kopra. Razvijal je tezo, da samo s Koprom lahko nadomestimo izgubljeni Trst. Poudaril je, da se bodo morali ljudje zlasti s Krasa seliti v Koper itd.«⁵⁵ Na tem sestanku je še drugo zanimivo tezo podal Ervin Dovgan. Bil je proti izključni rasti Kopra. Prepričan je bil, da so potrebni dobro razviti centri vzdolž celotne meje z Italijo, če želijo konkurirati Trstu. Bil je proti temu, da bi izpraznili Kras in gradili samo v Kopru. »Tov. Dovgan je trdil, da je treba Koper zgraditi le toliko, kolikor je potreben za svoje neposredno zaledje. Poleg tega je menil, da moramo mi razvijati pristanišča na Reki, Splitu, Baru itd. Tov. Kavčič ga je ostro napadel, češ da je edini človek, ki ne razume slovenskih potreb do morja in slovenskega sočutja do Trsta.« Aleš Bებler Primož, eden glavnih jugoslovanskih akterjev pri urejevanju meje med Italijo in Jugoslavijo, naj bi ob ratifikaciji tržaškega sporazuma v zvezni skupščini v Beogradu dejal, »da je treba Koper graditi v takem obsegu, da bo služil svojemu neposrednemu zaledju in industriji v taki meri, da zaposli tiste ljudi, ki so bili do tedaj zaposleni v Trstu.«⁵⁶

O naseljevanju Kraševcev so se pogovarjali tudi v Ljubljani, kjer je predsednik slovenske vlade Boris Kraigher sklical konferenco sekretarjev okrajev Koper, Sežana in Postojna. Obvestil jih je, da ima Koper v primerjavi s Sežano več možnosti za gospodarski razvoj, saj bo edini dobil investicije za novo industrijo in tudi del anglo-ameriške pomoči. Za izselitev Kraševcev se je zavzemal tudi Miha Marinko, sekretar CK ZKS. Menil je celo, da bi moralo na Krasu ostati samo toliko ljudi, kolikor jih je potrebno za obdelavo vinogradov, drugi pa naj bi se izselili.⁵⁷ Čeprav informatorji tega niso potrdili, pa je vendarle mogoče zaključiti, da je bilo izseljevanje Kraševcev po letu 1954 v Koper, in v manjši meri v Piran in Izolo, načrtno in politično dejanje.

Slovinci, ki so se priselili na to območje še v obdobju cone B STO, so najprej prihajali izključno zato, da bi nadomestili odseljene delavce v upravi in drugih državnih organih. Ker so bili to v glavnem predstavniki novih oblasti, med domačini na istrskem podeželju niso bili najlepše sprejeti. Marta Verginella omenja drobne in na videz nepomembne izjave krajanov, ki so kazali na nestrpnost domačinov do oblasti, ne glede na njeno nacionalnost. V tem kontekstu je zelo pomenljiva izjava iz Šmarij leta 1946: »(...) da so prej bili Siciljani in sedaj so pa Kraševci, ki nas hodijo

⁵¹ Marinko, *Analiza prebivalstvenih kazalcev*.

⁵² Troha, *Odnosi*, str. 166; Gombač, *Controesodo*, str. 385–394; PAK, VUJA, šl. 1,2,3, 1945–47, foto v PMSMP, št. 154–161.

⁵³ Ustvarilo se je narodnostno izjemno pestro območje, kjer danes poleg Slovencev prevladujejo etnične skupine z območja nekdanje Jugoslavije. Kasneje je bil zelo prisoten pojav asimilacije, kar se odraža tudi v rezultatih kasnejših popisov prebivalstva. Marinko, *Analiza prebivalstvenih kazalcev*.

⁵⁴ Petrinja, *Primorska 1945–1955*, str. 183–184.

⁵⁵ Prav tam; Troha, *Ukrepi jugoslovanskih oblasti*, str. 212.

⁵⁶ Prav tam.

⁵⁷ Prav tam.

komandirat (...)«. ⁵⁸ A počasi se je začel spreminjati tudi značaj mest in njihova nacionalna sestava. Istranom iz zalednih krajev in občin ter Krasa so se kasneje pridružili še someščani s celotnega slovenskega nacionalnega prostora in iz drugih predelov Jugoslavije.

V letih 1947–1954, ko se še ni vedelo, kako se bo razrešil mednarodni spor, so zaposlitveni tokovi na Reko potekali po eni strani s slovenskega, po drugi pa tudi z italijanskega območja. Šlo je večinoma za ladjedelske delavce iz Tržiča, italijanske državljane, po narodnosti pa tako Slovence kot Italijane, ki so od pariške mirovne pogodbe dalje odhajali na Reko »gradit socializem«. ⁵⁹ Večina se jih je po informbirojevski resoluciji vrnila domov, nekateri med njimi so se najverjetneje ustavili tudi v Piranu, del pa jih je na Reki ostal za dlje časa ali za vedno. ⁶⁰ V Tržiču je bila zaradi ladjedelske industrije močna delavska baza z močnim sindikalnim gibanjem. To so bili večinoma delavci iz neposrednega tržiškega zaledja, od koder so proti Tržiču od ustanovitve ladjedelnice leta 1907 potekale vsakodnevne migracije okoliškega prebivalstva. Ker se je med delavci ne glede na narodnost po vojni izoblikovalo veliko simpatiziranje z Jugoslavijo in njenim modelom razvoja socializma, je ZVU od junija 1945 dalje z vsemi razpoložljivimi silami napadala jugoslovanski socialistični koncept. S tem je pripomogla k množičnemu izseljevanju delavcev ne glede na narodno pripadnost v Jugoslavijo, večinoma na Reko. Represije zaveznikov, zaposlovanje istrskih beguncev, nasilništvo, črnoborzijanstvo, neperspektivna prihodnost so marsikoga prepričale, da je odšel gradit socializem v Jugoslavijo. Kot je ugotovil Boris Gombač, so se »seznami odpuščenih in političnih preganjancev presenetljivo križali s seznamami izseljenih v Jugoslavijo.« ⁶¹ Po drugi strani je zaradi odhajanja delavcev iz Istre v Italijo primanjkovalo delavcev, tudi na Reki. Večinoma so tja odhajale cele družine. ⁶² Veliko je med njimi Primorcev, še zlasti Kraševcev. Šele po letu 1954 pa se je tok zaposlovanja in preseljevanja usmeril iz slovenskega zaledja in Dalmacije v piransko ladjedelnico in slovensko obalo.

Takrat dvaindvajsetletna Marija Terčon iz Nadrožice pri Komnu je na Reko prišla 28. februarja 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. Stanko je bil borec legendarnega partizanskega čolna Crvena zvijezda, ki se je potopil 1. aprila 1945, on pa se je izkrcal marca 1945. Poročila sta se in si na Reki

ustvarila dom in družino. Stanko se je potem zaposlil na Splošni plovbi Piran (SPP) in vse do svoje upokojitve plul na njenih ladjah. Umril je 2. februarja 2001 na Reki, žena Marija pa 1. julija 2015. Pokopana sta na pokopališču na Kozali. Sinova Boris in Oskar živita na Reki. Tudi Oskar je bil pomorščak in je vse do svoje upokojitve plul na ladjah Splošne plovbe Portorož oziroma ladjah njenih hčerinskih podjetij. ⁶³ 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 je Ladislav v Tržiču izgubil službo, si je delo našel na Reki. Tam sta z ženo živela do smrti. Njuni potomci živijo na Reki, kjer so si ustvarili svoje družine. ⁶⁴

Na Reko je leta 1949 kot ladjedelski delavec odšel tudi Ciril Terčon iz Gorjanskega. Med obema vojnama in takoj po njej je delal v ladjedelnici v Tržiču. Leta 1949 je skupaj s številnimi drugimi Kraševci iz Brestovice, Vojšćice in drugih vasi odšel delat na Reko v Ladjedelnico 3. maj. Med Reko in Opatjim selom je vsak konec tedna vozil tovornjak kot avtobus. Delavci so se ob koncu tedna vračali domov in se ob ponedeljkih zjutraj s tovornjakom ponovno vračali na delo. Ciril Terčon je na Reki delal do svoje upokojitve v letih 1955/56. ⁶⁵

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, po pripovedovanju njegove vnukinje Bogdane Stibilj, iz Ladjedelnice 3. maj z Reke s tovornjaki iskali delavce po Krasu. Zaposlil se je v Ladjedelnici 3. maj. Izkušnje z ladjedelskim delom je že imel, saj je prej delal v ladjedelnici v Tržiču. 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. Sin Jožef si je medtem že ustvaril svojo družino in ostal v domačem kraju, oče Jože Pahor pa 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. ⁶⁶

Po Londonskem memorandumu se je tudi pri ladjedelništvu v splošnih orisih ponovila migracijska slika, ki je veljala na splošno za celotno območje. Veliko ladjedelskih delavcev je prišlo s Primorske: s Krasa, iz Vipavske doline in z Goriškega, izučene ladjedelske mojstre pa je tedanji direktor piranske

⁵⁸ Verginella, Istrsko podeželje, str. 207.

⁵⁹ Gombač, Controesodo, str. 385–394.

⁶⁰ Ustni vir, Bogdana Stibilj, 2006; Ustni vir, David Škevin, 1992; PMSMP, zgodovinska dokumentacija; Gombač, Controesodo, str. 371; Troha: Odnosi ljudi in političnih strank do zavezniških vojaških uprav, str. 166.

⁶¹ Gombač, Controesodo, str. 384.

⁶² Prav tam, str. 385–394.

⁶³ Ustni vir, Marija Bizjak, Reka, 26. 9. 2006.

⁶⁴ Prav tam.

⁶⁵ Ustni vir, Vid Terčon, 11. 5. 2015.

⁶⁶ Ustni vir, Bogdana Stibilj, 2006. Glej tudi Hočevar, *Prvi primorski*.

ladjedelnice Gregor Tršar poiskal kar v Dalmaciji. V ladjedelnici se je zaposlilo tudi manjše število Slovencev iz cone A, ki so bili prej zaposleni v tržiški ladjedelnici.⁶⁷

Eden takih, ki je šel po poti boljšega življenja, je bil Marcel Blažina iz Vižovelj (Sesljan), rojen 4. januarja 1922. Nekdanji italijanski mornar, potem partizan, kasneje ladjedelski delavec v tržiški ladjedelnici, je bil med tistimi, ki so iz Italije po vojni prišli v Jugoslavijo. Iz Tržiča je odšel delat v Split, se vrnil domov, po ponovni priselitvi pa je bil zaposlen v izolskem Delamarisu. Kasneje je postal eden najboljših slovenskih ladijskih modelarjev. Zaposlen je bil v ladjedelnici v Tržiču kot elektromonter. 1. maja 1942 je bil mobiliziran v italijansko vojno mornarico v Pulj. Kapitulacijo italijanske vojske je dočkal na torpedovki v La Spezii. Maja 1944 se je v Tarantu priključil NOVJ. Prek Barija in Monopolija je s soborci prispel na Vis, nato pa sodeloval v osvobodilnih bojih za Jadran. Po vojni je delal v ladjedelnici v Splitu. Leta 1949 se je vrnil v Tržič, leta 1955 pa se je preselil v Izolo. Zaposlil se je v izolski tovarni Delamaris. Vse do svoje smrti je izdeloval ladijske modele in se razvil v vrhunskega modelarja. Umrl je v Izoli 10. januarja 2001.⁶⁸

Po ustanovitvi slovenskih ladjarskih podjetij (Agmarit, Val, Slovenijalinije, Splošna plovba Portorož) v nekdanji coni B STO so pri zaposlovanju dajali prednost pomorščakom slovenske narodnosti in Piranske pomorske šole. Politični interes vključevanja Kraševcev na to območje se je pokazal tudi pri prvih načrtih kadrovske politike Splošne plovbe Piran. Karel Čepregi je leta 1978 v svojih spominih na prvi sestanek v Ljubljani omenil, da je direktor Boris Šnuderl dejal, da je treba nekaj organizirati na našem Krasu, da je potrebno fante iz teh krajev pritegniti k morju. Kras je bil, kot kaže, rezervna kadrovska baza za slovensko Istro in zato zanimiv za nastajajoče gospodarstvo na tem območju. »Splošna plovba ni bila ustanovljena samo iz idealizma, tu se je kazal problem Kraševcev. Nismo popolnoma uspehi«, je v svojih spominih na zaposlovalno politiko poudarjal Čepregi. Kraševci, po njegovem mnenju, niso pristali na množično izseljevanje in pomorščaki so postali tudi Štajerci in Prekmurci.⁶⁹

Prve nove stanovanjske stavbe v novem koprskem naselju Smedela je leta 1955 začelo graditi ajdovsko podjetje Primorje. Delavci so v Kopru živeli v barakah. Na Primorju je bil kot zidar zaposlen tudi Kraševac Miroslav Terčon. Z morjem se je prvič srečal, ko je bil ob ostri tržiški krizi leta 1953 v Portorožu

(t. i. Casa rossa), v vojaški rezervi, in takrat je tudi prvič obiskal Piran. Kmalu so ga povabili, naj se kot zidar zaposli v piranski ladjedelnici. Delovno razmerje v ladjedelnici je začel 1. julija 1956 in je bil tam zaposlen vse do svoje upokojitve. Velikokrat je dejal: »Ko sem se leta 1953 sprehajal prvič po Piranu, po ozkih ulicah, kjer si komaj videl nebo, sem sam pri sebi dejal, da tukaj še svoje slike ne bi pustil, ne pa da bi tukaj živel! Življenje gre drugače od načrtov. Ko sem se nekaj let kasneje zaposlil v ladjedelnici, sem sobo dobil prav v Piranu. Počasi sem se navadil. (...) Danes sem star 88 let in še vedno živim v Piranu.«⁷⁰ Miroslav Terčon se je rodil 14. septembra 1924 v Nadrožici pri Komnu na Krasu. Že z osmimi leti je odšel od doma. Kasneje se je izučil zidarskega poklica in to delo je opravljal vse do upokojitve in še po njej. Med 2. svetovno vojno so ga vpoklicali v italijansko vojsko, ki jo je služil na italijansko-francoski meji v Fossanu. Takoj po kapitulaciji Italije se je z vrstniki odpravil proti domačim krajem, kamor je prišel 12. septembra 1943. Dva dni kasneje, prav na svoj 19. rojstni dan, pa se je priključil partizanom in narodnoosvobodilni vojski Jugoslavije. Bil je partizan Gradnikove brigade, obveščevalec. Znanje, ki ga je potreboval v partizanski borbi, je pridobil v partizanski šoli na Šebreljah. Decembra 1944 je bil hudo ranjen. Zdravil se je v partizanski bolnišnici Pavla, kjer je ostal vse do osvoboditve. Po končani vojni je delal na različnih krajih na Primorskem, veliko tudi po Vipavski dolini. Po dekretu so ga poslali v cono B STO-ja, kjer je najprej delal v Kopru, leta 1956 pa je prišel v Piran in se zaposlil kot zidar v ladjedelnici »2. oktober« v Piranu. Tam je delal vse do svoje upokojitve leta 1970. Vse do smrti 9. oktobra 2014 je živel v Piranu, v kraju, kjer je, kot večkrat ponovi, »po njegovem prvem obisku rekel, da v njem še svoje slike ne bi pustil«. Toda vezi z rodnim Krasom ni nikoli pretrgal. Vseskozi sta z ženo Alojzijo in z družino vračala na Kras, v Nadrožico in na Brje pri Komnu, kjer sta pomagala pri kmetovanju in skrbi za ostarele starše.⁷¹

Ne samo on, tudi drugi naseljenci so ob srečanju z območjem, kamor so se priselili, doživeli kulturni šok in se še dolgo časa niso mogli navaditi na popolnoma drugačne razmere od tistih, ki so jih zapustili. Slovenski doseljenci so se srečevali s podobnimi problemi, kot se srečujejo vsi migranti.⁷² Ker pa je šlo

⁷⁰ Ustni vir, Miroslav Terčon, 2000–2012.

⁷¹ Osebna dokumentacija avtorice.

⁷² Dosedanja literatura se predvsem posveča izseljevanju italijanskega prebivalstva, vzroku in posledicah njihovega odhoda, njihovem vključevanju v italijanski prostor in podobno. Čeprav so bile razmere specifične in čas drugačen, pa bi bilo dobro, da bi podobne raziskave obdelale tudi vzroke in posledice naselitve Slovencev in drugih Jugoslovanov v ta prostor in se predvsem posvetile preučevanju vključevanja v novo družbo, ki je nastajala in so jo ti doseljenci pomagali sooblikovati. Izkušnje mojih informatorjev kažejo, da jim ni bilo lahko in da so bile bolečine zaradi izselitve iz primarnega okolja velike. Zadnje čase se z raziskovanjem življenjskih zgodb Pirančanov ukvarja Špela Pahor.

⁶⁷ Gombač, Controesodo, str. 371–378.

⁶⁸ PMSMP, zgodovinska dokumentacija. V PMSMP je bila od 21. 6. 2014 do 28. 2. 2015 na ogled razstava Marcel Blažina in umetnost ladijskega modelarstva. Ob razstavi je izšel istimenski katalog.

⁶⁹ Ustni vir, Karel Čepregi, 23. 8. 1978, zapis pogovora v PMSMP, zgodovinska dokumentacija, SPP.



V izpraznjeni Piran, Izolo in Koper so se po letu 1954 priselili številni Kraševci. Miroslav Terčon iz Nadrožice pri Komnu (desno) se je leta 1956 zaposlil v piranski ladjedelnici, Rado Bizjak iz Potoč na Vipavskem (levo) pa je bil delovodja v ladjedelnici za za maone (ladje za prevoz soli) podjetja Soline. Kmalu po prihodu na Obalo sta se fotografirala v Luciji pri Portorožu (osebni arhiv avtorice).

večinoma za mlade ljudi, so si tukaj ustvarili družine, delali do svoje upokojitve in se v veliki večini počasi udomačili. Trditi je celo mogoče, da je to območje sprejela za svoje šele druga generacija, ki se je tukaj rodila. Precejšen del naseljencev pa novega okolja nikoli ni povsem sprejel in se je kasneje, po odhodu v pokoj, vrnil v svoje izvorno domače okolje. Veliko se jih je vrnilo nazaj na Kras.

Kraševci, ki je začel obujati spomin na pomorsko preteklost Slovencev

19. člen Pariške mirovne pogodbe je določal, da imajo dotedanji prebivalci okupacijskih con pravico do svobodne izbire državljanstva, italijanskega ali jugoslovanskega. Prebivalcem je dajal možnost izbire in s tem sprožil množično migracijsko gibanje

in spremembo nacionalne sestave na tem ozemlju.⁷³ Izseljevanje je bilo namreč posledica političnih negotovosti, ideološkega nestrinjanja, nezadovoljstva z življenjem in z življenjskim položajem, slabega gospodarskega stanja ter zaposlitvenih, sorodstvenih in drugačnih navezanosti na Trst. Izselitve so bile tudi posledica močne iredentistične italijanske propagande, ki je Italijane, ki so ostali, označila za izdajalce, ter ukrepov jugoslovanskih oblasti v obliki nacionalizacije, agrarne reforme in obvezne oddaje kmetijskih pridelkov. Prebivalci so ob izselitvi s seboj lahko odpeljali tudi premičnine, ki naj bi jim v novem okolju omogočale preživetje. Vendar je veliko premičnin ostalo tudi v izpraznjenih stanovanjih.

V takih specifičnih povojnih razmerah se je občinskemu vodstvu v Piranu leta 1952 zdelo primereno, da z namenom zbiranja in ohranjanja kulturne dediščine Pirana, ki je imelo bogato zgodovinsko in kulturno preteklost, ustanovi muzej in organizira spomeniškovarstveno službo. Poleg nepremičnin so želeli zaščititi tudi ostalo kulturno dediščino, ki so jo Pirančani po izselitvi pustili v zapuščenih bivališčih. Leta 1954 so v prostorih palače Gabrielli na Cankarjevem nabrežju ustanovili Mestni muzej Piran ter Komisijo za spomeniško varstvo, tja so preselili še staro Mestno knjižnico (Biblioteca civica) in Mestni arhiv (Archivio civico antico), ki sta bila organizacijsko združena vse od leta 1891. Za upravitelja vseh služb in prvega ravnatelja Mestnega muzeja je bil imenovan mlad zgodovinar, Kraševci Miroslav Pahor.⁷⁴

Miroslav Pahor se je rodil 5. novembra 1922 v Novelu pri Temnici na Krasu. Kot desetleten deček je ob igri naletel na bombo iz prve svetovne vojne in ob njeni eksploziji izgubil desno nogo ter postal invalid. Zato so ga starši na stričevo pobudo poslali na gimnazijo v Gorico, ki jo je končal maja 1943. Marca 1944 se je kljub invalidnosti vključil v NOB in se pridružil Kosovelovi brigadi. Ko je bil leta 1946 demobiliziran, se je vpisal na Filozofsko fakulteto v Ljubljani in tam študiral zgodovino. Po diplomi septembra 1950 se je zaposlil v Koprnu. Najprej je delal kot urednik na Radiu cone B STO, nato pa v Študijski knjižnici. Leta 1954 se je preselil v Piran, kjer je živel in delal do smrti. Kot dolgoletni ravnatelj Pomorskega muzeja »Sergej Mašera« Piran, strokovni muzejski delavec, raziskovalec, zgodovinar in utemeljitelj zgodovine slovenskega pomorstva je sis-

⁷³ Opcije so najprej odobrili »samo pravim Italijanom po jeziku in poreklu«. V skladu z navodili premoženjsko stanje ni vplivalo na odobritev opcije, razen v primerih, ko poreklo ni bilo jasno. Optiranje ni imelo posledic samo na državljanstem in nacionalnem področju, temveč tudi na premoženjskem oz. ekonomskem. Optanti so bili večinoma Italijani, v manjši meri tudi Slovenci oz. prebivalci s slovenskim pogovornim jezikom. Več o tem je pisal Sandi Volk. Optanti so na podlagi izjave zadržali italijansko državljanstvo in vse državljanse pravice, vključno do odškodnine za premoženje, ki so ga pustili.

⁷⁴ Terčon, Miroslav Pahor, str. 173–187.

tematično obujal tudi spomin na povezave Krasa in njegovih prebivalcev z morjem. Njegova bibliografija je izredno bogata. Poleg monografij obsega še okrog 150 razprav in strokovnih člankov, ki jih je objavil v različnih revijah in zbornikih. Za muzejsko delo je leta 1974 prejel najvišje slovensko strokovno muzejsko priznanje – Valvasorjevo nagrado. Pomorski muzej je vodil od ustanovitve leta 1954 do svoje smrti leta 1981.

Po odprtju muzeja na Dan republike 29. novembra 1954 je Pahor najprej delal sam, nakar se mu je pridružilo nekaj sodelavcev. Dejavnost muzeja se je počasi začela preusmerjati v specialno pomorsko. Delavci muzeja so zato začeli preučevati zgodovino slovenskega pomorstva in pomorsko preteklost ožjega obalnega območja in njegovega neposrednega zaledja ter zbirati in evidentirati vse dosegljivo pomorsko gradivo. Vse do leta 1976 je bil Pahor tudi edini kustos zgodovinar in je v skladu s tem opravljal tudi vse zgodovinske pomorske raziskave, zbiral muzejsko pomorsko gradivo po slovenskih mestih in med slovenskimi pomorščaki na Hrvaškem in v Črni gori ter skrbel za postavitvev in dopolnitev zbirk. Zavedal se je pomena tega dela. Želel je raziskovati in študirati na terenu. Skupaj s sodelavci je hodil od vasi do vasi, intervjuval prebivalce in zbiral gradivo. Podatke je želel povezati s predmeti, predmete pa z ljudmi, s pomorščaki, ladjarji, ladjedelci itd. Brez takega konkretnega znanja in povezovanja je bil predmet po njegovem mnenju mrtev, preveč splošen, da bi lahko obiskovalcu pomorskega muzeja kaj več povedal.

Pod Pahorjevim vodstvom so bili muzejski predmeti dokumentirani in konzervirani, izdelani so bili nekateri ladijski modeli, pridobljenih je bilo na tisoče dokumentov in fotografij. Nastajale so prve pomorske zbirke v matični stavbi, palači Gabrielli, in pripravljali so se koncepti za postavitvev dislociranih enot za solinarstvo, oljarstvo in kmečko bivalno kulturo ter ribištvo. Pozoren je bil tudi na zgodovino obalnih mest, pomorstva, gospodarskih panog in prometnih ter kulturnih povezav z bližnjim in daljnim zaledjem. V svojem programu je sledil idejam in pobudam Kluba pomorščakov LRS, ki se je organiziral vzporedno s postopno organizacijo pomorskih podjetij na obali. Vanj so se vključevali upokojeni in aktivni slovenski pomorščaki ter se ukvarjali z vsebino in problematiko pomorstva.⁷⁵

Med njegovimi deli bomo v kontekstu te razprave omenili le nekaj del, kjer je v celoti ali pa v posameznih delih povezal morje in Kras, pomorščaka in Kraševca. To so razprave Kraška vas Povir, primer simbioze med kopnim in morjem, Slovenski inženirji in tehniki v tržaškem arsenalu (1863–1913), Slovenski dijaki in študentje na pomorskih šolah (1754–1941); Slovenski podoficirski kader v avstrijski vojni morna-

rici v razdobju od 1883 do 1903, Slovensko zaledje v kooperaciji s pomorskim ladjedelništvom, Senožče, slovenska pomorska postojanka na kopnem, Kontra-admiral Karel Schaffer iz Sežane itd. Leta 1969 je izdal pomembno delo Sto let slovenskega ladjarstva 1848–1941. To je delo z izredno močno vsebino in pomeni temeljno delo pri odkrivanju slovenske prisotnosti na Jadranskem in drugih morjih. Z Ilonko Hajnal pa je kot rezultat dobro zasnovanega in temeljitega terenskega dela po slovenskem ozemlju izdal knjigo Po jamborni cesti... v mesto na peklu (1981).

Lik dr. Miroslava Pahorja je v strokovnih krogih še vedno izredno prisoten. Decembra 1987 so mu v Pomorskem muzeju odkrili spominsko obeležje. Komisija za imenovanje zaslužnih občanov občine Piran pod predsedstvom podžupana Občine Piran Draga Žerjala ga je zaradi njegovega izrednega strokovnega pomena uvrstila na seznam piranskih pomembnih mož. V kulturnem domu v Gorjanskem je bila 29. avgusta 2009 predstavitev njegove knjige »Moja nona pripoveduje«. Gre za zbirko kraških pripovedk, ki jih je po pripovedovanju svoje stare mame zapisal Miroslav Pahor, za objavo pa zbrali in uredili njegova hči Špela in vnukinja Mateja Pahor. Ob tej priložnosti so bili v Gorjanskem predstavljeni tudi osebnost, pomen in delo dr. Miroslava Pahorja.

Izobraževanje pomorskih kadrov in njihova vloga v pomorstvu

Potreba po ustanovitvi pomorskih šol v naših deželah se je pokazala kmalu potem, ko je Karel VI. leta 1717 razglasil svobodno plovo po Jadranu. V Trstu in na Reki nastopajoča buržoazija, ki si je v merkantilistični dobi prizadevala za večji uvoz in izvoz preko naših mest, je naravnost terjala od oblasti, da se plovo zaupa strokovno usposobljenim kapitanom in oficirjem. Poleg tega je nastajajoča avstrijska vojna mornarica absorbirala najboljše strokovnjake ladjedelske in plovne stroke. Tako je postajalo vedno bolj nujno usposobiti nov rod pomorščakov, ki bi bil sposoben ne samo pluti in varno voditi ladje po morju, temveč tudi prevzemati določene odgovornosti za tovor. Vedno večja specializacija trgovine je zahtevala šolane kapitane. Kapitani naj bi prevzemali poslovalne ladijske posle, uvoznike ter izvoznike blaga. Zato so morali poznati najosnovnejša pravila trgovanja, zakonitosti ekonomike, trgovino, tržišča. Špričo takih zahtev je postajala nujna ustanovitev pomorskih šol. Po letu 1754 se je na iniciativo Marije Terezije začelo razvijati tudi pomorsko šolstvo. V Trstu je bila tega leta ustanovljena matematično-navtična šola, ki je med letoma 1773–1782 pouk prenesla na Reko, potem pa ponovno v Trst, kjer je po letu 1817 nemoteno delovala pod imenom I.R. Accademia di Commercio e Nautica in Trieste in po potrebah razvijajočega se pomorstva vedno znova odpirala nove izobraževalne programe, od navigacije in ladijskega konstruiranja

⁷⁵ Terčon, *Vzpostavitev*, poglavje Klub pomorščakov LRS, str. 304–311.

do astronomije in strojništva. V 19. stoletju pa je bilo ustreznih pomorskih šol, trgovskih in vojaških, na območju Avstrijskega primorja precej: na Malem Lošinju Tehnično-navtična šola, v Bakru, v Novem Kaštelu in v Kotorju. Leta 1882 je bila državna pomorska šola ustanovljena v Dubrovniku, pomorščaki pa so se šolali tudi na pomorski šoli v Splitu. Kadri vojne mornarice so se izobraževali na treh vojno-pomorskih akademijah: v Benetkah (1814–1848), v Trstu (1848–1858) in na Reki (1865–1918).⁷⁶ Med gojenci so bili tudi Kraševci. Najstarejši vir omenja Antona Pipana iz Štanjela, ki je na tržaški pomorski šoli diplomiral leta 1757. Drugi viri kot kraj rojstva dijakov navajajo Sežano, Tomaj, Vreme na Krasu in Trst, kamor so se priselili njihovi starši. Diplomante, ki so prihajali iz pomorskih šol, so zaposlile največje pomorske družbe z Avstrijskim Lloydom na čelu, manjši ladjarji pa so ostajali brez izšolanega kadra. Za najodgovornejša dela v pristaniščih so zaposlovali izobražene in preizkušene kapitane in poročnike trgovske in vojne mornarice, ki so se pred tem že prekalili na morju. Za tiste, ki so se želeli priučiti pomorskih poklicev: od vodje oz. kapitana male in velike kabotaže, pristaniških pilotov, pomorskih poročnikov do kapitanov dolge plovbe, so bili razpisani izobraževalni tečajji. Programi so bili zahtevnostno prilagojeni odgovornosti poklica, za katerega so se posamezni kandidati izobraževali. Zajemali so pa splošna znanja od navtične teorije do praktičnega usposabljanja. Kandidati so se morali naučiti vsega, od manevriranja z ladjo, pristankov, pomorskega prava, komercialne geografije, pomorske higijene, motoroznanstva parnih pomorskih strojev itd. pa do pomorske meteorologije in oceanografije, ki sta bili namenjeni izključno kandidatom za kapitana dolge plovbe. Med obema vojnama so se tudi Kraševci izobraževali tako na italijanskih⁷⁷ kot na jugoslovanskih vojaških in trgovskih pomorskih šolah.

Ob koncu druge svetovne vojne je še bolj kot kdaj koli prej prevladala zavest, da mora imeti vsakdo, ki opravlja delo pomorščaka, temeljito splošno in teoretično izobrazbo, poglobljena strokovna in poklicna znanja ter veščine za samostojno delo in hitro reševanje zahtevnih situacij. Zato so se zavzeli za ustanovitev slovenske pomorske šole. Predvsem pa so ustanovitev šole razumeli kot možnost, da se Slovenci uveljavimo kot pomorski narod. Pokrajinski NOO za Slovensko Primorje v Ajdovščini je 31. julija 1945 izdal Odlok o ustanovitvi Slovenske pomorske trgovske akademije. Uradni list PPNOO⁷⁸

za Slovensko primorje št. 2 z dne 20. oktobra 1945 je prinesel Uredbo o ustanovitvi srednjih šol. Uredbo je podpisal France Perovšek v Ajdovščini 28. septembra 1945. Na pomorsko šolo se vpisovali fantje iz obalnih mest in bližnje okolice ter iz vse Slovenije in tudi Jugoslavije. Tako med dijaki Srednje pomorske šole kot med profesorji najdemo številne Kraševce. Po seznamih različnih pomorskih šol so našli dobre in usposobljene slovenske pomorščake, nekatere zaposlili kot profesorje, drugi pa so pri snovanju slovenske pomorske identitete pomagali v kasneje ustanovljenem Klubu slovenskih pomorščakov.

V Žusterni pri Kopru je 1. marca 1947 začela delovati prva slovenska pomorska šola z imenom Slovenska pomorska trgovska akademija (SPTA). Pod vodstvom dr. Franceta Škerlja, ki je bil imenovan za prvega ravnatelja šole, se je v prvi letnik vpisalo 29 dijakov. Že po nekaj mesecih je vodstvo šole od dr. Škerlja prevzel Slavko Kavšek, ki je bil rojen leta 1912 v Divači.⁷⁹ Bil je partizan, pomorski oficir in prosvetni delavec. Pomorsko vojno akademijo v Dubrovniku je končal leta 1934. Po kapitulaciji jugoslovanske kraljeve mornarice se je vrnil v Slovenijo, se vključil v OF in bil kot večina slovenskih pomorskih oficirjev aretiran in odpeljan v taborišče v Gonarsu, od tam pa v Padovo. Po izpustitvi iz taborišča se je avgusta 1943 vključil v partizansko vojsko, kjer je zasedal različne položaje. Od septembra 1944 do aprila 1945 je bil načelnik štaba mornariške grupe pri IX. korpusu. Kasneje je bil načelnik štaba Pomorske obalne komande Zadar in načelnik štaba Pomorske komande severni Jadran. Leta 1947 je bil demobiliziran. Prevzel je ravnateljstvo Pomorske šole in jo vodil do leta 1961. Potem je bil direktor Višje pomorske šole v Piranu. Umrli je leta 1997.

Na šoli je kot profesor deloval tudi Vladimir



Kapetan Vladimir Štolfa iz Sežane med svojimi dijaki med prakso na ladji Viševica avgusta 1948 (fotodokumentacija Pomorskega muzeja »Sergej Mašera« Piran).

⁷⁶ Pahor, Slovenski dijaki in študentje, str. 43–100; Pahor, Slovenski dijaki v avstrijskih, str. 71–130. Pahorjeve navedbe letnic se ne ujemajo s statistično tabelo v mornariškem letopisu *Annuario marittimo*, letnik 1872, str. 434–435.

⁷⁷ Med obema vojnama je dobro desetletje delovala Srednja pomorska šola tudi v Kopru.

⁷⁸ PPNOO – Poverjenišvo Pokrajinskega narodnoosvobodilnega odbora za Slovensko primorje in Trst.

⁷⁹ PMSMP, zgodovinska dokumentacija, NOB.

Štolfa⁸⁰ (14. 12. 1904 Sežana – 12. 12. 1956 Piran), kapetan dolge plovbe, predvojni pomorščak na jugoslovanskih ladjah trgovske mornarice, direktor Vala, luški kapitan in profesor na Pomorski šoli. Šolal se je na Pomorski šoli v Kotorju, kjer je pridobival pomorsko znanje na navtičnem odseku. Diplomiral je v šolskem letu 1928/1929. Plul je na številnih ladjah jugoslovanske kraljeve trgovske mornarice. Kot prvi častnik krova je služboval na ladji »Carica Milica« do decembra 1939, ko je ladja na reki Temzi pri Londonu naletela na mino in se potopila. Po vojni je bil nekaj časa luški kapitan na luški kapitaniji v Pulju in Piranu ter profesor na Pomorski šoli. Prištevamo ga med ustanovitelje slovenske trgovske mornarice, saj je bil direktor predhodnih podjetij Splošne plovbe Agmarita, Vala in Slovenijalinije. Bil je prvi kapitan ladje Gorenjska, ene izmed prvih treh ladij slovenske trgovske mornarice. Kapitan Vladimir Štolfa je za simbol ladje narisal stilizirani Triglav z morjem brez takrat obvezne rdeče zvezde in ga dal narisati na dimnik ladje Gorenjska. Takrat se je ta simbol Slovenije prvič pojavil na ladji in morju. Bil pa je tudi luški upravitelj na Luški kapitaniji Piran.

Tudi direktor prvega pomorskega podjetja, pravzaprav agencije, Agmarit, ki se je predvsem ukvarjala z agencijskimi posli in je nudila svoje storitve zasebnim ladjarjem v coni B in v Trstu, je bil Kraševac, Zorko Tavčar. Poslovanje agencije je bilo registrirano za opravljanje vseh z zakonom dovoljenih pomorskih agencijskih poslov, obalnega in prekomorskega osebnega in tovarnega prometa ter opremljanja osebnih in tovornih ladij. Zorko Tavčar⁸¹ (4. 9. 1910 Dutovlje – april 1996, Trst?) se je leta 1927 vpisal na navtično šolo v Trstu. Že leto kasneje je pobegnil v Jugoslavijo in šolanje nadaljeval na pomorski šoli v Bakru, vendar je bil tam izključen. Navtiko je končal v Kotorju leta 1932–1933. Zaposlil se je pri ladjarskem podjetju Pomorska plovdba na Sušaku. Leta 1934 so ga vkrcali na ladjo Zvir, kjer je plul do leta 1937. 20. decembra 1937 je naredil izpit za poročnika trgovske mornarice in se v Rotterdamu kot drugi oficir vkrcal na ladjo Rečina. Na Rečini je plul do 11. aprila 1943, ko je bila ladja potopljena. Začetek vojne ga je zatekel v Londonu, 6. aprila, ko se je začela vojna na jugoslovanskih tleh, pa je bil v Pekingu. Ladja je nato do potopitve plula na relaciji Avstralija–Malajski otoki. Konec leta 1943 se je vkrcal na ladjo »Olga Topić«, na kateri je plul do leta 1945. Prek Benetk se je po vojni vrnil domov in se zaposlil na pomorskem odseku PPNOO v Trstu. Leta 1946 je naredil izpit za kapitana dolge plovbe in bil februarja 1947 postavljen za direktorja pomorske agencije Agmarit, ki jo je vodil do leta 1951. Potem se je vrnil v Trst, kjer je 1952 ustanovil



Zorko Tavčar iz Dutovelj kot dijak na trgovski pomorski šoli. Po drugi svetovni vojni je postal prvi direktor pomorske agencije Agmarit v Piranu (1947–1954) (fotodokumentacija Pomorskega muzeja »Sergej Mašera« Piran).

svojo agencijo Agenzia marittima Mediterranea in bil v njej zaposlen do leta 1978.

Pri ustanavljanju in razvoju koprsk Luke je sodeloval s Krasom povezani Danilo Petrinja – Primož.⁸² Rodil v Petrinjah leta 1922. Izšolal se je za mizarja. V letih 1942–43 je bil v italijanskem delovnem bataljonu, do konca vojne pa v NOB. Danilo Petrinja je prišel v Koper po aktivnem partizanskem obdobju in aktivnem desetletnem delu v Koprskem okraju in vodenju podjetij v Sežani, kjer se je v času Informbiroja tudi on srečal z ilegalno trgovino. Petrinja se je odločil, da gre po ukinitvi okraja Sežana v Koper. Tja je prišel avgusta 1955. 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 Srmin, do leta 1983 pa svetovalec podjetja Iplas. Je avtor več knjig. Pisal je o dogodkih med 2. svetovno 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 njegovih 60–letnici odlikovalo z redom Brat-

⁸⁰ PMSMP, zgodovinska dokumentacija, jugoslovanska kraljeva mornarica, dokumentacija SPP, dokumentacija SPTA; Marinac, Življenje, str. 55–80.

⁸¹ PMSMP, zgodovinska dokumentacija, jugoslovanska kraljeva trgovska mornarica.

⁸² *Enciklopedija Slovenije* 8, 1994, geslo Petrinja Danilo, str. 329.

stva in enotnosti z Zlatim vencem, leta 1980 pa ga je skupščina republike Slovenije imenovala za člana Sveta republike. Umrl je 26. februarja 2003.

Tudi med Luškimi upravitelji sta bila Kraševca: kmalu po vojni Vladimir Štolfa, kasneje pa Vid Terčon iz Gorjanskega. Vid Terčon je bil rojen leta 1931 v Tržiču kot sin ladjedelniškega delavca. Otroška leta je preživel v domači vasi Gorjansko, od koder je bila družina doma. Po nižji gimnaziji je še mlad šel v mornarico. Brodarsko šolo ratne mornarice je obiskoval v Pulju. Tam so se izšolali za palubne častnike. Dosegel je čin zastavnika (danes praporščak). V Divuljah na vojni akademiji sta bila vsaj dva Kraševca, ki se ju spominja: Lah in Marušič iz Opatjega sela. Nekaj jih je bilo iz Vipavske doline. Leta 1953, ko je izbruhnila Tržaška kriza ob Tržaškem vprašanju, je bila torpedovka, na kateri je plul Vid Terčon, 8. oktobra 1953 napotena v Poreč. 9. oktobra 1953 ob 9. uri pa je divizion torpedovk priplul v Izolo. Torpedni čolni tipa Higgins so predstavljali temelj jugoslovanskih pomorskih sil v tržaški krizi. Del te flote je bil originalne ameriške proizvodnje, del pa so v letih 1949–1952 zgradili v ladjedelnicah na Korčuli. Poveljeval jim je admiral Josip Černy. Na vsaki torpedov-



Vid Terčon (Gorjansko – Piran) je bil dolgoletni vodja Luške kapitanije Piran (last: Vid Terčon, osebni arhiv).

ki je bila posadka 15 mornarjev. Divizion patroljnih čolnov je priplul v Koper. V Piranskem zalivu so bili zasidrani 4 rušilci: Triglav, Durmitor, Učka in Biokovo. V Umagu je bil divizion lovcev, v Novigradu pa divizion minopolagalcev. Vsi so bili v veliki pripravljenosti. Motorji na ladjah so bili vroči. Tudi na kopnem je bila pripravljenost jugoslovanske vojske velika, saj je JLA v septembru 1953 izvedla veliko vojaško vajo na širšem jugoslovanskem območju in tako pokazala svoje namere. Oborožitev z vojaškimi premiki pa je dosegla višek oktobra ob izbruhu krize in je bila najbolj skoncentrirana v krajih ob meji z Italijo. Tudi Gorjansko, domača vas Vida Terčona, je bilo, po njegovih besedah, polno topov.⁸³ Po končani Brodarski šoli je bil šest let vkrcan na vojnih ladjah: na minopolgalcih in torpedovkah vse do leta 1959, ko je bil demobiliziran.

Od 1960 do 1968 je bil zaposlen pri Splošni plovbi na delovnem mestu poveljnika na ladjah Obalne plovbe. Obalna plovba je bila obrat Splošne plovbe Piran še v šestdesetih letih, vendar so zaradi njene nedobičkonosnosti že leta 1957 sklepali o njeni izločitvi iz skupnega podjetja. Pred priključitvijo k Splošni plovbi je podjetje delovalo samostojno. Ustanovljeno je bilo leta 1958 z namenom izboljšati in povečati pomorske prometne zveze malega obalnega potniškega prometa. Imelo je tovarne ladje in nekaj potniških, med drugim motorno jadrnico Burja ter motorne čolne Portorož, Pinko Tomažič, Lubnik in Raven.⁸⁴ Obalna plovba je imela 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



Legendarna turistična potniška ladja Burja, last Obalne plovbe (obrat SPP), ki jo je leta 1965 v prodajo v Zadar odpeljal Vid Terčon iz Gorjanskega (fotodokumentacija Pomorskega muzeja »Sergej Mašera« Piran).

⁸³ Ustni vir, Vid Terčon, 11. 5. 2015; Dimitrijević, *Bitka za Trst*, str. 108–158.

⁸⁴ PMSM, zgodovinska dokumentacija, SPP; Terčon: Vzpostavitev slovenskega pomorstva 1945–1958, poglavje Razvijanje lastne flote, str. 239–248.

razvažali vzdolž istrske obale. Ta posel je trajal le kratek čas. Potniški promet je potekal le med turistično sezono, nikakor pa ni dosegel predvojne ravni.⁸⁵ Šele v šestdesetih letih so ga poskušali oživiti s hidrogliserjem Delfin.

Ko je Vid Terčon prišel v službo na Obalno plovbo, je bil njegov šef Branimir Velkavrh. Od leta 1960 do 1968 je poveljeval na različnih ladjah Obalne plovbe. Med drugim so leta 1965 po njegovim poveljstvom v prodajo v Zadar odpeljali tudi legendarno turistično jahto Burja.⁸⁶ Posebej se spominja ladij Sežana in Seča. Čoln Raven je bil namenjen bolj za reprezentanco in reprezentančne krajše plovbe; med drugim so goste vozili tudi v Benetke. Na Kornate je med drugim peljal tudi poljskega ministra. Z Ravnom so opravljali predvsem krajše plovbe. Z ladjo Raven je vozil goste v Benetke. Ladjam Splošne plovbe, ki so bile predvsem tovorne ladje, a so imele tudi nekaj potniških kabin, so pravili »mezzopaket«. To so bile Bovec, Bled, Bohinj.

Od leta 1968 do upokojitve 1989 pa je delal na Upravi za pomorstvo Koper. Najprej je bil zaposlen na prometnem uradu v Kopru, zadnjih 18 delovnih let kot vodja kapitanije Piran.⁸⁷ Na območju današnje slovenske obale je bila že od 1. maja 1945 dalje najvišja pomorsko-upravna enota Luška kapitanija Piran, ki je bila 1. januarja 1948 določena za edino kapitanijo v coni B STO in je s tem pridobila večje pristojnosti. Nadaljevala je svojo več kot 100-letno kontinuiteto, saj je nasledila Piransko pristaniško in pomorsko-sanitetno deputacijo, ki je imela za časa avstro-ogrske in italijanske oblasti pomembno vlogo. Sestavljalo več Luških uradov, tudi iz hrvaške Istre. Izkazalo se je, da je Luška kapitanija Piran določeno obdobje upravljala z vsemi pomorskimi zadevami na obali in morju od Debelega rtiča do reke Mirne. Na novoustanovljenem STO je v coni B pomorsko oblast prevzela Luška kapitanija Piran kot prvostopenjski pomorski organ. Po ukinitvi Pomorskega inšpektorata VUJA (Vojaška uprava jugoslovanske armade) leta 1947 je Luška kapitanija Piran opravljala vse pomorske upravne in inšpekcijske zadeve, ki so bile drugod, po tedanji jugoslovanski obali, v pristojnosti uprav pomorskih oblasti.⁸⁸ Pri reševanju administrativnih in tehničnih zadev je bila kapitanija v Piranu vseskozi tesno povezana s strokovnimi službami Pomorske



Po pokrajini Kras so poimenovali tudi ladjo. Ladjo Kras so po naročilu Splošne plovbe Piran gradili v ladjedelnici Uljanik v Pulju. V morje je bila spuščena 17. maja 1968. Boter ladje je bil tedanji predsednik skupščine občine Sežana Evstahij Zadnek (fotodokumentacija Pomorskega muzeja »Sergej Mašera« Piran).

uprave severnega Jadrana na Reki. Dejansko je imela Luška kapitanija Piran vlogo prvostopenjskega organa v coni B STO, kot njej najbližje pomorske institucije. Leta 1952 so jugoslovanske pomorske oblasti začele še bolj posegati v pomorsko upravo Cone B STO, saj so vanjo začele razširjati pomorske predpise, ki so veljali v Jugoslaviji tako, da jih je sprejemala VUJA s svojimi odredbami.⁸⁹

Upodobitve morja pri umetnikih in glasnikih Krasa

Literature o pomorstvu in njegovi zgodovini ter posameznih tematikah, vezanih na morje, je precej, tako strokovne kot leposlovne. V zadnjem času se pojavljajo tudi številna pisna dela zasebnih zbiralcev oz. raziskovalcev pomorske preteklosti, ki zbirajo podatke in predmete ter jih na tak ali drugačen način, v obliki okroglih miz, intervjujev, ustnih nastopov, člankov in raznovrstnih knjig predstavljajo zainteresirani javnosti. V njej je podanih veliko vprašanj in strokovnih odgovorov, leposlovje pa ponuja veliko čustvenih in estetskih izlivov, saj je morje umetnike vedno navdihovalo. Dotikajo se tudi Krasa, morja in povezav med njima. Že leta 1908 je Anton Aškerc

⁸⁵ PMSMP, zgodovinska dokumentacija, SPP; Terčon: Pomorski promet, str. 186.

⁸⁶ Ustni vir, Vid Terčon, 11. 5. 2015.

⁸⁷ Pisni zapis, Vid Terčon, 2015; Ustni vir, Vid Terčon, 11. 5. 2015.

⁸⁸ PAK KP, VUJA, 485, a. e. 19–20 = Snopič dokumentov, odredbe o transformiranju IP VUJA 1947, personalne zadeve, likvidacija ladjedelnice na Reki itd. (foto v PMSMP št. 10–26); a. e. 1–3 = Obvestilo, da vse pomorske zadeve pridejo pod upravo Ministrstva za pomorstvo, 1954, (foto v PMSMP št. 39–40); a. e. 1–3 = Skupek dokumentov o tujem kapitalu v STO, plovbi, pomorstvu, italijanski zakonodaji... (foto v PMSMP št. 53–60); Koršič, 30 let slovenskega pomorstva str. 55.

⁸⁹ Terčon, Vzpostavitev slovenskega pomorstva 1945–1958.

izdal knjigo *Balade in Romance slovenskih morskih ribičev*, v kateri je zbral in zapisal pesmi o morju in ribičih, ki so se skozi stoletja ohranila v obmorskih vaseh na Tržaškem Krasu. Najstarejša in najbolj poznana je ljudska pesem o Lepi Vidi, ki izvira iz 10. stoletja in ki jo je v pripovedni obliki zapisal Anton Rudež, prepesnil pa France Prešeren. Njegova prepesnitev je iz Lepe Vide pri Slovencih izoblikovala simbol nemirnosti in nenasitnosti človeškega srca.⁹⁰ Knjiga *Pesmi o morju* je izšla leta 1955, kmalu po rešitvi Tržaškega vprašanja.

Pesmi o morju in Krasu sta med drugimi pisala pesnik iz Nabrežine Igo Gruden in ravnateljica osnovne šole v Piranu Ludovika Kalan iz Pivke, v fotografski spomin pa je Kras, morje in njun stik ujel potomec kraških kamnosekov, akademski slikar in grafik ter poklicni fotograf Lojze Spacal.⁹¹ Rojen je bil v Trstu leta 1907 očetu, ki je bil doma iz Kostanjevice na Krasu. Oče je bil kamnosek in zidar, mati pa perica. Živel je v Trstu in Piranu. Umril je leta 2000 v Trstu, pokopan je v Škrbini na Krasu, kjer si je obnovil kraško domačijo. Umetniku in njegovemu delu je posvečena Galerija Lojzeta Spacala v Štanjelu.

Nekatere njegove fotografije Krasa, kraških vasi in ljudi, objavljene v Spomenici Pokrajinskega Narodnoosvobodilnega odbora leta 1946, naj bi prepričale zavezniško komisijo po drugi svetovni vojni, da sodi to področje k Jugoslaviji. Vplivale naj bi na zavezniško komisijo in prepričale naj bi odločevalce, da morajo Slovenci nujno priti do morja ter da morajo biti primorski kraji priključeni k Jugoslaviji. V Spomenici so objavljene tudi fotografije Maria Magajne iz Trsta in Albina Bubniča, vse pa so v času pogajanj za mejo opravile svoje pomembno poslanstvo. Med drugim je Lojze Spacal leta 1949 v Kopru na razstavi *Gospodarske dejavnosti jugoslovanske cone tržaškega ozemlja* uredil deveti paviljon. Okoli 300 fotografij, ki so nastale v tem obdobju, je ožigosanih s pečatom foto oddelka Tiskovnega urada predsedstva narodne vlade Slovenije, kjer so bile izdelane. Med njimi jih je približno tretjina nastala po naročilu Urada pozno jeseni leta 1945. Namen fotografiranja je bil dokumentirati naravne in krajevne lepote na Tržaškem in Goriškem v mejah cone A in imajo danes poleg estetske predvsem veliko dokumentarno vrednost. Posnetke naj bi po pisanju Lare Štrumej,⁹² ki se opira na arhivske vire, posnel sicer Marjan Pfeifer, Lojze Spacal pa naj bi bil njegov mentor. Fotografije in kontaktne kopije danes hra-



Pogled na pristanišče v Križu pri Trstu. Jeseni 1945 je pokrajino ob morju in kraške vasi fotografiral Lojze Spacal (last: Martin Spacal, Piran – Sežana).

nijo Spacalov vnuk Martin Spacal, Muzej novejšje zgodovine Slovenije in Moderna galerija Ljubljana. Kasneje je umetnik svoje fotografije uporabljal kot podlago za svoje slikarstvo. Privabljali so ga motivi morja in vodne gladine, odsevi, znane so upodobitve savudrijskih čolnov in sečoveljskih solin, mrež na ribiških čolnih, starih zapuščenih bark in gradnje lesenih ladij v piranski ladjedelnici. In kraških motivov! Spacala kot umetnika pa poznavalci ocenjujejo za »izrazitega umetnostnega glasnika svoje ožje domovine – Krasa in morja, kraških vasi in nemirne mestne civilizacije, racionalne apoliničnosti Mediterana in slikovite zvočnosti slovenskega razpoloženja«.

Na tem mestu ne moremo niti mimo Alberta Sirkka,⁹³ slikarja in učitelja, ki je bil leta 1887 rojen v Sv. Križu pri Trstu. Šolo je obiskoval v Pulju, kamor se je preselil njegov oče, nato pa v Sv. Križu in Trstu. Izučil se je dekorativnega risanja in bil potem risar v litografiji. Vojsko je služil v vojni mornarici v letih 1908–1912, leta 1912–13 obiskoval slikarski tečaj za nazorno risanje na Zavodu lepih umetnosti v Benetkah, ga končal v Urbinu leta 1913 z izpitom in bil usposobljen za pouk risanja na osnovnih in tehničnih nižjih šolah. Leta 1913 so ga vpoklicali k mornarici. V Pulju je bil vojni risar, med drugim je v risanju poučeval tudi otroke admirala Horthyja. Po vojni je v rojstnem kraju režiral, igral, slikal in poučeval. Ker je večkrat izgubil službo, se je izselil v

⁹⁰ *Pesmi o morju*, str. 40–44.

⁹¹ Štefe: Lojze Spacal – kraški trubadur, v: portal Kam.si, v: URL naslov http://www.kam.si/veliki_slovinci/lojze_spacal_kraski_trubadur.html; Cevc: Lojze Spacal, v: *Slovenski biografski leksikon*, v: URL naslov nl.ijs.si/fedora/get/sbl:3138/VIEW/; Štrumej: Lojze Spacal: 100 let rojstva, v: URL naslov www.spacal.net/slo/index11.htm; Lojze Spacal: življenjepis, v: URL naslov www.sloart.si/m-56-spacal-lojze.aspx.

⁹² Štrumej, *Lojze Spacal*.

⁹³ Dobida: Sirk, Albert, v: *Slovenski biografski leksikon*, v: URL naslov nl.ijs.si/fedora/get/sbl:2988/VIEW/; Sirk, Albert, v: *Österreichisches Biographisches Lexikon 1815–1950* URL naslov: www.biographien.ac.at/oeb1/oeb1_S/Sirk_Albert_1887_1947.xml.

Jugoslavijo in se kot učitelj preživljal najprej kot pogodbeni strokovni učitelj na meščanski šoli pri Lenartu v Slovenskih goricah, nato pa vse do vojne na gimnaziji v Celju. Leta 1941 so ga Nemci izselili v Srbijo, a se je po končani vojni vrnil. Bivanje v Celju je le za kratek čas prekinil, saj ga je PNOO poklical v Trst zaradi ustanovitve slovenske obrtne slikarske šole, nato pa leta 1946 na učiteljske v Portorož. Umrli je v Celju leta 1947. Albert Širk se je najprej ukvarjal s portreti, pozneje se je posvetil slikanju morja. Velja za prvega slovenskega mojstra marin, ribičev in mornarjev. Motivi so iz slovenske tržaške obale, v kasnejšem ustvarjalnem obdobju pa iz Dalmacije. Naslikal je izjemne slike in jih poimenoval: Stari kriški portič, Tihožitja z ribami, Rab, Prihod Slovencev k morju, Na pomolu, Veslača, Morje, Barbanski romarji, Čupa. Slike so danes v zasebnih zbirkah, v galerijah in muzejih. Ilustriral je mladinske povesti, med katerimi moramo na tem mestu omeniti povest o morju in z morjem povezanih ljudi. To je povest Toneta Seliškarja Bratovščina Sinjega galeba, po kateri so posneli tudi priljubljeno istoimensko TV nadaljevanko.

Spomin na tega marinista ohranjajo v njegovem rojstnem kraju. V Križu pri Trstu deluje Kulturni dom Alberta Sirka in povezuje kulturni utrip in delovanje v tej kraško-obmorski vasi. V Križu se postavlja tudi Muzej slovenskega ribištva, s katerim upravlja leta 2000 ustanovljeno Kulturno društvo Ribiški muzej Tržaškega primorja pod vodstvom ladijskega inženirja Franca Cossutte in v sodelovanju z Brunom Volpijem Lisjakom, avtorjem več knjig o slovenskem morskem ribištvu in delu slovenske pomorske zgodovine. Avtorji želijo prikazati del bogate zgodovine slovenskega ribištva in pomorstva od Trsta do izliva reke Timave v morje, zgodbe zadnjih ribičev iz Križa pri Trstu, ki so bili tudi zadnji, ki so delali mreže. Izpostavljajo na primer Borisa Kobala iz Križa, ki jih je pletel več kot 50 let. Križani so po mnenju Lisjaka in Cossutte sloveli kot izjemni in najštevilnejši slovenski pomorski ribiči, Križ pa kot središče slovenskega ribištva. Križ je po letu 1874 doživel bliskovit vzpon ribištva in ladjevja. Takrat je bil namreč zgrajen kriški pristan in opustili so ribolov s tradicionalnimi čupami. Čupa, lov na tune, čakanje tunov, lov na jastoge pod gradom Miramar, morska ledinska imena so le nekaj vsebin, ki jih prikazujejo v Križu. Prav ribolov s čupami, zadnja originalna čupa je hranjena v slovenskem etnografskem muzeju v Ljubljani, je ena izmed značilnosti kriških ribičev.

S tega območja, iz Kontovela, prihajajo tudi znani kontovelski potapljači, ki so bili zelo cenjeni pri reševanju potopljenih ladij v Sueškem prekopu. Kontovenci so takoj po končani vojni sodelovali pri potapljaških delih v Grčiji in v italijanskih pristaniščih. Zaposlovala jih je tržaška pomorska družba Tripković, ki je razvila zelo močan potapljaški od-

delek. Zanimivo je, da je bila vas Kontovel na Tržaškem Krasu, poleg otoka Krapanj pri Šibeniku, naborni vir potapljaškega kadra. V Trstu so bili po vojni potapljači organizirani v potapljaško zadrugo, povezani pa so bili v Zvezo notnih sindikatov delavcev in nameščencev za Trst in Slovensko primorje v Trstu.⁹⁴

Vse to, morje, preteklost slovenskih pomorščakov in ladjedelcev, kriških ribičev in njihovih mrež ter plovil, pa je pritegnilo zanimanje Jadrana Sterleta,⁹⁵ TV voditelja, scenarista, režiserja, novinarja, vsestranskega poznavalca slovenske kulturne dediščine, avtorja številnih dokumentarnih filmov o morju, pomorstvu, Krasu in njegovih ljudeh. Njegovo zanimanje za morje in doprinos k ohranjanju in promoviranju slovenske pomorske in kraške zgodovine je namreč obrodilo večje število filmov, s katerimi je poskušal pred zdrsom v pozabo ohraniti in obvarovati več zgodb, ki bi se po njegovem mnenju morale vtisniti v kolektivni spomin. Na pomorsko tematiko je posnel filme: Korenine slovenskega morja, Pozimi se dela sol, Mreže spomina, ter tik pred smrtjo še Batana, ljudsko plovilo morja. Film Mreže spomina, v katerem je ribiške mreže uporabil kot simbol slovenskega ribištva, je zastavil kot del širše serije dokumentarnih filmov o ribičih in pomorski kulturi od Trsta do izliva reke Timave. Predvsem ga je motiviralo dejstvo, da so po Londonskem memorandumu slovenski ljudje v Italiji postali zamejci. Presenetilo ga je, »da veliko pomorske zgodovine, ki je bila do včeraj slovenska, ni ne v literaturi ne v učbenikih, niti v zgodovinskih knjigah, saj so tudi zgodovinarji, ki so obravnavali prostor Primorja, nekdanje Julijske krajine, ostali pri politični zgodovini, in še kolikor so se lotevali gospodarske, so pomorsko«, po njegovem in Lisjakovem mnenju »skoraj povsem prezrli«. ⁹⁶ Menil je, da »smo Slovenci pomorci samo po jahtah in nekih čolniških, pozabili smo celó Splošno plovo Piran, v pozabo gre celotna flota in populacija mornarjev in častnikov še iz Avstro-Ogrske in stare Jugoslavije«. Dejstvo ga je, po njegovih besedah v intervjuju, zjezilo. Zato je začel zbirati gradivo o tej pomorski dediščini. Ljudi, povezane z njo, je s kamero začel spremljati že sredi devetdesetih let. Z ribiči, pomorci iz Križa, Kontovela, z Nabrežine, iz Sesljana, Devina, Trsta je film dejansko posnel že takrat. Tedaj so bili ribiči še živi, številnih zdaj ni več. Znali so lepo pripovedovati, še so hranili predmete. Prepričan je bil, da »imamo Slovenci toliko pomorske dediščine in pomorščakov, da bi

⁹⁴ Tradicija dveh skupnosti v Tržaškem zalivu, str. 257–265.

⁹⁵ Delo, 18. 7. 2014; Režiser Jadran Sterle o slovenski primorski kulturi; Delo, 21. 8. 2011; Primorski dnevnik, 20. 7. 2014; Slovo Jadrana Sterleta, svetovljana, ki je plaval proti toku: A. K., <http://www.rtvlo.si/kultura/film/slovo-jadrana-sterleta-svetovljana-ki-je-plaval-proti-toku/342222>; Žalna knjiga na TV Slovenija, 18. julij 2014 ob 11:39, Ljubljana – MMC RTV SLO.

⁹⁶ Režiser Jadran Sterle o slovenski primorski kulturi, Delo, 21. 8. 2011; Volpi Lisjak, Tržaško morje.

bili lahko nanje tako ponosni, kot so na primer Lošinji na svoje kapitane». ⁹⁷ Zelel je vizualizirati pomorsko preteklost: »Lovim tisti rob spomina, kjer neki dogodek, stvar že drsi v pozabo, jaz pa ga hočem ujeti in ga shraniti vsaj na film, če že ne drugam. Ljudje postajamo vse bolj dovzetni za vizualne informacije, dostopnost filma je vse lažja. Le redki še pišejo spomine in vse manj bere. Skratka: redkost, nepoznavanje in nevarnost, da se izgubi. Geografsko nisem omejen, res pa je, da se zadnje čase bolj gibljem po Krasu oziroma Primorskem.« ⁹⁸

Primorska in Kras sta bila sploh njegova posebna ljubezen. Kot Sežančan, Kraševac, je zgodbe teh krajev občutil in interpretiral s posebnim občutkom. Prav v tem je izjemnost Sterletovega opusa. Na Kras se vežejo filmi Kras med obema vojnama, Viktor Saksida, potohodec s Krasa, Šola pod fašizmom, Kamnita dediščina Krasa, Pastirske hiške na Krasu, v zadnjih letih posebno odmevna Primorska himna. Njegovi filmi o rodnem Krasu in Primorski so bili izjemno dobro sprejeti, zato so mu tudi podelili častno nagrado Srečka Kosovela v Sežani (2009) in naziv osebnost Primorske avgusta 2012.

Zaključek

Kraševce in otroke Kraševcev srečamo v vseh obalnih mestih in v najrazličnejših povezavah z morjem. Čas njihove priselitve k morju je različen in sega vsaj v 18. stoletje, ko sta Trst in Reka začela srkati vase tudi prebivalce bližnjega zaledja. Srečamo jih kot furmane, ki so vozili blago na ladje, kot trgovce, oskrbovalce ladij, ladjedelske in pristaniške delavce, ladjarje, mornarje, mornariške oficirje, dijake in študente na pomorskih šolah, pa tudi mornariške častnike in kapitane na ladjah, raziskovalce pomorske zgodovine, umetnike, ki so v različnih tehnikah upodabljali morje in pomorske vsebine. Čeprav na prvi pogled kaže, da je Kras, kljub relativni geografski bližini morja, od morja vendarle oddaljen, že grob pogled v preteklost pokaže, da temu ni tako. Ravno nasprotno. Kraševci so bili povezani z morjem. In čeprav so se iz rodnega Krasa izselili, je njihova pripadnost Krasu ostala. »Po srcu« so oni sami, večinoma pa tudi njihovi otroci, »vedno ostali Kraševci«. To velja tudi za avtorico tega prispevka!

⁹⁷ Režiser Jadran Sterle o slovenski primorski kulturi, *Delo*, 21. 8. 2011.

⁹⁸ Prav tam.

VIRI IN LITERATURA

ARHIVSKI VIRI

AST – Državni arhiv v Trstu / Archivio di Stato Trieste

AST, Governo marittimo

AST, Tribunale Commerciale marittimo

PAK – Pokrajinski arhiv Koper

SI PAK KP 23, Istrski okrožni ljudski odbor (IOLO)

SI PAK KP 24, Okrožni ljudski odbor (OLO)

SI PAK KP 485, VUJA cone B STO

SI PAK KP 728, osebni fond Petrinja Danilo (fotografije dokumentov v zgodovinski dokumentaciji PMSMP, Projekt Luka)

PAK PI – Pokrajinski arhiv Koper, enota Piran

SI PAK PI 19, Luška kapitanija Piran

SI PAK PI 187, Ladjedelnica 2. oktober Piran

PMSMP – Pomorski muzej »Sergej Mašera« Piran
Zgodovinska dokumentacija Pomorskega muzeja
»Sergej Mašera« Piran

- Annuario marittimo, 1872

- A-O vojna in trgovska mornarica

- Italijanska vojna in trgovska mornarica

- Jugoslovanska kraljeva vojna in trgovska mornarica

- Luka Koper

- NOB – partizanski pomorščaki

- SPP - Splošna plovba Piran

USTNI VIRI

Marija Bizjak, (8. 6. 1926 – 1. 7. 2015), upokojena delavka, Rijeka. Ustna izjava, 30. 9. 2006. Pisni zapisi pri avtorici.

Miro Kocjan, (28. 12. 1924 – 11. 12. 2012), upokojeni novinar – publicist, nekdanji župan občine Koper, Koper. Ustna izjava. Magnetofonski in pisni zapisi pri avtorici.

Jože Race, Koper, (27. 9. 1927 – 2. 7. 2014), ustna izjava, pisni zapiski pri avtorici.

Bogdana Stibilj, upokojena delavka, Nova Gorica. Ustna izjava, 26. 9. 2006. Magnetofonski in pisni zapisi pri avtorici.

Zorko Tavčar, (4. 9. 1910 – april 1996), pomorščak, prvi direktor Agmarita. Ustni izjavi 19. 6. 1989, 25. 8. 1989. Pisni zapis pričevanja v muzejski zgodovinski dokumentaciji.

Miroslav Terčon, (14. 9. 1924 – 9. 10. 2014), upokojeni zidar, Piran. Ustne izjave. Magnetofonski in pisni zapisi pri avtorici.

Vid Terčon (1931), upokojeni luški upravitelj, Piran. Pisni zapis in zapisi ustnega pričevanja pri avtorici.

Lidija Terčon, rojena Pangos, upokojenka, Piran. Pisni zapis telefonskega razgovora pri avtorici.

ELEKTRONSKI VIRI

- Cevc, E.: *Lojze Spacal*, v: Slovenski biografski leksikon (URL naslov):nl.ijs.si/fedora/get/sbl:3138/VIEW/.
- Dobida, K.: *Sirk, Albert*, v: Slovenski biografski leksikon (URL naslov):nl.ijs.si/fedora/get/sbl:2988/VIEW/.
- Režiser Jadran Sterle o slovenski primorski kulturi, Delo, 21.8.2011
<http://www.rtv slo.si/kultura/film/slovo-jadrana-sterleta-svetovljana-ki-je-plaval-proti-toku/342222> (7. 5. 2015)
- Sirk, Albert*, v: Österreichisches Biographisches Lexikon 1815–1950 (URL naslov):www.biographien.ac.at/oeb1/oeb1_S/Sirk_Albert_1887_1947.xml.
- Slovo Jadrana Sterleta, svetovljana, ki je plaval proti toku
http://www.rtv slo.si/pda/?&c_mod=pda&op=blog&func=entry&cid=78998&public=pub (7. 5. 2015)
- Štefe, T.: *Lojze Spacal - kraški trubadur*, v: portal Kam.si (URL naslov)http://www.kam.si/veliki_slovinci/lojze_spacal_kraski_trubadur.html.
- Štrumej, L.: *Lojze Spacal: 100 let rojstva*, v: (URL naslov) www.spacal.net/slo/index11.htm.; *Lojze Spacal: življenjepis*, v: (URL naslov) www.sloart.si/m-56-spacal-lojze.aspx.
- Terčon, Nadja: Pomorstvo in pomorski promet v severozahodnih istrskih mestih skozi zgodovino s posebnim poudarkom na nastanku in razvoju Luke Koper. V: Catalan, T., Zilli, S.: O.T.I.S. Osservatorio del lavoro transfrontaliero per le aree portuali di Trieste, Monfalcone e Koper/Capodistria / Č.O.I.S.: Čezmejna opazovalnica pristaniških con Trsta, Tržiča in Kopra, Interreg III A, Italija –Slovenija 2000–2006; 2008, (<http://www2.units.it/~otis/illibro.php>).

LITERATURA

- Bonin, Flavio in Leo Čeh: Slovenci in pomorstvo od najstarejših časov do 20. stoletja. *Kultura narodnostno mešanega ozemlja Slovenske Istre* (ur. Duša Krnel-Umek). Ljubljana, 1993, str. 41–82.
- Cona B Svobodnega tržaškega ozemlja (1947–1954) / Zona B del territorio Libero di Trieste*. Koper, Pokrajinski arhiv Koper, 2004.
- Dimitrijević, Bojan: *Bitka za Trst 1945–1954*. Zagreb: Hrvatska povijest, 2014.
- Dopoguerra di confine / Povojni čas ob meji*. Catalan, T. et al. Istituto regionale per la storia del movimento di liberazione nel friuli Venezia Giulia Università di Trieste, Dipartimento di scienze Geografiche e Storiche / Deželni inštitut za go-

dovino osvobodilnega gibanja v Furlaniji Julijski krajini, Univerza v Trstu, Oddelek za geografske in zgodovinske vede. Trst, 2007.

- Dvajset let Splošne plovbe*. Posebna številka gospodarsko družbene revije SLOVENIJA-PARALELE, ur. Vetrovec J. et al., uredniški odbor Emilija Bole et al. Ljubljana, 1974.
- Franelić, Stanko: Kratak pregled privrednog razvoja Rijeke 1945–1965. Ekonomsko historijski aspekt razvoja. *Jadranski zbornik, prilozi za povijest Istre, Rijeke, Hrvatskog Primorja i Gorskog Kotara VI*, 1966, str. 97–120.
- Gestrin, Ferdo: Pregled pomorstva v Slovenskem primorju. *Pomorski zbornik povodom 20. godišnjice mornarice i pomorstva Jugoslavije 1942–1962*, II, Zagreb, 1962, str. 1489–1513.
- Goljak, Rado: Projektiranje in graditev koprskoga pristanišča. *Slovenski pomorski zbornik*. Koper, 1962, str. 153–161.
- Gombač, Boris: Controesodo. Povojne migracije italijanskega prebivalstva v Jugoslavijo (1945–54). *Annales*, 2, 2001, str. 385–394.
- Gombač, Jure: *Esuli ali optanti? Zgodovinski primer v luči sodobne teorije*. Ljubljana, ZRC SAZU, 2005.
- Gombač, Jure: Izseljivanje iz Kopra in njegove okolice po sprejetju londonskega memoranduma. Analiza podatkov odhajajočih skozi prizmo narodnosti. *Annales*, 2, 2001, str. 395–402.
- Gosar, Anton: Sodobne politično-geografske značilnosti Alpsko Jadranskega prostora brez meja. *Acta Histriae* 16, 2008, str. 383–392.
- Gradišnik, Janez in Ernest Kopriva in Vladimir Naglič: *Pomorska slovenščina*. Ljubljana, Mladinska knjiga, 1961.
- Hočevar, Jože: *Prvi primorski partizanski bataljon Simona Gregorčiča: primorski partizani 1941–1942*. Nova Gorica; Koper: Skupnost borcev 1. primorskega partizanskega bataljona Simona Gregorčiča, 2002.
- Italijanska trgovačka mornarica. *Mornarički glasnik*, 1936, Godina VI, Komanda mornarice Zemun, str. 387–388.
- Kalc, Aleksej: Selitvena gibanja ob zahodnih mejah slovenskega etničnega prostora, teme in problemi. *Annales* 10, 1997, str. 193–214.
- Klanjšček, Zdravko: *Deveti korpus slovenske narodno-osvobodilne vojske 1943–1945*. Ljubljana: Društvo piscev zgodovine NOB Slovenije, 1999.
- Kojić, Branko: *Propast brodarstva na jedra na istočnom Jadranu*. Zagreb: Jadranski institut JAZU, 1968.
- Korelič, Bruno: *Srečanja z Luko: 30 let s pristaniščem in njegovimi ljudmi*. Hrvatini, samozaložba, 2010.
- Koršič, Mirko: *30 let slovenskega pomorstva 1945–1975*. Koper: Lipa, 1975.
- Kranjc, Marijan F.: *Josef (Jožef) Ressel, epohalni slovensko-češki izumitelj ladijskega vijaka*. (http://freeweb.t-2.net/Vojastvo/dok/Josef_Ressel.pdf, 9. 6. 2015).

- Marinac, Bogdana: *Slovenski pomorščaki 1918–1945*. Piran, 1996, 2015 (zgodbanka in razstava).
- Marinac, Bogdana: Življenje mornariškega častnika Vladimirja Štolfe v luči njegovih pisem. *Kronika* 50, 2002, str. 55–80.
- Marinko, Primož: *Analiza prebivalstvenih kazalcev v primeru mestne občine Koper 1981–2002 s posebnim poudarkom na etničnih spremembah*. Koper, 2011 (zaključno delo, UP FHŠ, oddelek za geografijo, mentor prof. dr. Anton Gosar).
- Ogrin, Darko: Primorska v Sloveniji. *Zbornik Primorske – 50 let* (ur. Slobodan Valentinčič), Koper: Primorske novice, 1997, str. 6–9.
- Pahor Miroslav: Slovenski podoficirski kader v avstrijski vojni mornarici v razdobju od 1883 do 1903. *Informator*, št. 3, 1978, str. 28–29.
- Pahor, Miroslav: Kontraadmiral Karel Schaffer iz Sežane. Naša pomorska preteklost. *Informator*, št. 1, 1977, str. 29–30.
- Pahor, Miroslav: Kraška vas Povir, primer simbioze med kopnim in morjem. *Goriški letnik* 3, 1976, str. 97–123.
- Pahor, Miroslav: Senožče, slovenska pomorska postojanka na kopnem. *Slovensko morje in zaledje*. Koper, 1977, str. 21–79.
- Pahor, Miroslav: Slovenska pomorska tradicija. *Dvajset let Splošne plovbe Piran*. Piran, 1974, str. 87–96.
- Pahor, Miroslav: Slovenski dijaki in študentje na pomorskih šolah (1754–1941). *10 let Višje pomorske šole Piran*. Portorož, 1970, str. 44.
- Pahor, Miroslav: Slovenski inženirji in tehniki v tržaškem arsenalu (1863–1913). Naša pomorska preteklost. *Informator*, št. 3, 1968, str. 16–18.
- Pahor, Miroslav: Slovensko zaledje v kooperaciji s pomorskim ladjedelnštvom. *Poseban otisak iz Acta historico-oconomica Iugoslaviae V*, 1978, str. 133–147.
- Pahor, Miroslav: *Sto let slovenskega ladjarstva 1841–1941*. Piran: Splošna plovba, 1969.
- Pahor, Špela: *Srečanja v Piranu 2: Življenjske pripovedi prebivalcev Pirana* (zbrala in uredila Špela Pahor). Piran: Mediteranum, 2011.
- Panjek, Aleksander: Dezintegracija med Trstom in Koprom: o razdruževanju gospodarskega prostora v Svobodnem tržaškem ozemlju. Catalan, T. et al.: *Povojni čas ob meji*. Istituto regionale per la storia del movimento di liberazione nel friuli Venezia Giulia Università di Trieste, Dipartimento di scienze Geografiche e Storiche / Deželni inštitut za zgodovino osvobodilnega gibanja v Furlaniji Julijski krajini, Univerza v Trstu, Oddelek za geografske in zgodovinske vede. Trst, 2007, str. 443–465.
- Panjek, Aleksander: *Tržaška obnova. Ekonomske in migracijske politike na Svobodnem tržaškem ozemlju*. Koper: Univerzitetna založba Annales, 2011.
- Panjek, Giovanni in Roberto Finzi (ur.): *Storia economica e sociale di Trieste. La città dei gruppi*. Trieste: LINT, 2001.
- Perovšek, Franc: *Moja resnica. Spominski utrinki iz delovanja po letu 1945 na Primorskem in v Ljubljani*. Ljubljana: Društvo piscev NOB Slovenije, 1995.
- Pesmi o morju* (ur. Stane Suhadolnik). Koper: Primorska založba Lipa, 1955.
- Petrinja, Danilo – Primož: *Gradnja Luke Koper in železniške proge Koper Prešnica*. Koper: Luka Koper, 1999.
- Petrinja, Danilo – Primož: *Primorska 1945–1955*. Koper, 2001.
- Pirjevec, Jože: *Trst je naš! Boj Slovencev za morje (1848–1954)*. Ljubljana: Nova revija, 2008.
- Presl, Igor: *Ressel in pomorstvo*. Piran: Pomorski muzej »Sergej Mašera« Piran, 1991.
- Primorje: Zbornik 15. zborovanja slovenskih geografov*. Portorož: Zveza geografskih društev Slovenije, 1990.
- Prinčič, Jože: Primorsko gospodarstvo v času vojaških zasedbenih con (1945–1954). *Prispevki za novejšo zgodovino XLVIII*, 2008, str. 147–160.
- Terčon, Nadja: Kalister, Gorupi in pomorstvo. *Kronika (Rodbini Kalister in Gorup)*, 58, 2010, str. 87–110.
- Terčon, Nadja: Josip Gorup plemeniti Slavinjski. *Tvorci slovenske pomorske identitete* (ur. Pavlina Bobič). Ljubljana: Založba ZRC, ZRC SAZU, 2010, str. 49–63.
- Terčon, Nadja: Kozala – govorica obrobij preteklosti: reško gradivo v Pomorskem muzeju Sergej Mašera Piran. *Izvestja Pomorskega muzeja Piran*, 2009, str. 15–45.
- Terčon, Nadja: *Miroslav Pahor. Tvorci slovenske pomorske identitete* (ur. Pavlina Bobič). Ljubljana: Založba ZRC, ZRC SAZU, 2010, str. 173–187.
- Terčon, Nadja: Pomorski promet. *Zbornik Primorske – 50 let* (ur. Slobodan Valentinčič). Koper: Primorske novice, 1997, str. 185–187.
- Terčon, Nadja: Srednja pomorska šola Portorož je praznovala 50-letnico svojega delovanja. *Primorska srečanja*, 22, št. 201, str. 69–70.
- Terčon, Nadja: *Vzpostavitev slovenskega pomorstva 1945–1958* (doktorska disertacija, Koper, 2014, tipkopis, v tisku).
- Terčon, Nadja: *Z barko v Trst. Pomorstvo v Piranu, Izoli in Kopru ter gospodarska vloga severozahodne Istre v odnosu do Trsta*. Koper: Pomorski muzej »Sergej Mašera« Piran in Založba Annales, 2004.
- Terčon, Nadja: Za kanček morja: pogovor o odnosu Slovencev do morja skozi preteklost. *Izvestja Pomorskega muzeja Piran*, 2, 2010, str. 169–188.
- Tomšič, Janez: *Narodnoosvobodilni boj na Jadranu in slovenski pomorščaki*. Ljubljana: Partizanska knjiga, 1974.
- Tradizija dveh skupnosti v Tržaškem zalivu = Tradizioni di due comunità nel golfo di Trieste. Dejavnosti*

- skozi stoletja povezane z morjem = Attivita attaver-so i secoli legate al mare* : Terra d'amar (ur. Bruno Volpi Lisjak). Trst-Trieste, 2007.
- Trobič, Miran: *Furmani skozi Postojnska vrata do morja in naprej*. Logatec: Občina Logatec, 2003.
- Troha, Nevenka: *Komu Trst: Slovenci in Italijani med dvema državama*. Ljubljana: Modrijan, 1999.
- Troha, Nevenka: Odnosi ljudi in političnih strank do zavezniških vojaških uprav v conah A in B Julijske krajine (1945–1947). *Annales* 8, 1996, str. 157–166.
- Troha, Nevenka: STO – Svobodno tržaško ozemlje (1947–1954). *Zbornik Primorske – 50 let* (ur. Slobodan Valentinčič). Koper: Primorske novice, 1997, str. 56–59.
- Troha, Nevenka: Ukrepi jugoslovanskih oblasti v conah B Julijske krajine in Svobodnega tržaškega ozemlja in Italijani na Koprskem. *Annales* 10, 2000, str. 203–216.
- Verginella, Marta: Istrsko podeželje v vrtincu revolucije. *Acta Histriae* VI, Prispevki z mednarodne konference Pariška mirovna pogodba, nova Jugoslovansko-italijanska meja in priključitev Primorske k Sloveniji. Koper: Znanstveno-raziskovalno središče republike Slovenije Koper, 1998, str. 203–214.
- Volpi Lisjak, Bruno: *Tržaško morje: kraška obala, mesto in vasi: prezrti del zgodovine Slovencev*. Koper: Libris, 2010.



S U M M A R Y

»The Karst dwelled forever in their hearts« The Karst, its people and the sea

The paper presents the inhabitants of the Karst Plateau and wider karst area, as well as the descendants of emigrants from the Karst, who had close ties to the sea. In light of maritime history and relations between coastal towns and hinterland, the paper aims to present different maritime activities (port operations, transport, shipping, shipbuilding, the navy, merchant navy, maritime education, etc.), as well as some individuals who have, each in their own way, left a lasting imprint on Slovenian maritime history. They sustained their families and connected coastal areas with continental hinterland, either on an occasional or daily basis, by journeying between the Karst landscape and coastal towns, particularly Trieste and Rijeka, and serving in maritime industries. Others

permanently emigrated from their native villages to coastal towns or by finding employment aboard merchant or navy ships as well as in maritime institutions abroad. Wherever they settled or travelled, emigrants always took a piece of the Karst and characteristic of karst landscapes with them.

Karst natives and their children can be found in all coastal towns and in a broad range of connections with the sea. The time of their immigration to the coast varies and dates at least back to the 18th century, when Trieste and Rijeka also started to absorb newcomers from the immediate hinterland. They are identified as cart-drivers who delivered goods to ships, as traders, ship-chandlers, shipbuilders and port workers, shippers, sailors, navy officers, pupils and students of maritime schools, as well as navy commissioned officers and ship captains, researchers of maritime history, and artists who used different techniques to depict the sea and maritime themes. Although, despite its geographic proximity to the coastline, the Karst appears separated from the sea, it only takes a glance into the past to see that just the opposite is true.

Primary focus is therefore on the postwar period, during which the economic, political and social changes which took place in the present-day Slovenian coast pushed the majority of autochthonous population from urban and partly from rural areas to emigrate to Italy. This altered the ethnic composition of the entire region. The annexation to Slovenia/Yugoslavia in 1954 provided Koper and other coastal towns with an opportunity to pursue an organised and accelerated economic and social development. The London Memorandum caused migration waves in different directions. The vacuum in three coastal towns produced by the emigration of the majority population to Italy was quickly filled by settlers from the Julian March (Zone B) and the Free Territory of Trieste (Zone A). They began to seek employment in industrial plants on the coast and also made well in the maritime industry. Yugoslav authorities as well as political and economic forces strove to transform Koper into a major economic centre to compete with Trieste. Due to the then living conditions and despite the unplanned yet expected demographic policy, the coastal area also received a major influx of settlers from the nearby Karst.

Finally, the paper briefly presents those Karst natives who had ties with the Rijeka maritime sector and who have, each in their own field (history, art, socio-political life, journalism, media, etc.), made sure that the ties between the sea on the one hand and the Karst and its people on the other will never sink into oblivion.