

I KRONIKA 2021 69



69
2021

KRONIKA

kronika.zzds.si/kronika



IZDAJA ZVEZA ZGODOVINSKIH DRUŠTEV SLOVENIJE

<https://zzds.si>

Kronika 2021, letnik 69, številka 1

Odgovorni urednik/ Managing editor:

dr. Miha Preinfalk (Ljubljana)

Tehnična urednica/ Technical editor:

mag. Barbara Šterbenc Svetina (Ljubljana)

Uredniški odbor/ Editorial board:

mag. Sonja Anžič-Kemper (Pforzheim, Nemčija), dr. Aleš Gabrič (Ljubljana),
dr. Stane Granda (Ljubljana), dr. Eva Holz (Ljubljana), dr. Katarina Keber (Ljubljana),
dr. Miha Kosi (Ljubljana), dr. Harald Krahwinkel (Celovec), Irena Lačen Benedičič (Jesenice),
dr. Tomaž Lazar (Ljubljana), dr. Hrvoje Petrić (Zagreb), dr. Vlasta Stavbar (Maribor),
dr. Imre Szilágyi (Budimpešta) in dr. Nadja Terčon (Piran)

Za znanstveno korektnost člankov odgovarjajo avtorji.

© Kronika

Redakcija te številke je bila zaključena:

1. februarja 2021

Naslednja številka izide/ Next issue:

junij/ June 2021

Prevodi povzetkov/ Translations of Summaries:

Manca Gašperšič - angleščina (English)

Lektoriranje/ Language Editor:

Rok Janežič

UDK/ UDC:

Breda Pajsar

Uredništvo in uprava/ Address of the editorial board:

Zgodovinski inštitut Milka Kosa ZRC SAZU / Milko Kos Historical Institute at ZRC SAZU
Novi trg 2, SI-1000 Ljubljana

Letna naročnina/ Annual subscription:

za posameznike/ Individuals 25,00 EUR

za študente in upokojene/ Students and Pensioners 18,00 EUR

za ustanove/ Institutions 30,00 EUR

Izdajatelj/ Publisher:

Zveza zgodovinskih društev Slovenije

Aškerčeva cesta 2

SI-1000 Ljubljana

Transakcijski račun/ Bank Account:

Zveza zgodovinskih društev Slovenije 02010-0012083935

Sofinancirajo/ Financially supported by:

Javna agencija za raziskovalno dejavnost Republike Slovenije/ Slovenian Research Agency
ZRC SAZU, Zgodovinski inštitut Milka Kosa/ ZRC SAZU, Milko Kos Historical Institute

Računalniški prelom/ Typesetting:

Medit d.o.o.

Tisk/ Printed by:

Fotolito Dolenc d.o.o.

Naklada/ Print run:

320 izvodov/ copies

Revija Kronika je vključena v podatkovno bazo/ Kronika is indexed in:

Scopus; Historical Abstracts, ABC-CLIO; MLA International Bibliography; PubMed; ERIH Plus;
Bibliography of the History of Art.

Na naslovni strani/ Front cover: Heinrich Wettach: Deželni muzej za Kranjsko – Rudolfinum,
okoli 1900, akvarel/ Heinrich Wettach: Carniolan Provincial Museum – Rudolfinum, abt. 1900, watercolour
(NMS GK, inv. št. R-1692)

Na zadnji strani/ Back cover: Risba neuresničenega spomenika Ljubljanskemu kongresu leta 1821/
Drawing of the unrealized monument to the Ljubljana Congress 1821 (SI ZAL LJU 511, t. e. 24, fol. 172)



KAZALO



Razprave

Tanja Gomiršek:	Kmečka skupnost v luči družbeno-socialnih razlik: Šmartno in Imenje v drugi polovici 18. stoletja5
Jernej Kotar:	Ustanovitev Deželnega muzeja v Ljubljani25
Boris Golec:	K podobi Ljubljane po kongresu leta 1821. Stavbe in njihovi lastniki v franciscejskem katastru43
Matic Batič:	»Paradies am Isonzo«. Delovanje Heinricha Moritza Penna (1838–1918) v Gorici.....89
Marija Mojca Peternel:	Baron Markus Jabornegg: (ne)znan koroški obraz.....105
Damjan Hančič:	Vojaška bolnišnica v Kamniku in Mekinjah v času prve svetovne vojne115
Ivan Vogrič:	Anarhistični agitator Franc Vidmar.....131
Vinko Oblak:	Piranski konzorcij za pomorske prevoze Piran (1919–1950)137
Jelka Piškurić:	Ig od leta 1952 do ustanovitve Občine Ljubljana Vič-Rudnik.....155



Gradivo

Kongresni spomenik v Ljubljani (<i>Barbara Žabota</i>)181



Po razstavah

Čast in slava: odlikovanja, medalje, znaki in značke iz zbirk Pokrajinskega muzeja Celje (<i>Damir Žerič</i>).....183



In memoriam

In memoriam Slavica Pavlič 1929–2020 (<i>Branko Šuštar</i>)187
V spomin: prof. dr. Jože Žontar (1932–2020) (<i>Sonja Anžič-Kemper</i>)188



Ocene in poročila

Vinko Skitek: Popis arhivov župnij Dekanije Dravograd-Mežiška dolina (elektronska izdaja)	
Vinko Skitek: Guštanj in Kotlje skozi srednji in zgodnji novi vek (<i>Martin Bele</i>).....	191

1.01 Izvirni znanstveni članek

UDK 334.754(497.472Piran)"1919/1950"

Prejeto: 26. 3. 2020

**Vinko Oblak**

ing. ladijskega strojništva in dipl. ekonomist, Grudnova 3, SI-6330 Piran
E-pošta: vinkoo573@gmail.com

Piranski konzorcij za pomorske prevoze Piran (1919–1950)

IZVLEČEK

Prispevek je poizkus prikaza okoliščin, ki so omogočile ustanovitev in delovanje Piranskega konzorcija za pomorske prevoze. Konzorcij je bil ustanovljen konec leta 1919 in je deloval do leta 1950. Temelji za njegovo ustanovitev so se izoblikovali že dolgo pred tem. Brez pomorščakov, plovil, pomorskih veščin in izkušenj, predvsem pa denarnih sredstev to ne bi bilo mogoče. Konzorcij je bil v ponos Piranu in Pirančanom, saj je velikemu delu prebivalstva omogočil preživetje. Njegova uspešnost se kaže tudi v tem, da je bila skoraj tretjina piranskega prebivalstva neposredno ali posredno vpeta v njegovo delo.

KLJUČNE BESEDE

Piran, konzorcij, pomorščaki, mala obalna plovba, prevoz tovora, pomorsko prevoznništvo

ABSTRACT

PIRAN SHIPPING CONSORTIUM (1919–1950)

The article provides a tentative presentation of circumstances that enabled the establishment and activities of the Piran Shipping Consortium. The consortium was established at the end of 1919 and remained in operation until 1950. Its establishment, the foundations for which were created further back in the past, would not have been possible without seamen's, ships, maritime skills and experiences, and above all financial funds. Only hard work, knowledge of professional secrets, constant concern for a better working environment, modern working resources, but especially common assistance and solidarity among the members of the consortium have enabled its progress and successful business. The consortium was the pride of Piran and its inhabitants by being a source of survival to a significant part of the population. Its success was also reflected in the fact that almost a third of the inhabitants of Piran were directly or indirectly involved in the consortium business. The story of Piran seamen's from the period between the two wars is a contribution to a better knowledge and understanding of the seamen's life and work in this area.

KEY WORDS

Piran, consortium, seamen, coastal navigation, shipping cargo, maritime transportation

Uvod

Leta 2020 je minilo 100 let, odkar je bil v Piranu ustanovljen Konzorcij za pomorske prevoze (*Consorzio Piranese per trasporti marittimi Pirano*).¹ Ta je izdatno prispeval k boljšemu življenju številnih piranskih pomorščakov in s svojim delom na morju ponesel v svet njihovo dobro ime. O ustanavljanju konzorcija ni veliko znanega in napisanega, zato je smiselno predstaviti njegov nastanek, razvoj, vlogo in pomen. Pri raziskavi so bili uporabljeni razpoložljivi ustni in pisni viri ter fotografski material. Največ pomembnih informacij o konzorciju je zbranih v monografiji *Pirano*, ki je izšla v Trstu leta 1959. Med časopisi velja omeniti glasili *La Voce di San Giorgio* in *L'eco de Piran*,² vendar je tudi v glasilu *Il Trillo*³ izšlo nekaj člankov o konzorciju. O piranskem pomorstvu v drugi polovici 19. stoletja do začetka prve svetovne vojne so pisali Nadja Terčon v knjigi *Ž barko v Trst* ter skupina avtorjev v publikaciji *Piransko pristanišče*, ki jo je izdal Pomorski muzej »Sergej Mašera« Piran. O pomorstvu v Piranu med svetovnima vojnama, kamor sodita ustanovitev in delovanje konzorcija, pa ustrezne literature ni bilo mogoče najti.

Pomemben vir podatkov o konzorciju hranijo v Pokrajinskem arhivu Koper – enota Piran, vendar so razpršeni v obširnem fondu Občine Piran in dru-

gih fondih. Za raziskavo je bilo pregledano arhivsko gradivo obdobja od 1919 do 1929. Dokumenti, shranjeni v arhivu Trgovske zbornice v Trstu,⁴ vsebujejo predvsem podatke o statutarnih zadevah, spremembah in uradnih zaznamkih delovanja konzorcija. Izredno zanimiva pričevanja in analizo pomembnosti konzorcija za Piran in širše je obdelal nekdanji pomorščak Mario Bonifaccio,⁵ ki je za poznavanje dela in razmer med pomorščaki v obravnavanem času izredno dragocen pričevalec. Navezanost na morje in poklic ter dejstvo, da je bil njegov oče član konzorcija, sta verjetno razlog, da imata konzorcij in pomorstvo v njegovem srcu posebno mesto. Zelo dragocena je serija člankov izpod njegovega peresa,⁶ katerih tematika je poklicno, socialno in družabno življenje ter delo piranskih pomorščakov, pa tudi plovila, na katerih so pluli.⁷

Piran – od nekdanj mesto pomorščakov

Mesto Piran leži na polotoku in je obdano z morjem, zato ne preseneča, da so njegovi prebivalci z morjem že davno vzpostavili posebno vez. Razvili so se solinarstvo, ribištvo, pomorstvo in trgovanje, kar jim je omogočalo preživetje. Pirančani so že zgodaj pričeli pluti in graditi plovila po svoji »meri«. Ta so jim omogočala izvajanje morskega prevoznništva, prilagojenega njihovim potrebam in zahtevam.⁸



Žig konzorcija (SI PAK 759, t. e. 175)

¹ V nadaljevanju skrajšano konzorcij. Konzorcij – 1) začasno združenje dveh ali več industrialcev, podjetij, bank zaradi uspešnejšega (finančnega) poslovanja; 2) začasno združenje gospodarskih družb za doseg določenega cilja (fran.si (26. 3. 2020)).

² Glasilo izhajata v Trstu in ju urejajo Pirančani, ki so Piran po drugi svetovni vojni zapustili kot optanti. Podatki iz njiju so dragoceni za razumevanje dogajanj okoli delovanja in ukinitve konzorcija.

³ Glasilo objavlja Italijanska samoupravna skupnost Giuseppe Tartini iz Pirana.

⁴ Arhivska dokumentacija Trgovske zbornice v Trstu (CCI-AA), dokumente je zbrala, obdelala in posredovala Amalia Petronio.

⁵ Mario Bonifacio, rojen leta 1928 v Piranu v družini pomorščakov. Leta 1950 je diplomiral na Pomorski šoli v Trstu, danes je upokojenec in živi v Mestrah pri Benetkah (http://www.albumdivenezia.it/easyne2/LYT.aspx?IDLYT=410&Code=AlbumVE&ST=SQL&SQL=ID_Documento=481 (26. 3. 2020)).

⁶ Serija člankov v glasilu *L'eco de Piran* leta 2002, št. 19, 20, 21, 22, in leta 2003, št. 24.

⁷ Gre za članke iz glasila *Il Trillo* in *L'eco de Piran*.

⁸ Več o Piranu in njegovem razvoju v Morteani, *Notizie sto-*



Flota plovil v pristanišču Piran iz obdobja med obema vojnama (zbirka Slobodana Simića Sime, Piran)



Pristanišče Piran z bracerami in trabakolami (La voce di San Giorgio, 2011, št. 180, str. 13)



Trabakola »G. Oberdan« v pristanišču Piran okoli leta 1925 (zbirka Pomorskega muzeja »Sergej Mašera« Piran)

Širjenje pomorskih trgovskih vezi je narekovalo povečanje števila plovil in prevoznih kapacitet, obenem pa tudi prilagajanje pristaniških zmogljivosti Pirana. Pomorska usmerjenost mesta se je stopnjevala, s tem pa tudi njegova pomembnost kot enega bolj obiskanih pristanišč vzhodne obale severnega Jadrana. Piransko pristanišče se je prilagajalo rasti pomorskih prevozov vse od obdobja Beneške republike pa do prvih povojnih let po drugi svetovni vojni, ko je tedanja jugoslovanska oblast zaradi novih smernic primat in razvoj pomorske pristaniške dejavnosti namenila Kopru.⁹

Piransko pomorstvo je v preteklosti pritegnilo veliko zgodovinarjev in drugih piscev. Ferdo Gestrin, ki je piransko pomorsko dejavnost podrobno obravnaval v obsežni raziskavi, je ugotovil, da je srednjeveški Piran pomorski vrhunec v številu plovil dosegel med letoma 1376 in 1400: »V zadnjem četrtstoletju 14. stoletja doseže piranska mornarica višek po številu enot, bilo jih je 207. Med njimi je bilo 151 bark, 19 burklov, 17 cimb, 8 marsiljan, 4 barkoziji, 3 nave, 2 gondoli, 2 batela in 1 scola; vsaj 45 do 75 je bilo sposobnih za plovbo na večje razdalje.«¹⁰

Glasilo *La provincia* iz leta 1869 v članku o pomorski statistiki poroča tudi o pristanišču Piran in njegovi dejavnosti. Piransko pristanišče imenuje kar »hotel za ladje« (*albergo delle navi*) in poroča, da pristanišče glede na statistične podatke o avstrijskih pristaniščih iz leta 1868 beleži 4664 prihodov plovil s skupnim vhodnim pretovorom 189.999 ton ter 4711 odhodov z izhodnim pretovorom 190.431 ton. V nadaljevanju še omenja, da je Piran edino pristanišče, podrejeno Luški upravi v Trstu.¹¹ Dnevnik *Egida* je leta 1904 opisal stanje istrskega pomorstva in bralce informiral o številu registriranih plovil konec oktobra 1904 v posameznih istrskih pristaniščih. V Piranu je bilo 147 plovil male obalne plovbe ter 74 ribiških ladij, na njih pa je bilo zaposlenih 451 pomorščakov in 286 ribičev. V zvezi z živahnostjo pomorskega prometa iz istega članka izvemo še, da so leta 1903 parniki izpluli iz Kopra 2428-krat, Malega Lošinja 1245-krat, Pirana 2712-krat, Pulja 2869-krat in Rovinja 2293-krat.¹²

O pomorstvu in trgovski mornarici v času avstrijske vladavine je obširno gradivo zbrano v monografiji *Z barko v Trst* avtorice Nadje Terčon. S tabelarno urejenimi statističnimi podatki sta predstavljena rast in padanje posameznih kategorij v obravnavanem

riche; Kandler, *Pirano*; Apollonio, *Una cittadina istriana*; Pahor, *Socialni boji*; Gestrin, *Pomorstvo srednjeveškega Pirana*.

⁹ O pristanišču več v Bonin et al., *Piransko pristanišče*.

¹⁰ Gestrin, *Pomorstvo srednjeveškega Pirana*, str. 21.

¹¹ *La provincia*, 16. 12. 1869, št. 24, str. 446–447.

¹² *Egida*, 9. 4. 1905, str. 2.

časovnem intervalu. V publikaciji *Piransko pristanišče*¹³ najdemo zapis o številčnem stanju piranske flote za obdobje 1910–1915.¹⁴ Značilnost piranskega pristanišča lepo opiše zapis: »In tako manjše, vendar zelo dinamično pristanišče je bilo piransko.«¹⁵

Piranska občina je marca 1921 oblasti v Trstu z dopisom obvestila o gospodarskem stanju v Piranu. Med drugim je opozorila na pomembnost ladijskega prevoznitva – male obalne plovbe, katere flota je štela okoli 120 jadrnic nosilnosti od 30 do 100 ton.¹⁶ Poročilo Okrožnega pomorskega urada Piran iz leta 1928 navaja, da je v register evidence vpisanih skupaj 106 jadrnic.¹⁷ Ena od nalog luških organov je bilo vodenje registra plovil. Tudi piranska luška uprava je vodila tako evidenco in jo redno posredovala nadrejenim organom.

Z uvodnimi podatki smo predstavili stanje pomorskega prometa na obravnavanem območju v času pred ustanovitvijo konzorcija, saj nakaže potrebo po skupnem nastopu, organiziranju in koordiniranju pomorskega prevoznitva v piranski občini.

Prvo interesno združevanje

Piranski lastniki plovil so se že leta 1911 organizirali v družbo, imenovano Združenje vzajemnega zavarovanja plovil male obalne plovbe (*Società di mutua assicurazione fra le barche di piccolo cabotaggio*). Osnovni namen združenja je bil predvsem poskrbeti za zavarovanje tveganj oziroma škod, ki bi nastale pri izvajanju dejavnosti pomorskega prevoznitva. Združenje je bilo ustanovljeno najprej za zavarovanje premoženja lastnikov plovil, kasneje pa so poskrbeli tudi za zavarovanje pomorščakov za primer izgube zaradi potopitve in drugih tveganj. To združenje je delovalo do začetka prve svetovne vojne leta 1914 in je bilo dokončno ukinjeno leta 1919.¹⁸

Piran je tako kot drugi obmorski kraji v času prve svetovne vojne plačal davek v ljudeh in premoženju. Kar nekaj pomorščakov je bilo vpoklicanih v vojsko, to pa je vplivalo tudi na sestavo ladijskih posadk. Piranska flota je zaradi vojnih razmer svojo dejavnost izvajala v zmanjšanem obsegu, saj so za plovbo veljale določene omejitve. Zaradi vojnih razmer pomorsko prevoznitvo ni imelo dovolj naročil, zato je veliko bark mirovalo. Privezali so jih na »mrtve priveze«¹⁹ v pristanišču in solinskih kanalih, kjer so pričakale

konec vojne. Povojno obdobje je bilo v znamenju obnavljanja flote.²⁰

Pirančani so tudi v povojnem času nadaljevali z ladijskim prevoznitvom in trgovsko dejavnostjo, čeravno v nezavidljivih razmerah. Poslovanje z Avstro-Ogrsko je bilo s koncem vojne iz razumljivih razlogov zaključeno. V povojnem času so bili prevozi omejeni najprej na prehrabene proizvode in nujne življenjske potrebščine, kasneje tudi na druge materiale za povojno obnovo. Počasi so se prebujale tudi druge gospodarske dejavnosti, zato so potrebe po prevoznitvu naraščale. Treba je bilo obnoviti floto in se primerno organizirati.²¹

Mario Bonifacio je ugotovil, da je razpad Avstro-Ogrske vplival na piransko pomorstvo, saj so se ustavile tekoče državne investicije. Do tedaj so posamezne piranske barke z materiali oskrbovale delovišča vzdolž obale Istre in Kvarnerja. Od izliva reke Soče²² so tovorili pesek, iz kamnolomov Kanegra in Milje pa kamnite bloke za izdelavo obalnih zidov v pristaniščih (bel kamen iz apnenca) in tlakov javnih površin (sivi peščenjak). Gradbeni material so vozili v Trst za izgradnjo luške infrastrukture, v Pulj za vojaške utrdbe, na Reko za obalne zidove in valobrane.²³

Drugo interesno združevanje in ustanovitev konzorcija

25. decembra 1919 je 42 lastnikov in upravljavcev bark (*padroni e direttori di barca*)²⁴ ter 32 pomorščakov in drugih članov konzorcija (*marinai ed altri consortisti*)²⁵ izrazilo voljo in namen za ustanovitev

²⁰ Gl. Marineria Piranese v monografiji *Pirano*, str. 85. V piranskih skverih so zgradili nekaj novih bark, nekaj pa so jih kupili na območju Romagne (vzhodna obala Jadranskega morja).

²¹ Gl. Marineria Piranese v monografiji *Pirano*, str. 85.

²² Izliv reke Soče – rt Sdobba leži na zahodni obali Tržaškega zaliva med Gradežem in Tržičem (Monfalcone). Smer (kurs) plovbe iz Pirana je 258°, oddaljenost pa slabih 12 navtičnih milj.

²³ Bonifacio, *La storia*, str. 13, 14.

²⁴ *Contento Lorenzo, Fragiaco Antonio fu Andrea, Fonda Marco fu Francesco, Petronio Pietro di Odorico, Furian Giovanni fu Nicolò, Ruzzier Giorgio fu Nicolò, Ruzzier Giorgio di Giacomo, Predonzan Domenico fu Domenico, Spadaro Giorgio fu Giovanni, Ravalico Domenico fu Giacomo, Lugnani Giorgio fu Bortolo, Ravalico Andrea fu Nicolò, Fragiaco Pietro fu Antonio, Contento Antonio di Giovanni, Contento Giovanni fu Antonio, Viezzoli Antonio fu Giacomo, Viezzoli Pietro di Antonio, Viller Giuseppe di Matteo, Predonzan Pietro fu Domenico, Parenzan Luigi fu Rocco, Tamaro Cristoforo fu Alessandro, Ruzzier Bortolo fu Bortolo, Ravalico Domenico fu Nicolò, Pettener Alessandro di Domenico, Contento Mariano di Giovanni, Ravalico Francesco fu Andrea, Bontempo Pietro di Giovanni, Apollonio Marcello fu Francesco, Tamaro Giorgio fu Giacomo, Contento Giovanni fu Andrea, Petronio Domenico fu Giorgio, Bartole Antonio di Marco, Ruzzier Giovanni fu Nicolò, Fragiaco Bortolo di Giovanni, Fonda Francesco di Marco, Bonifacio Nicolò di Antonio, Fragiaco Domenico fu Antonio, Ruzzier Francesco di Domenico, Fornasaro Giorgio di Benedetto, Ravalico Vincenzo, Dapretto Antonio, Lorenzo Petronio.*

²⁵ *Pitacco Giorgio di Giovanni, Bonifacio Francesco di Cristoforo, Bonifacio Domenico fu Andrea, Pettener Mariano fu Lorenzo,*

¹³ Bonin et al., *Piransko pristanišče*, str. 28–43.

¹⁴ Prav tam, str. 36–38; našeti so sledeči tipi plovil: bracara, pelig, bragoc, kuter, parnik, topo, guc, barkin, ribiška barka ...

¹⁵ Prav tam, str. 41.

¹⁶ SI PAK 759, t. e. 28, dopis št. 717 z dne 11. 3. 1921.

¹⁷ SI PAK 19, t. e. 24, dopis št. 1631 z dne 21. 9. 1928.

¹⁸ Gl. Marineria Piranese v monografiji *Pirano*, str. 85.

¹⁹ »Mrtvi privez« se v pomorskem žargonu imenuje privez, na katerem je plovilo običajno privezano za daljše časovno obdobje, ker to iz različnih razlogov ne more, ne želi ali ne sme na plovbo.



Pečat piranskega notarja dr. Micheleja Depangherja (SI PAK 759, t. e. 35)

Reg. Not. N.22.874
A T T O N O T A R I L E
Fatto nella città di Pirano nel distretti giudiziario di Pirano nella Venezia Giulia li 25 venticinque del mese di dicembre dell'anno 1919 millenovecentodieciannove. Avanti a me notaio qui residente dott. Michele Depangher si sono personalmente costituiti i signori qui sotto elencati dimoranti a Pirano da me conosciuti i quali, presenti gli a me noti ed idonei testimoni signori: Dapretto Antonio e Lorenzo Petronio privati a Pirano, mi hanno dichiarato di voler costituire col presente atto pubblico con sede a Pirano il "Consorzio Piranese per Trasporti Marittimi" (come, reg. a Gar. lim.) contemplato dallo Statuto che determinano sub A) che dichiarano di conoscere e di approvare in ogni sua disposizioni come parte integrante di quest'atto.
Lo Statuto viene preletto e preletto viene il presente protocollo ed approvati sia quello che questi dai comparenti vengono da questi sottoscritti alla presenza di me notaio e degli intervenuti testimoni.
Elenco dei comparsi:
A della categoria dei padroni e direttori di barca:

Ustanovitev konzorcija, prva stran notarskega akta iz leta 1919 (CCLAA).

Pirano, li 17 - 6 1919

Sig. All'Amministrazione 5^a Bersaglieri D. Dare
AL

Consorzio Piranese per Trasporti Marittimi - Pirano -

per nolo 1 barca nominata G. Oberdan in Pirano - Trieste

trasporto 90 bersaglieri a L. 2. - per ciascuno	importa	Lire 180. -
CONSORZIO PIRANESE Trasporti Marittimi PIRANO		

F-H 82

124

47774. 5-514

Račun za prevoz 90 bersaljerjev z barko »G. Oberdan« na relaciji Piran–Trst (SI PAK 759, t. e. 11)

konzorcija z nazivom Piranski konzorcij za pomorske prevoze – Piran (*Consorzio Piranese per trasporti marittimi – Pirano*). Na ustanovnem zboru, na katerem je piranski notar Michele Depangher sestavil notarski zapis, so prebrali in sprejeli statut konzorcija, ki je vseboval 22 členov. Zato to dejanje upravičeno razumemo kot akt uradne ustanovitve konzorcija.²⁶

Vodstvo konzorcija so sestavljali predsednik, štirje podpredsedniki ter 26 članov posloводства, od tega je bilo 14 članov predstavnikov lastnikov in upraviteljev bark ter 12 članov iz vrst pomorščakov. Skupaj je vodstvo štel 31 članov.²⁷

Pettener Lorenzo di Domenico, Petronio Domenico fu Lorenzo, Iorio Egidio di Francesco, Plossi Almerigo fu Francesco, Schiavuzzi Giuseppe fu Francesco, Pettener Giovanni di Domenico, Predonzan Alessandro fu Giovanni, Ravalico Andrea di Francesco, Bubba dott. Piero, Ruzzier Giorgio fu Odorico, Schiavuzzi Pietro di Giuseppe, Ruzzier Bortolo di Giovanni, Dessardo Bortolo di Bortolo, Contento Giovanni di Andrea, Predonzan Antonio fu Alessandro, Giurco Nicolò di Giovanni, Zecchin Matteo fu Domenico, Bonifacio Pietro fu Andrea, Bonifacio Nicolò fu Francesco, Venturin Andrea fu Nicolò, Pettener Elio fu Lorenzo, Ravalico Beniamino di Pietro, Milos Bortolo di Antonio, Spadaro Giorgio di Marco, Ravalico Giorgio di Pietro, Milos Giorgio di Antonio, Pavan Alessandro fu Antonio, Bullo Almerigo.

²⁶ CCIAA, notarski akt št. 22.874 – prepis originala.

²⁷ SI PAK 759, t. e. 67, notarski akt št. 24.069, II. skupščina Konzorcija 11. 2. 1923.

Raziskave so pokazale, da prepis ustanovitvenega akta konzorcija iz leta 1919 hrani tudi piranski arhiv, vendar je dokument brez žigov in podpisov.²⁸ Med najdenimi dokumenti je tudi račun za prevoz 90 bersaljerjev z barko »G. Oberdan« na relaciji Piran–Trst, ki je vzbudil dvom o datumu nastanka konzorcija. V notarskem aktu o ustanovitvi konzorcija je namreč zabeležen datum 25. december 1919, medtem ko je na izstavljenem računu za prevoz bersaljerjev naveden datum 17. junij 1919, zraven pa je še lep odtis žiga konzorcija in enak naziv izvajalca storitve. O razkoraku med datumoma lahko le ugibamo. So piranski pomorščaki že pred uradnim oblikovanjem konzorcija poslovali pod tem nazivom?

Vloga konzorcija

Konzorcij je imel statut, ki je, kot rečeno, ob ustanovitvi vseboval 22 členov, a so mu kasneje dodali še tri in vsebinsko nekoliko spremenili 10. člen. Temeljne naloge konzorcija določa 2. člen, in sicer pridobivanje poslov za barke iz flote konzorcija, urejanje cen ladijskih prevozov, enakomerna porazdelitev dela po načrtovani časovnici med posameznimi barkami ter

²⁸ SI PAK 759, t. e. 116, mapa kategorija 9, razno 1926.



*Slavje ob prevzemu novega prapora pred sedežem konzorcija leta 1925
(La voce di San Giorgio, 2002, št. 134, str. 16)*

sprotno izdajanje računov za že opravljene prevoze oziroma skrb za izvedbo plačil.

Konzorcij je bil dolžan poskrbeti za skupno organizirano in usklajeno izvedbo ladijskih prevozov na območju Julijske krajine²⁹ ter v primeru sodelovanja s tretjimi osebami.³⁰ Skrbel je za nakup in prodajo raznih materialov in opreme, ki je bila potrebna za vzdrževanje plovil (vrvi, barve, laki ...). Pri trgovcih naj bi izposloval čim bolj ugodne cene za nakup dobrin, potrebnih za življenje in delo članov konzorcija in njihovih družin.

Med ostale naloge so uvrstili ustanavljanje ladjedelnic in upravljanje z njimi z namenom izvajanja popravil in vzdrževalnih del na plovilih članov konzorcija, pa tudi za tretje osebe (torej za lastnike plovil, ki niso bili člani konzorcija). Med naloge je spadalo tudi subvencioniranje revnih članov konzorcija in njihovih družin, še posebej v primeru nezgod, spodbujanje moralnega in intelektualnega razvoja članov konzorcija z izobraževalno propagando in konferencami z namenom poučevanja osnov najemniškega dela ter ne nazadnje poučevanje članov o dolžnostih in pravicah mornarjev.

²⁹ V statutu konzorcija je naveden naziv Venezia Giulia, kar smiselno velja za morski in sladkovodni del plovni poti.

³⁰ To pomeni, da je konzorcij ladijske prevoze izvajal s svojimi plovili in z drugimi ladjami, katerih lastniki niso bili njegovi člani.

Iz naštetega je mogoče razbrati, da je bila vloga konzorcija udejanjanje aktivnosti za uspešno poslovanje, vendar je izražena tudi socialna nota v skrbi za člane in njihove družine. To pomeni, da je bila ustanova v okolju, v katerem je delovala, pomemben vir preživetja. Konzorcij je namreč imel več kot 400 članov.³¹

Prapor konzorcija

Konzorcij je imel lasten prapor. Sindikat piranskih pomorščakov (*Sindacato Marittimi di Pirano*) je zaprosil za dovoljenje za javno prireditev svečane vročitve prapora 12. aprila 1925 po sledečem programu: ob 11.00 zbor sodelujočih pred župnijsko cerkvijo, ob 11.30 procesija, ki naj bi potekala od cerkve do Gledališča Tartini, nato predaja prapora predstavniku konzorcija in svečani govor ter ob 21.00 zabava s plesom.³²

Osnutek prapora je izdelal profesor Pietro Coelli (1893–1980), tedaj učitelj likovnega pouka na piranski šoli. Prapor, ki se je ohranil do današnjih dni, je sestavljen iz lesenega prapornega droga, praporne rute in prapornega traku. Vrh droga krasi domišljen zaključek iz dveh medeninastih trakov, oblikovanih

³¹ Petronio, Pagine, str. 13.

³² SI PAK 759, t. e. 100, dokument št. 2382, datiran 7. 3. 1925.



Trabakola »G. Oberdan« sredi piranskega mandrača z razvitim praporom konzorcija – izsek posnetka, steklo 10 x 15 cm (zbirka Pomorskega muzeja »Sergej Mašera« Piran).



*Prapor konzorcija
(fotografijo hrani družina Ruzzier – Piastra, Trst)*

v krog, kot bi predstavljala poldnevnik in vzporednik navidezne zemljine krožnice. Na praporni drog je navezana svetlo modra svilena praporna ruta, na sredini katere je izvezena živo rdeča, z obeh strani vidna dvojamborna galeja. Praporna ruta je pravokotne oblike, dimenzij 1370 x 1370 mm. Na zadnjem koncu rute so našite medeninaste resice. K praporu je pritrjen dvodelni praporni trak z izvezenim imenom konzorcija. Na zaključku obeh trakov je prišita italijanska zastava. Trak je poslikan enostransko. Podatki o izdelovalcu in času izdelave niso znani.

V času povojnega izseljevanja piranskega prebivalstva je prapor iz Pirana s seboj odnesel pomorščak in član konzorcija Giacomo Ruzzier – Piastra.³³ Ves čas ga je hranil doma in ga pred letom 2000, nekaj let pred smrtjo, predal muzeju IRCI³⁴ v Trstu.

³³ Osmrtnica za Giacomom Ruzzierjem – Piastra (1905–2004) je bila objavljena v *L'eco de Piran*, št. 28, 2004, str. 18. Gl. tudi Ruzzier, *Chi era Giacomo Ruzzier*, str. 15–17. Njegov oče Giorgio Ruzzier (sin Giacoma st.) je bil eden izmed ustanoviteljev konzorcija. V notarskem zapisu o ustanovitvi konzorcija sta navedena dva ustanovna člana z enakim imenom in priimkom: *Giorgio Ruzzier fu Nicolo* in *Giorgio Ruzzier di Giacomo*, zato sem preveril, kateri spada k omenjeni družini, in vpisal pravega po prejeti potrditvi. Pravilnost navedbe imena je potrdil vnuk Giovanni Ruzzier – Piastra. *Piastra* je nadimek, ki so ga imeli in ga še imajo člani te družine. Nadimek je bil v rabi pri (skoraj) vseh Pirančanih. Na obalnem območju in širše je bil običaj k lastnemu imenu dodati očetovo ime (Terčon, *Usidrali smo se*, str. 138). Dodatek *fu* je bil naveden pred očetovim imenom v primeru, da je bil oče pokojni, *di pa*, če je bil še živ.

³⁴ IRCI je kratica za Istituto Regionale per la Cultura Istriana.

Na koncu dvodelnega prapornega traku (obeh trakov) je prišita italijanska zastava. Giacomov sin Giovanni Ruzzier – Piastra je v pogovoru razkril manj znan podatek, da je nekdo leta 1945 na italijansko zastavo prapornega traku narisal peterokrako zvezdo. Giacomo je svojo ženo Nicolino zaprosil, naj previdno odstrani zastavo z narisano zvezdo in jo nadomesti z novo brez zvezde, kar je mojstrsko naredila, saj je bila spretna v vezenju.³⁵

Konec leta 2018 so prapor prinesli v Piran, kjer je po naročilu Italijanske samoupravne skupnosti Giuseppe Tartini iz Pirana Zavod Mediteranum³⁶ opravil osnovne meritve in fotografske posnetke zatečenega stanja. Na osnovi zbrane dokumentacije in izvedenih meritev je bila izdelana digitalna kopija originala. Stanje prapora je slabo, zato je potrebna takojšnja strokovna sanacija poškodb. Prapor je bil po opravljenih meritvah vrnjen muzeju IRCI v Trst.

Poleg prapora je imel konzorcij lasten pevski zbor³⁷ in himno,³⁸ katere besedilo je napisal Dino Vatta, uglasbil pa Luigi Bevilacqua.³⁹

Poslovanje konzorcija

Konzorcij je postopoma rasel, gradili so nove barke in povečevali njihovo nosilnost. Ukvarjali so se s prevozom najrazličnejših tovorov in se v teh poslih tudi specializirali. Prevažali so predvsem sol, premog, pesek, kamenje, glinene izdelke za gradbeništvo, apno, žagan les in les za kurjavo, petrolej, razna olja, žitarice, moko, različne povrtnine in krompir, sadje, pa tudi potnike in še marsikaj drugega. Obnova ladjevja je bila tako želja kot potreba. Barke so gradili v domačih ladjedelnicah, pa tudi drugod. To so bile predvsem trabakole in braceri, a tudi večje jadrnice tipa loger ter nekaj plovil manjše nosilnosti.

Z leti se je flota povečevala, sredi dvajsetih let 20. stoletja pa so začeli Pirančani uvajati »motorizacijo« jadrnic. Večini bark so vgradili dizelske motorje. Posledica tega je bila, da so več in bolje pluli, ker niso bili toliko odvisni od vetra. Vgradnja motorjev je vplivala tudi na jadrovje. Jambore so nekoliko znižali, zmanjšali površino jader in skrajšali poševnike; barke so torej prilagodili tako, da so bile enostavnejše za manevriranje in delo.⁴⁰ Pirančani so bili sila ponosni na svoj konzorcij, a tudi na večstoletno tradicijo pomorstva. Svoje barke so negovali s posebno pozornostjo. Razvilo se je vsakodnevno medsebojno tek-

movanje v urejenosti bark.⁴¹ Ta tekmovalnost se je tako vkoreninila med posadke, da je postala že kar normativ, ki so ga morali upoštevati vsi. Kljub temu pa se je dogodilo, da je posameznik iz takšnega ali drugačnega razloga barko tako zanemaril, da ni izpolnjevala nepisanih, a še kako veljavnih standardov. Take barke se je prejel naziv »razkuštrana«,⁴² ki je ostal tudi potem, ko so barko že primerno uredili.⁴³

Piranski pomorščaki so bili delovni ljudje. Veliko so delali, se namučili, a tudi zaslužili. Glede na to, da so občasno pluli do Albanije, Grčije in tudi dlje, so bili odprti ljudje z občutkom za solidarnost in sodelovanje, kar se je poznalo tudi v njihovi politični ideologiji, saj so bili v večini opredeljeni kot socialisti.⁴⁴ Veljalo je, da je njihovo okolje oaza antifašizma in demokracije. V fašistično stranko od članov, razen sekretarja konzorcija, ni bil včlanjen nihče. Vendar takšno stanje ni ostalo neopaženo in šušljalo se je, da nameravajo lokalni fašisti v konzorcij vključiti komisarja. Da bi to namero preprečili, so se člani konzorcija odločili ukrepati. Predsednik konzorcija in dva člana predsedstva so se vpisali v Fašistično nacionalno stranko, vendar so vsi vedeli, da je njihovo prepričanje popolnoma drugačno.⁴⁵

Pomembni cerkveni prazniki so bili za piranske pomorščake čas, ko so z barkami pripluli v matično pristanišče, da bi praznike preživeli z družinami. To je le malokdo izpustil. Vse se je dogajalo predvsem za veliko noč in božič. Pirančani so znali povedati, da so v tem času pristanišče dobesedno zapolnili z barkami. Spretni mladeniči so lahko prečkali pristanišče iz ene na drugo stran kar preko privezanih bark. Izredno zapolnjenost pristanišča s plovili prikazujejo dragoceni fotografski posnetki iz obdobja med svetovnim vojnima.⁴⁶

Ladijsko prevoznništvo je daljše obdobje veljalo za enega od stebrov piranskega podjetništva. Po oceni Maria Bonifaccia je bila od pomorskih storitev neposredno in posredno odvisna okoli tretjina meščanov.⁴⁷ Ob tem ne gre zanemariti podatka, ki je izredno pomemben za uspešnost dejavnosti. To je delež zaslužka, ki so ga bili deležni vsi v poslu. Ladijske

⁴¹ Gre za čiščenje in spravilo palubne opreme, jader, vrvi, oplesk bokov in palube barke, okovja ...

⁴² V piranskem narečju *despettenada*, v italijanskem knjižnem jeziku *spettinata*.

⁴³ Bonifacio, *La storia*, str. 15.

⁴⁴ Davide Fifaco, *Alla riscoperta del Consorzio marittimo piranese* (<https://rtvslo.si/capodistria/radio-capodistria/notizie/comunita-nazionale-italiana/alla-riscoperta-del-consorzio-marittimo-piranese/475457> (21. 12. 2018)).

⁴⁵ Bonifacio, *La storia*, str. 15.

⁴⁶ Gl. na primer *Va Pirano*, str. 85; *Pirano*, str. 83, in *La voce di San Giorgio*, št. 63, 1991, str. 13.

⁴⁷ Bonifacio, *I marittimi* (2002), str. 7. Avtor članka se sklicuje na dokument luške kapetanije Piran iz leta 1944, v katerem je navedenih več kot 2000 imen imetnikov »matrikole« oziroma pomorske knjižice, torej Pirančanov, ki so pluli. Seveda niso pluli le na barkah, s katerimi je posloval piranski konzorcij, pač pa tudi na ladjah drugih ladjarjev, katerih sedež ali agencije so bile v Trstu ali drugje.

na-Fiumana-Dalmata s sedežem v Trstu. Točnega datuma primopredaje prapora mi ni uspelo pridobiti.

³⁵ Ustni vir Giovanni Ruzzier, december 2019.

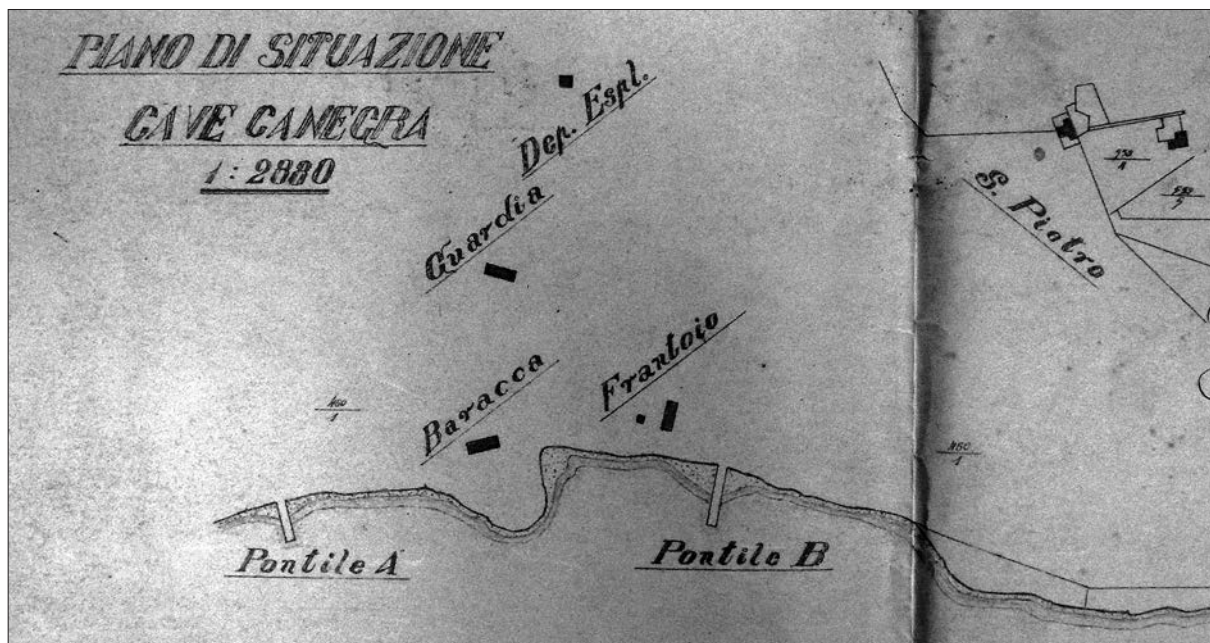
³⁶ Zavod Mediteranum je zavod za revitalizacijo mediteranske kulture Piran s sedežem v Piranu.

³⁷ Ruzzier, *Coro*, str. 8.

³⁸ Bonifacio, *La storia*, str. 14. Po njegovih besedah himne konzorcija piranski pomorščaki niso dobro sprejeli, besedilo je imelo namreč preveč nacionalistični naboj.

³⁹ Radivo, *Sto mar*, str. 84.

⁴⁰ Bonifacio, *La storia*, str. 15.



Kamnolom Kanegra, tloris obalnega dela (SI PAK 19, t. e. 24)

posadke in lastnik plovila niso bili zavezani s klasično pogodbo o delu, v skladu s katero vkrcani član posadke prejema mesečno (tedensko) plačo. Veljal je ključ, po katerem so delež delili med vse udeležence. Če torej barka ni prevažala tovara, zaslužka ni bilo in tudi plačila ne. Tako so bili prav vsi zainteresirani za delo, in več ko je bilo prevozov, več so delali in več zaslužili. Prevoz je bil pridobljen, ko je bila s komitenti podpisana pogodba o ladijskem prevozništvu. Za opravljeno delo so od celotnega zaslužka najprej odbili stroške za prehrano, pogonsko gorivo in maziva ter zdravstveno zavarovanje. Preostali znesek so razdelili na devet enakih delov. Od tega je šlo lastnikom plovila $4\frac{1}{4}$ deleža,⁴⁸ preostali delež $4\frac{3}{4}$ pa je pripadal posadki plovila. Ta način delitve prihodkov je bil sprejet v splošno zadovoljstvo vseh, ki so bili v poslu udeleženi.⁴⁹

Proti koncu leta 1925 so predstavniki konzorcija občinsko upravo zaprosili za dodelitev v upravljanje dela obalnega območja ob obstoječem kamnolomu v Kanegri.⁵⁰ Do sklenitve in podpisa najemne pogodbe za triletni najem dela obale z namenom odprtja kamnoloma v korist konzorcija je prišlo 26. januarja 1926, pogodba pa je stopila v veljavo 1. februarja.⁵¹ Podjetni piranski pomorščaki, združeni v konzorciju, so poslovanje tako zaokrožili s kamnom. Niso bili

več samo prevozniki kamnja, pač pa tudi dobavitelji kamnitih agregatov.

Linjska potniška barka Rex je bila prva barka v lasti konzorcija.⁵² Ne gre je povezovati z znano veliko potniško prekoceancko z enakim imenom. Konzorcij je barko Rex kupil leta 1935 in z njo pričel opravljati redni potniški promet na liniji Piran–Trst z nekateri-



Linjska potniška ladja Rex v lasti konzorcija (ArFF – Archivio delle fotografie di famiglia, Trst, družinski album Marise Pitacco)

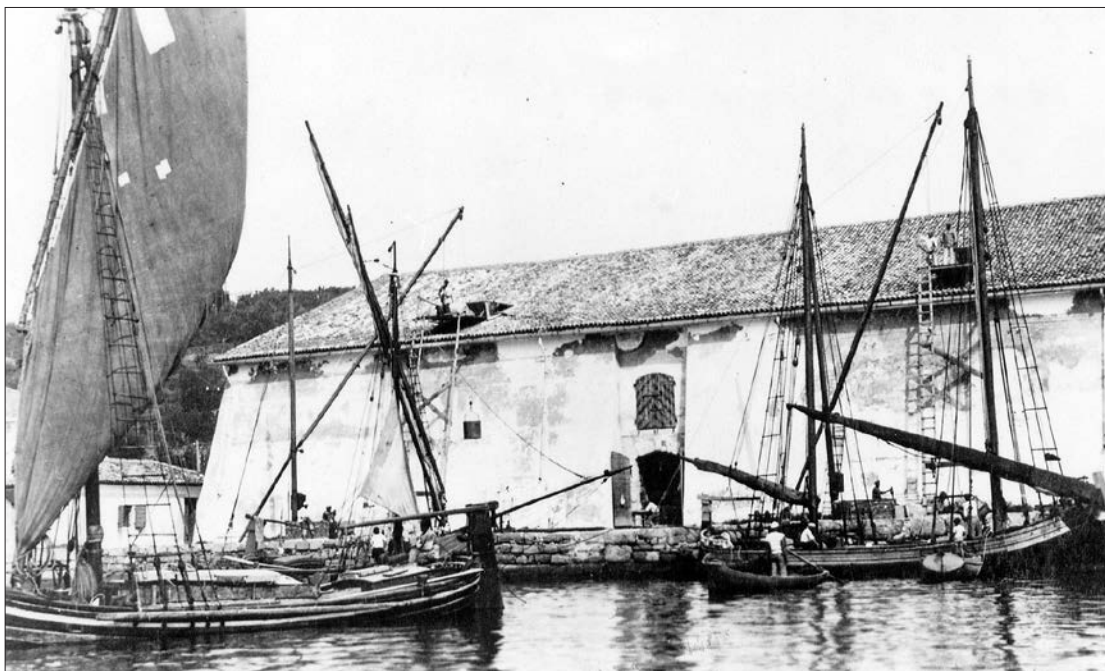
⁴⁸ Lastnik barke je iz svojega deleža financiral vzdrževanje plovila in pogonskega motorja.

⁴⁹ Bonifacio, *La storia*, str. 14. Plačilo udeležencev v poslu je bilo v skladu s pogodbo o delu, ki so jo imenovali »Contratto alla parte«.

⁵⁰ SI PAK 759, t. e. 93, dopis z dne 17. 11. 1925 in dopis z dne 19. 12. 1925.

⁵¹ SI PAK 759, t. e. 125.

⁵² Spazapan in Valenti, *I Vaporetti*, str. 223. Leseno motorno linjsko barko, prirejeno za potniški promet na območju Istre, predvsem na liniji Trst–Piran, so izdelali leta 1932 v ladjedelnici Mauro Uva v Molfetti. Pozneje so jo nekoliko podaljšali, njene dimenzije so bile: dolžina 25,70 m, širina 5,68 m, višina 2,13 m, imela pa je vgrajen dieselski motor moči 110 ks. Konzorcij naj bi barko kupil aprila 1938, kar je v nasprotju s podatkom iz monografije *Pirano*, kjer je navedeno leto nakupa 1935. Za odpravo nasprotujočih si podatkov bodo potrebne dodatne raziskave.



Pretovarjanje soli (Archivio Famea Piranesa, Trst, fotoalbum št. 4)

mi vmesnimi postanki.⁵³ Med prebivalci Pirana in okolice je bila ta barka zelo priljubljena. Z njo so se zjutraj odpeljali v Trst z namenom prodaje raznega blaga in pridelkov, na povratku pa so pripeljali iz Trsta nakupljeno blago in potrebščine za domačo rabo ter za preprodajo. V zvezi z barko Rex so v arhivu ohranjeni zanimivi dokumenti, ki pričajo o dopisovanju med Luškimi kapetanijami v Gradežu, Trstu in Piranu. Ladja Rex je imela dovoljenje za redni prevoz najprej 50 in nato do 80 potnikov, vendar tudi izredno dovoljenje za enkratni prevoz do 100 potnikov, a le v primeru ugodnih vremenskih razmer. Po podatkih iz luške kapetanije Gradež za leto 1938 je število vkrcanih potnikov pri vplutju v luko Gradež enkrat preseglo vse razumne meje, saj so na krov vkrcali kar 180 potnikov.⁵⁴ To je pomenilo hudo kršitev in neodgovorno ravnanje. Kršitve v zvezi s prevažanjem večjega števila potnikov od dovoljenega so bile pogoste in ne le pri omenjeni barki.

Piranski Rex je bil potopljen prav ob koncu vojne, in sicer 1. maja 1945.⁵⁵ Likvidacijski odbor je v imenu članov konzorcija vložil zahtevo vojne reparacije za izgubljeno premoženje, vendar brezuspešno. Vsi poizkusi za pridobitev odškodnine so bili zavrženi.

Postopek se je vlekel vse do 16. marca 1972.⁵⁶

Sol, pridobljeno v piranskih solinah, so z barkami v glavna skladišča tradicionalno prevažali Pirančani. V dopisu Občine Piran oblastem v Trstu je med drugim omenjeno, da v solinah v času sezone dela okoli 200 družin oziroma 1000 do 1200 oseb, ki v sezoni pridelajo od 200.000 do 260.000 ton soli, ki jo je treba uskladiščiti. To je zgovoren podatek o potrebah po prevoznih storitvah.⁵⁷

Piranski župan Francesco Lugnani je leta 1924 Generalni direkciji za državne monopole na ministrstvu za finance v Rimu poslal telegram s prošnjo, naj oblasti konzorciju podelijo naročilo za prevoz soli iz solin v državna skladišča. Župan je izpostavil, da je posel za preživetje Pirančanov zelo pomemben, saj so z njim polnili tudi občinski proračun.⁵⁸

Barke konzorcija so vrsto let prevažale sol iz solin v državna skladišča, upravljavci bark pa so bili zainteresirani, da se te čim hitreje natovorijo in raztovorijo. Prav člani konzorcija so leta 1926 vpeljali tehnološko inovacijo. To je bilo pretovarjanje soli s pomočjo ladijskih tovornih soh (jambor s tovorno soho) s prigradenimi elektromotornimi vitli. S tem ukrepom so prekinili dolgoletni ustaljeni način narpornega ročnega tovorjenja z nečkami.⁵⁹ Pridelano

⁵³ Gl. Marineria Piranese v monografiji *Pirano*, str. 87.

⁵⁴ SI PAK 19, t. e. 39, dopisi št. 16290 (9. avgust 1938), 7019, 12348, 18113, 11303.

⁵⁵ Bonifacio, *La storia*, str. 16. Avtor v članku ni navedel vzroka potopitve, a je pozneje povedal, da je kot očividec videl barko, polno nemških vojakov, nastanjenih v Pacugu (občina Piran), 1. maja 1945 ob 7. uri odpluti iz Pirana v smeri beneške obale, pozneje pa je bil Rex zaradi letalskega napada potopljen.

⁵⁶ Petronio, *La nascita*, str. 18. Objavljena je kopija dokumenta.

⁵⁷ SI PAK 759, t. e. 28, dopis št. 717 z dne 11. 3. 1921.

⁵⁸ SI PAK 759, t. e. 72. Telegram župana Lugnanija nima datuma, vendar je spet skupaj z drugim dokumentom z enako tematiko, ki je datiran s 3. januarjem 1924, iz česar lahko sklepamo tudi o okvirnem datumu nastanka telegrama župana Lugnanija.

⁵⁹ Gl. Marineria Piranese v monografiji *Pirano*, str. 86.

(Mod. 25 Telegram - Ediz. 1919)

INDICAZIONI DI URGENZA



UFFICIO TELEGRAFICO DI
TELEGRAMMA

Circolo sul quale si deve fare l'invio del telegramma

Il Governo non assume alcuna responsabilità civile in conseguenza del servizio della telegrafia. Le tasse riscosse in caso di errore od in seguito a rifiuto o irregolarità del destinatario, devono essere compilate dal mittente. Le ore di entrata sul meridiano corrispondente al tempo medio dell'Europa centrale, e per telegrammi interni di seguito da una mezzanotte all'altra.

Spedito il 19 ore per circuito N.
all'Ufficio di Transmittente

QUALITÀ	DESTINAZIONE	PROVENIENZA	NOM.	PAROLE	DATA DELLA PRESENTAZIONE	VIA D'ISTRADAMENTO E INDICAZIONI EVENTUALI D'UFFICIO
					GIORNO E MESE	ORE E MINUTI
INDICAZIONI EVENTUALI TASSATE						
DESTINATARIO: Direzione Generale Monopoli presso Ministero delle Finanze						
DESTINAZIONE: R O M A						
TESTO: Il Comune di Pirano prega che i trasporti marittimi del sale di Pirano vengano aggiudicati al Consorzio dei Marittimi di Pirano e ciò per impedire enorme disoccupazione, gravi pregiudizi economici che avrebbero gravi conseguenze anche sulle disageiate finanze comunali. Commissario Prefettizio: LUGNANI						
Cognome, nome e domicilio del mittente:						
VEDANSI A TERGO AVVERTENZE IMPORTANTISSIME.						
Dovendo fare pagamenti e riscossioni servitevi di CHECKS postali. - Sede di Roma, Via Nazionale N. 149						
Roma — Stab. G. Pitagiani						

Telegram župana Lugnanija Generalni direkciji za državne monopole na Ministrstvu za finance v Rimu (SI PAK 759, t. e. 72)

sol so najprej skladiščili v hišnih skladiščih ob solnih poljih, jo nato naložili na plovila in od tam prepeljali v glavna skladišča. Temu so v piranskem narečju rekli »inkanovo«, odvoz soli iz državnih skladišč kupcem po Jadranu pa »diskanovo«.

V Piranu so 12. decembra 1920 osnovali zadrugo luških delavcev z nazivom Piranska zadruga za iztovarjanje, natovarjanje in zlaganje tovorov parnikov in jadrnic (*Cooperativa Piranese per lavori di sbarco, imbarco e stivaggio di vapori e bastimenti a vela*). Podatek je zanimiv, saj gre za ustanovitev podjetja, ki je opravljalo luške transportne storitve in je zaradi svoje osnovne dejavnosti v neposredni povezavi s poslovanjem konzorcija. O tem priča tudi zapis, da je »podatke o zadrugi mogoče dobiti na sedežu konzorcija (na naslovu: Riva Dante)«. ⁶⁰ To daje slutiti, da sta bili instituciji tesno povezani.

Poslovanje konzorcija je bilo dinamično. V obdobju med svetovnima vojnama je bilo to mogoče, saj je bila rast poslovanja v nenehnem vzponu, še posebej izrazito po letu 1930. Hiter razvoj industrije v Margheri blizu Benetk je vplival na gospodarsko rast v Istri, še posebej na rudarstvo. V tem času so odprli rudnik v Sečovljah ter povečali izkop premoega v rudniku Raša, izkop istrskega boksita in silicijevega peska ter proizvodnjo cementa. Tako je Istra

postala pomemben dobavitelj surovin za industrijo Marghere. Vse pomorske prevoze surovin so opravljali pomorščaki konzorcija. Dela je bilo ogromno, zato lahko trdimo, da je to zlato obdobje konzorcija. Konzorcij je od sklenjenih poslov prejel 3-odstotno provizijo. ⁶¹

Vojno in povojno obdobje

Po letu 1940 se je vse spremenilo, vojna je bila pred vrati. Začetek druge svetovne vojne je narekoval potrebo po prilagoditvi poslovanja konzorcija novim okoliščinam. Vojne razmere niso ugodno vplivale na pridobivanje poslov, čeravno se je obseg prevozov z zasedbo Albanije, Grčije in kasneje Dalmacije sprva povečal, saj so člani konzorcija oskrbovali okupacijske enote. ⁶² Kmalu je Italijanska kraljeva mornarica zasegla veliko večjih in boljših ladij konzorcija. Izvajanje prevozov v vojnih razmerah je bilo izpostavljenost številnim tveganjem premoženja in posadk. Tudi piranska flota je utrpela nezanemarljive izgube.

Do kapitulacije Italije 8. septembra 1943 je italijanska državna administracija vodila evidence o izgubljenih plovilih, kasneje pa je bila takšna evidenca pomanjkljiva ali je sploh ni bilo več. Zato so seznami

⁶⁰ SI PAK 759, t. e. 14, dok. št. 4379.

⁶¹ Bonifacio, La storia, str. 15–16.

⁶² Prav tam, str. 15.



Odtis žiga konzorcija iz leta 1925 (SI PAK 759, t. e. 99)

nepopolni in se med seboj razlikujejo.⁶³ V času nemške okupacije po padcu Italije do konca vojne je pomorske prevoze nadzorovala nemška vojna oblast. Za ta namen so v Trstu ustanovili pomorsko prevozniško družbo »Mittelmeer«, ki je monopolno upravljala z vsemi ladijskimi prevozi. Ob zaključku vojne so Pirančani našeli kar 37 izgubljenih bark, predvsem večjih in boljših. Seznam vključuje tudi že omenjeno linijsko potniško ladjo Rex.

Po koncu druge svetovne vojne so se pojavile nove okoliščine, ki so konzorciju in njegovi dejavnosti prinesle nove izzive in terjale številne prilagoditve. Zaradi mejnih vprašanj je bila plovba omejena, s tem pa tudi poslovna uspešnost konzorcija, ki je še vedno posloval, čeprav okrnjeno.

Več pomorščakov je daljše obdobje ostalo brez zaposlitve, zato je konzorcij ladjarje zaprosil, naj ladijski posadki, ki je običajno štela štiri člane, dodajo še enega ali dva in tako nezaposlenim omogočijo zaslužek.⁶⁴ Leta 1946 so se člani konzorcija odločili odpreti ladijsko agencijo z nazivom Piranski konzorcij za pomorske prevoze – Agencija v Trstu s sedežem na naslovu Riva Ottaviano Augusto 2b,⁶⁵ ven-

dar zelenih uspehov pri pridobivanju prevozniških poslov ni bilo.⁶⁶

Kopenski tovarni promet s tovarnjaki je postopoma »odžiral« posle ladijskemu. Poleg tega so oblasti cone B Svobodnega tržaškega ozemlja ustanovile Internacionalno pomorsko agencijo »Agmarit«,⁶⁷ ki je postala neposredni konkurent konzorciju. Naštete okoliščine so očitno imele velik vpliv na poslovanje, saj opravljene storitve pomorskega prevoznništva kljub trudu niso več zagotavljale pozitivnega poslovnega izida. Tako je bilo prenehanje poslovanja konzorcija neizbežno.

V letih 1947–1950 sta tako v Piranu poslovali dve podjetji, ki sta se ukvarjali s pomorskimi prevozi: konzorcij in Agmarit. Prvi direktor podjetja Agmarit Zorko Tavčar (1910–1996) se je spomnil konzorcija in piranskih pomorščakov ter njihove dobre organizacije: »So bili pametni Piraneži. So imeli pomorščaki zadrugo. Tisti, ki je bil predsednik, se je moral vpisati v fašistično stranko. In oni so imeli za predsednika vedno fašista, drugi pa niso bili. In so delali. Služili so denar in za mene so bili najboljši delavci na svetu. Za denar bi vse naredili. Garali so, dosti zaslužili in lepo živeli. Dela je bilo veliko, ni bilo strahu, da bi ga zmanjkalo. Ladje so bile z motorji. Na ladji so bili komandant, motorist in 3 do 5 drugih delavcev. Zelo so bili pridni.

⁶³ V časniku *L'eco de Piran* (D. B., Barche piranesi, str. 10–12) je objavljen (nepopoln) seznam 23 izgubljenih plovil Pirančanov v času druge svetovne vojne. Navedene so izgube zaradi vojnih udejstevanj (Anita, Antonio Landi, Archimede II, Buenos Aires II, Due Fratelli B, Fratellanza, Gemma, Giuseppe C, Littorio, Maria Luisa, Nettuno C, Norma, Nuovo S. Giacomo, Redentore, Renato, Sabaudia, Salute, Virtus – skupaj 18 plovil) in morskih havarij, za katere ni bilo dokazano, da so povezane z vojnimi aktivnostmi (Doria, Fiorella, Flavio Goia, Rizziero, San Francesco D'assisi – skupaj 5 plovil). Tudi Bonifacio (La storia, str. 16) navaja podatek o 37 izgubljenih plovilih zaradi vojnega udejstevanja, vendar seznam ni priložen.

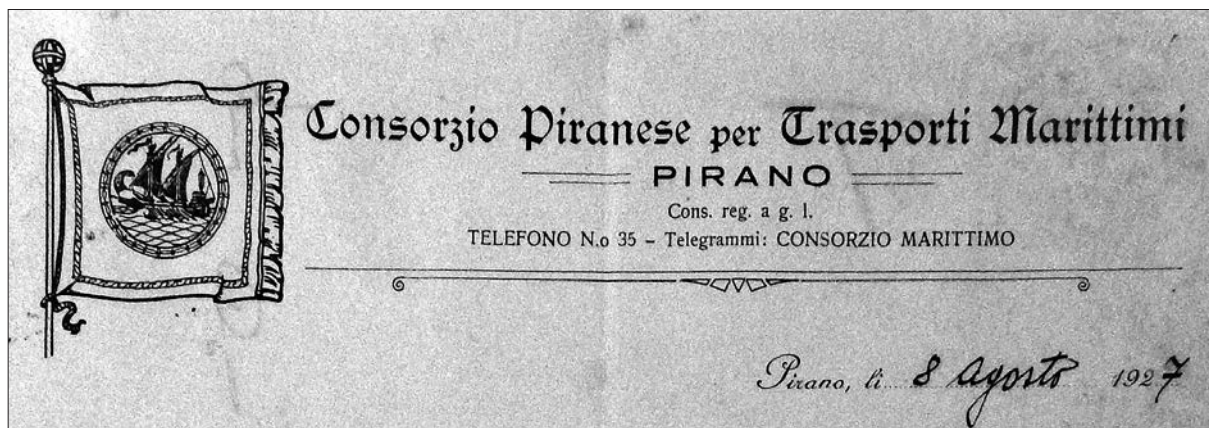
⁶⁴ Bonifacio, *I marittimi* (2003), str. 4.

⁶⁵ CCIAA, Sklep nadzornega sveta Konzorcija z dne 26. januarja 1946 o ustanovitvi ladijske agencije *Consorzio Piranese per Trasporti Marittimi – Filiale di Trieste*. Za predstavnika

je bil imenovan Zangrando Leonida. Zapisnik nadzornega sveta je pod številko 2492 overil Giuseppe Boschini, notar v Trstu.

⁶⁶ CCIAA, dokument 7477, agencija preneha poslovati 30. junija 1951.

⁶⁷ Uradni list *Poverjenistva pokrajinskega narodnoosvobodilnega odbora za Slovensko primorje*, št. 24, 27. februar 1947. »Agmarit« je bil kot družba z o. z. s sedežem v Kopru vpisan v družbeni register 10. februarja 1947. Njegov prvi direktor je bil Zorko Tavčar, ki se je o preselitvi podjetja iz Kopra odločil sam: »Sem šel pogledat Koper – nič, Izolo – dobre ribe, ampak pomorščakov nič. Sem šel v Piran in sem videl tukaj te trabakole, sem si rekel, to je meso za mene. Pa sem vse preselil v Piran, brez da bi komurkoli kaj povedal« (Terčon, *Usidrli smo se*, str. 242).



Vinjeta konzorcija iz leta 1927 (SI PAK 759, t. e. 147)

*Veljal je 'piraneški sistem'. To pomeni, da je bil z ladjo komandant v dveh dneh v Poli in nazaj s polno ladjo. Kasnejši 'jugoslovanski sistem' je za isto pot potreboval 10 dni. Vse so sami popravljali. Ma kakšna ladjedelnica, popravi sam!*⁶⁸

Prenehanje poslovanja konzorcija

Kljub volji do dela in znanju je bil poslovni učinek takšen, da perspektive za izboljšanje ni bilo videti. Gotovo so tudi politično-ekonomske razmere ter nerešena mejna vprašanja med Italijo in Jugoslavijo močno pogojevali delovanje in pripomogli k neuspehu. Manjše povpraševanje je povzročilo stagnacijo pomorskih prevozov, kar je privedlo do upada zaposlenosti in zaslužka.

Ponudba delovne sile piranskih pomorščakov je v povojnih letih presegala povpraševanje, zato so iskali možne izhode. Nekateri so se izselili v cono A STO, drugi dlje, tudi v tuje kraje. Kar nekaj jih je priložnost za zaslužek in preživetje našlo z zaposlitvijo pri ladjarskih družbah v Trstu.⁶⁹ Tam so jih z veseljem sprejeli, saj sta bili njihova poklicna usposobljenost in marljivost poznani. Vse to je slabilo moč in učinkovitost flote konzorcija, zmanjševalo njegove konkurenčne prednosti in močno vplivalo na poslovno uspešnost.⁷⁰

V Piranu so se 19. februarja 1950 člani konzorcija sestali na zadnji redni skupščini, ki jo je vodil predsednik Bruno Petronio. Obravnavali so poslovno stanje in na predlog predsednika izglasovali likvidacijo konzorcija.⁷¹ O tem prča zapis v monografiji *Pirano*,

kjer je v zaključku opisano krizno vojno in povojno obdobje: »Pristanišče se izprazni, barke so zaplenjene, mine jih potaplajo, bombe jih uničujejo ... nov življenjski režim onemogoča vse in med prvimi prav poslovanje Konzorcija ... in to v takšni meri, da je potrebno zapreti dejavnost in oblasti zaprositi za likvidacijo Konzorcija.«⁷²

S tem zadnjim dejanjem se je zaključilo dolgoletno plodno delovanje institucije, ki je bila v ponos ne le piranskim pomorščakom, marveč vsem prebivalcem Pirana.

Zaključna misel

Zapisi o konzorciju, ki so nastali izpod peresa nekdanjih piranskih pomorščakov, njihovih bližnjih in drugih, ki so doživeli in poznali delovanje tega združenja, izpričujejo različne vrednote. V njih zaznamo njihovo navezanost, ponos, uspešnost v poslovanju in pomen za okolje, v katerem so delovali.

Ali lahko po toliko letih preverimo in potrdimo ali ovržemo taka pričevanja? Ohranjeno gradivo je razpršeno na različnih lokacijah, nekaj v Arhivu Piran, nekaj v tržaških arhivih, nekaj v osebnih družinskih zbirkah in albumih, pa še kje. Zanesljiva opora pri nastajanju tega prispevka so bili pridobljeni dokumenti iz PAK Arhiv Piran⁷³ ter drugi pisni viri iz člankov, ki so sproti navedeni v tekstu.

Med raziskavo se je izkazalo, da še vedno obstaja nekaj »sivih lis«, ki jih bo treba v prihodnje še raziskati. To velja predvsem za obe pomorski prevozniki ustanovi – konzorcij in Agmarit –, ki sta med letoma 1947

⁶⁸ Terčon, *Usidrali smo se*, str. 193.

⁶⁹ Bonifacio, *I marittimi* (2003), str. 3–4; enako tudi Tagliapietra, *Marittimi piranesi*, str. 8.

⁷⁰ CCIAA, Protokol generalne skupščine Konzorcija 19. 2. 1950, Zapisnik skupščine, točka 4: »Predsednik Konzorcija obvešča zbrane na skupščini, da v letu 1949 ni bilo nikakršnih delovnih aktivnosti in da glede na izkazano pasivo v bilanci poslovanja ter upoštevajoč, da bi nadaljevanje poslovanja privedlo v finančni zlom, predlaga takojšnje prenehanje dejavnosti ...« (dokumente je zbrala Amalia Petronio).

⁷¹ CCIAA, Protokol generalne skupščine Konzorcija 19. 2.

1950; prisotni so s 76 glasovi za in 5 glasovi proti izglasovali likvidacijo konzorcija. Zapisnik skupščine je pod številko 3190 overil Giuseppe Boschini, notar v Trstu.

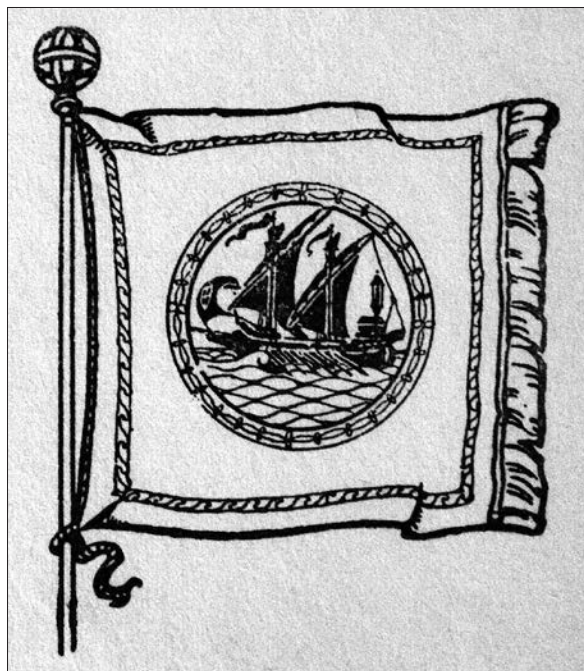
⁷² Gl. Marineria Piranese v monografiji *Pirano*, str. 87.

⁷³ V arhivu Piran je bil pregledan fond Občine Piran za obdobje od 1919 do 1929, skupaj več kot 200 tehničnih enot (fasciklov). Zaenkrat ostajajo nepregledani še arhivski materiali tega fonda od leta 1930 do 1950. Tudi fond luške kapetanije Piran gotovo hrani dokumente o konzorciju.

in 1949 delovali in ponujali svoje storitve na skupnem trgu. Pojavlja se torej logično vprašanje o medsebojnih odnosih in konkurenčnem nastopanju na trgu ter s tem v zvezi vprašanje o (ne)lojalni konkurenci.

Prvi direktor Agmarita Zorko Tavčar⁷⁴ namreč omenja sodelovanje s Pirančani pri izvajanju pomorskih prevoznih storitev. Iz registra plovil, ki ga hranijo v fondu luške kapetanije Piran, je razvidno, da je bilo med letoma 1948 in 1954 v register vpisanih 50 različnih plovil.⁷⁵ Prav vsa so lahko opravljala prevozniško dejavnost. Barke so označene po tipih kot bracara, trabakola, loger, motorna jadrnica in bragoc. Iz pregledanega fonda luške kapetanije Piran v letih 1946–1954 je mogoče dobiti vpogled o številu plovil, ki so bila v obravnavanem obdobju v tej evidenci vpisana za krajši ali daljši čas. V seznam so uvrščena plovila iz Pirana in dve iz Izole.

V monografiji *Iz kapitalizma v socializem*⁷⁶ je navedeno, da je leta 1950 na področju cone B STO med drugimi zasebnimi gospodarskimi subjekti poslovalo tudi 48 pomorskih prevoznikov. Podatek kaže, da je število primerljivo, vendar ga ne gre neposredno primerjati z navedenimi plovili, saj se nanaša na leto 1950, medtem ko je seznam 50 navedenih plovil njihov seštevek med letoma 1946 in 1954. Upoštevati je treba tudi poslovne odločitve o spremembi lastništva plovil. Iz ladijskih knjig⁷⁷ teh plovil, v poglavju »preglednica / prispel / odhod«, je razvidno, da so nekatera plula pogostejše, druga redkeje in prevažala različne tovore. V teh evidencah ni podatka, kdo je bil naročnik oziroma plačnik prevoznih storitev. Če bi bil ta podatek znan, bi lahko ugotovili, ali je šlo za omenjeno sodelovanje ali ne. To za zdaj ostaja neraziskano.



Prapor konzorcija, povečava izseka memoranduma iz leta 1929 (SI PAK 759, t. e. 207)

Zatrdimmo lahko, da je imel konzorcij za Piran in njegovo prebivalstvo velik pomen, saj je bil skoraj v vsaki piranski družini kak pomorščak. Njegova zapaščina je vidna tudi po prenehanju delovanja, saj so mnogi njegovi kadri svoje poslanstvo opravljali še naprej, čeprav v glavnem ne več v Piranu.

Po prenehanju delovanja konzorcija je v Piranu ostalo le nekaj plovil iz nekdane flote in nekaj pomorščakov. Pomembnost, status in velikost ladjevja ter njegovega pomorskega potenciala danes izpričujejo le še pričevanja posameznikov, ohranjeni dokumenti ter nekaj zanimivega fotografskega gradiva.⁷⁸

VIRI IN LITERATURA

CCIAA – Camera di Commercio Trieste (Trgovska zbornica v Trstu)
Arhivska dokumentacija

⁷⁴ Terčon, *Usidrati smo se*, str. 241. Pomorski kapitan Zorko Tavčar je bil februarja 1947 imenovan za direktorja pomorske agencije Agmarit (Agenzia marittima internazionale), ki jo je vodil do leta 1951. Podjetje je imelo v svoji floti pet bark: Labor, Nanos, Devin, Plavje in Šmarje, skupne nosilnosti 600 ton. Vendar je Tavčar pozneje v pogovorih zatrdil, da so imeli v Agmaritu od 80 do 100 ladij in ne samo tistih pet uradnih.

⁷⁵ SI PAK 19, leta 1946–1954, tehnične enote 119–135. Imena plovil: Anna Buona Madre (Izola), Anna Maria, Antonia Madre, Adelaide, Armanda, Buon Padre, Buonavita, Campidoglio, Dante Alighieri, Diomira, Dio Provvede P, Due Fratelli, Esperia Redenta, Fides, Fratellanza, Fulvia, Italia, Leone 5, Landa, Lucia R 2, Marietta R, Maria P, Nettuno C, Nuovo Antonio, Nuovo Triestino, Nuova Vittoria (Izola), Piccola Nerina, Primo, Primavera, Provvidenza, Redentore, Rinaldo, Risorto, Rita, Rondinella, Romano, San Giorgio, San Pelagio, Silvio, Sirena, Salvatore, Speranza, Stella del mare, Stella Polare, Tartini 2, Tecla N, Unico Figlio, Urania, Villa Glori, Valeria. V evidenci so tudi druga plovila (maone, ribiške in velike tovarne ladje), vendar ne spadajo v obravnavano kategorijo, zato jih nisem upošteval. Enako velja za barke, ki so opravljale pomorske prevoze, vendar so bili njihovi lastniki iz Istre in Dalmacije ter so vpisane v evidenco tega registra bark. V evidenci je tudi plovilo Giuliana I, vendar je že zavedeno pod imenom Diomira, saj je bilo prodano in preimenovano, zato ga ne moremo šteti dvakrat.

⁷⁶ Rogoznica, *Iz kapitalizma*, str. 268.

⁷⁷ Ladijska knjiga – *Popis posadke / Ruolo equipaggio*. Dokument vsebuje osnovne podatke o plovilu, lastništvu, posadki in tovoru ter preglednico vplutij in izplutij.

⁷⁸ Pri pregledu arhivskega gradiva sta mi prijazno pomagala Mario Rožac in Matej Muženič, arhivista Pokrajinskega arhiva Koper – enota Piran, za kar se jima zahvaljujem. Prav tako se za sodelovanje in posredovane podatke v zvezi s konzorcijem zahvaljujem Amalii Petronio, Gianniju Ruzzierju – Piastri in Mariu Bonifaciu. Pregled teksta je opravila dr. Nadja Terčon in s pripombami ter predlogi prispevala h kvaliteti članka v nastajanju. Za njen dragocen čas in sugestije od srca hvala. Za fotografske posnetke in dovoljenje za njihovo objavo se zahvaljujem Duški Žitko in Francu Juriju iz Pomorskega muzeja »Sergej Mašera« Piran, Slobodanu Simiču Simetu, Zavodu Mediteranum, Brunu Pizzamei in Marisi Pitacco. Hvala tudi sinu Marku za tehnične posege na fotografskih posnetkih.

SI PAK – Pokrajinski arhiv Koper, enota Piran
 SI PAK 19, Luška kapetanija Piran
 SI PAK 759, Občina Piran – obdobje Kraljevine
 Italije

ČASOPISI

Egida, 1905.
Il Trillo, 2016, 2018, 2019, 2020.
La provincia, 1869.
La voce di San Giorgio, 1991.
L'eco de Piran, 2002, 2003, 2004, 2010, 2011.

LITERATURA IN TISKANI VIRI

Apollonio, Almerigo: Una cittadina istriana nell'età napoleonica: Pirano 1805–1813. *Atti*, vol. 23, 1993, str. 9–121.
 Bonifacio, Mario: I marittimi e la società piranesa. *L'eco de Piran*, št. 22, 2002, str. 7; št. 24, 2003, str. 4.
 Bonifacio, Mario: La storia (poglavje v članku Il Consorzio piranese per trasporti marittimi 1919–1951). *Il Trillo*, št. 43, 2019, str. 13–16.
 Bonin, Flavij in Hoyer, Sonja Ana in Terčon, Nadja: *Piransko pristanišče*. Piran: Pomorski muzej »Sergej Mašera«, 1993.
 D. B.: Barche piranesi perdute durante l'ultimo conflitto. *L'eco de Piran*, št. 27, 2004, str. 10–12.
 Gestrin, Ferdo: *Pomorstvo srednjeveškega Pirana*. Ljubljana: Slovenska akademija znanosti in umetnosti, 1978.
 Kandler, Pietro: *Pirano: monografia storica*. Parenzo: Tipografia di Gaetano Coana, 1879 (ponatis 1995).
 Morteani, Luigi: *Notizie storiche della città di Pirano*. Trieste: L. Morteani, 1886 (ponatis 1984).
 Pahor, Miroslav: *Socialni boji v občini Piran od XV. do XVIII. stoletja*. Ljubljana: Mladinska knjiga; Piran: Pomorski muzej »Sergej Mašera«, 1972.
 Petronio, Amalia: La nascita e la sua fine (poglavje v članku Il Consorzio piranese per trasporti marittimi). *Il Trillo*, št. 48, 2020, str. 16–18.
 Petronio, Amalia: Pagine di storia riviste con Mario Bonifacio. *Il Trillo*, št. 25, 2016, str. 13.
Pirano. Trieste: Libreria E. Borsatti, 1959.
 Radivo, Romano: 'Sto mar, 'ste bele sponde ed altro in versi e poesie piranesi: da »La voce di San Giorgio«. [Trieste: Tipografia Villaggio del Fanciullo, 1976].
 Rogoznica, Deborah: *Iz kapitalizma v socializem. Gospodarstvo cone B Svobodnega tržaškega ozemlja 1947–1954*. Koper: Pokrajinski arhiv, 2011.
 Ruzzier, Giovanni: Chi era Giacomo Ruzzier. *Il Trillo*, št. 41, 2018, str. 15–17.
 Ruzzier, Giovanni: Coro dei marittimi piranesi. *L'eco de Piran*, št. 52, 2010, str. 8.
 Spazapan, Giorgio in Valenti, Paolo: *I Vaporetti. Storia dei servizi costieri per passeggeri nel golfo di Trieste*. Trieste: Edizioni Luglio, 2003.

Tagliapietra, Rino: Marittimi piranesi. *L'eco de Piran*, št. 55, 2011, str. 8.

Terčon, Nadja: *Usidrali smo se na morje*. Piran: Pomorski muzej »Sergej Mašera«, 2015.

Terčon, Nadja: *Z barko v Trst. Pomorstvo v Piranu, Izoli in Kopru ter gospodarska vloga severozahodne Istre v odnosu do Trsta (1850–1918)*. Koper: Univerza na Primorskem, Znanstveno-raziskovalno središče; Zgodovinsko društvo za južno Primorsko; Piran: Pomorski muzej »Sergej Mašera«, 2004.

Uradni list Poverjenistva pokrajinskega narodnoosvobodilnega odbora za Slovensko primorje, št. 24, 27. februar 1947.

Va Pirano in mezzo all'onde --- : immagini della città di S. Giorgio e di Tartini. [Opicina: Villaggio del fanciullo], 1975.

USTNI VIR

Giovanni Ruzzier – Piastra (1934), Rimini.

SPLETNI VIRI

Album di Venezia:

http://www.albumdivenezia.it/easyne2/LYT.asp?IDLYT=410&Code=AlbumVE&ST=SQL&SQL=ID_Documento=481

Fifaco, Davide: Alla riscoperta del Consorzio marittimo piranese:

<https://rtvslo.si/capodistria/radio-capodistria/notizie/comunita-nazionale-italiana/alla-riscoperta-del-consorzio-marittimo-piranese/475457>

Fran:

<https://fran.si/130/sskj-slovar-slovenskega-knjiznegajezika/3554779/konzorcij?View=1&Query=zaC4%8Dasno&AllNoHeadword=za%C4%8Dasno&FilteredDictionaryIds=130>



S U M M A R Y

Piran Shipping Consortium (1919–1950)

The Piran Shipping Consortium was established soon after the First World War, at the end of 1919. It was founded by ship owners and managers as well as seafarers, who altogether amounted to seventy-four founding members. The statute presented at the constitutional assembly contained twenty-two articles, as well as provisions regarding its name and seat, its

objectives and the period for which it is established, conditions for obtaining and withdrawing membership, rights and obligations, it determined its administration, management, and supervisory bodies, convocation of sessions and the general assembly, the annual balance sheet, surplus and/or loss of revenue, notification and arbitration.

Although war losses impeded the start-up of the consortium, the post-war restoration provided lucrative potentials and consequently an opportunity for fleet renovation.

Whereas shipping services were predominantly performed in the area of the North Adriatic, major ships also navigated in the Mediterranean and as far as England. In addition to transporting various kinds of cargo (construction products, food, minerals, fuels, salt, etc.), the consortium provided passenger services and, managing a stone-quarry, it also supplied stone aggregates.

Its management board was responsible for seeking new business-making opportunities, concluding shipping contracts, settling legal matters, and implementing financial operations. It also concluded contracts to purchase various kinds of goods to take care of the needs of the consortium members and their families, which ensured them better purchasing conditions. In the case of eventual maritime accidents, it also helped with the education and alleviation of social problems.

The beginning of the Second World War delivered a strong blow to the consortium's activities, which slowed down due to Italy's mobilisation of many able-bodied seafarers and confiscation some of the best ships. The problems also continued after Italy's capitulation, when the German authorities monopolised maritime transportation, rendering the consortium's operations even more difficult.

The end of the Second World War was supposed to bring new opportunities to resume the consortium's operations, but the expectations were never fulfilled. The business losses were so significant that they left no choice: at the last general assembly session held on 19 February 1950, the members voted for the dissolution of the consortium. This last decision marks the end to the thirty-one years long fruitful activity of the consortium, which left a remarkable impact on the life of the inhabitants of Piran.

Although the consortium notably contributed to the development and progress of the maritime community throughout its existence, little is known about its operations. Through hard work, it set the foundations for the posterity and facilitated the rise of maritime companies and activities in the Piran area. Much of the consortium's success therefore clearly rested on the transmission of knowledge and skills to the future generations.



R I A S S U N T O

Consorzio Piranese per trasporti marittimi Pirano (1919–1950)

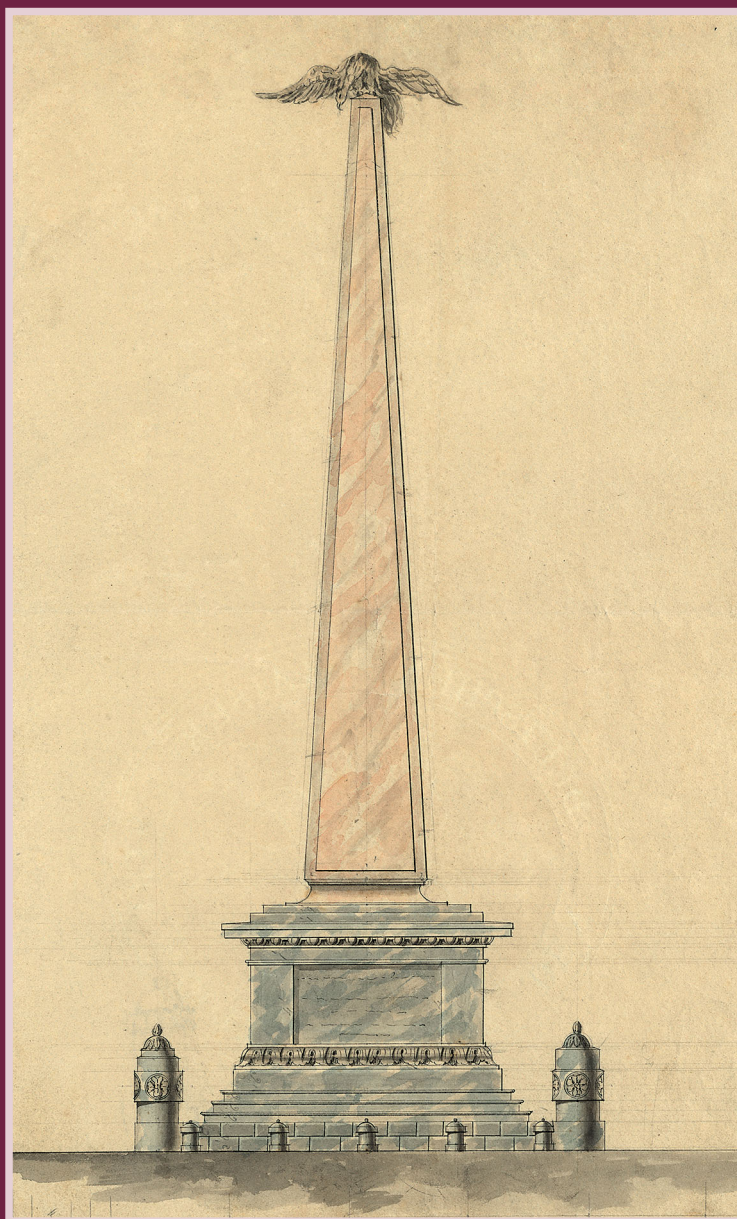
Il Consorzio Marittimo Piranese fu costituito poco dopo la fine della prima guerra mondiale, cioè alla fine dell'anno 1919. I fondatori erano "*i padroni e i direttori di barca*" oltre che "*i marinai*", con un totale di 74 soci fondatori. All'assemblea della fondazione del Consorzio venne presentato uno statuto con 22 articoli contenenti: disposizioni sul nome e la sede dell'istituzione, gli scopi, il periodo di costituzione, le condizioni per l'adesione dei consorzisti, i casi in cui era possibile la cessazione d'appartenenza al Consorzio, i diritti e gli obblighi dei consorzisti, l'amministrazione, la direzione, il consiglio di sorveglianza, le sedute fra la direzione e il consiglio di sorveglianza, il Congresso Generale ordinario e straordinario, il bilancio dell'anno consorziale, gli utili, le perdite, la convocazione, le comunicazioni ed il giudizio arbitrale.

Gli inizi del Consorzio furono difficili a causa delle perdite subite durante la guerra, ma la ricostruzione postbellica offrì anche l'opportunità di guadagni e, conseguentemente, il potenziamento della flotta piranese che di fatti aumentò e ringiovanì in pochi anni.

La maggior parte dei trasporti marittimi si eseguiva nell'Alto Adriatico però con le imbarcazioni più grandi navigavano pure nel Mediterraneo e qualcuno si spinse anche fino all'Inghilterra. Trasportavano merci di tutti i generi, dal materiale edile al cibo, minerali, combustibili, sale etc. Dopo il 1935, trasportavano i passeggeri ed agivano pure come fornitori di pietrame siccome il Consorzio gestiva una cava di pietra.

La direzione del Consorzio tutelava gli interessi dei soci. Anzitutto, procurava lavoro – otteneva i noleggi, trattava affari legali e operazioni finanziarie. Provvedeva anche agli acquisti in comune di diversi materiali sia per i soci che per le loro famiglie, aiutava i soci bisognosi nei casi di infortuni ed agiva anche nel miglioramento della loro istruzione e professionalità.

Con l'inizio della guerra cominciarono le prime requisizioni delle barche e diversi marinai vennero reclutati. Il funzionamento del Consorzio si deteriorò notevolmente. Dopo la capitolazione del Regno d'Italia, le autorità tedesche monopolizzarono i trasporti marittimi, così il Consorzio subì l'ennesimo colpo...



ISSN 0023-4923 (tiskana izdaja)
ISSN 2670-6865 (spletna izdaja)