



Po razstavah



REX – blišč, propad, obujeni spomin Razstava Pomorskega muzeja "Sergej Mašera" Piran

V Pomorskem muzeju "Sergej Mašera" Piran je bila od 30. 5. 2008 do 19. 10. 2008 na ogled občasna razstava o veliki italijanski prestižni potniški ladji Rex z naslovom REX – blišč, propad, obujeni spomin. Avtorice razstave Nadja Terčon, Bogdana Marinac in Snježana Karinja so na njej želele predstaviti življenjsko zgodbo ladje, ki je obdobje blišča preživela med Genovo in New Yorkom, z našimi kraji pa je povezana zaradi svojega konca, ki ga je dočakala v morski plitvini med Izolo in Koprom. Kosi nekdanj razkošne ladje še vedno ležijo na morskem dnu in vzbujajo zanimanje javnosti. Zlasti v zadnjem času se je o ladji ustvaril celo "mit".

Ostanki ladje Rex so posledica dogodkov med 2. svetovno vojno, ležijo pa približno 100 do 200 metrov od obale med Izolo in Koprom, na ozkem območju morskega dna na področju in v okolici 161,5 m dolgega in 47 m širokega odtisa, ki ga je v mulju pustila ladja. Bližnjega dela obale se je prav zaradi potopljene ladje oprijel toponim Pri Rexu. Čeprav so se tam potapljali mnogi vsa povojna leta, arheologi do sedaj še niso opravili sistematičnega pregleda morskega dna. Ostanki ladje še niso v celoti dokumentirani, popisani in interpretirani.

Da bi ostanke nekoč luksuzne ladje zaščitili in preprečili nadaljnje ropanje, so jih kot nepremično dediščino leta 2007 vpisali v slovenski Register kulturne dediščine pod evidenčno številko 21615. Spomeniškovarstveno delo je na pobudo številnih posameznikov opravila Skupina za podvodno arheologijo pri Zavodu za varstvo kulturne dediščine Slovenije pod vodstvom dr. Andreja Gasparija, podjetje Harpha Sea d.o.o. iz Kopra pa je izvedlo meritve globin območja potopitve ladje Rex, ga posnelo z visokofrekvenčnim sonarjem in izdelalo konturno karto ter digitalni batimetrični model reliefa odtisa na morskem dnu.

Triplastnost življenjske zgodbe Rexa, to je blišč, propad in obujeni spomin, je bila vsebinska in oblikovna rdeča nit razstave, ki jo je oblikoval Dušan Podgornik. Idejni koncept blišča, propada in obujenega spomina je bil pod naslovom Podvodna pričevanja preteklosti pripravljen v precej širši dimenziji že leta 1993. Desetletje kasneje, leta 2003, je bil v sodelovanju med Občino Koper, Visoko šolo

za Turizem iz Portoroža, Marjanom Kraljem in Pomorskim muzejem "Sergej Mašera" Piran pripravljen podoben mednarodni projekt, ki pa takrat ni dobil zadostne finančne podpore. Zato je Pomorski muzej z zadovoljstvom sprejel možnost odkupa posode in jedilnega pribora od Rata Majcna. Odkupljena posoda, ki naj bi jo uporabljali v jedilnici na Rexu, je bila tudi neposreden povod za razstavo in iztočnica zanj.¹

Pri razstavi, ki jo je pripravil Pomorski muzej "Sergej Mašera" Piran, je sodelovalo veliko posameznikov in institucij. Prispevali so slikovno in arhivsko gradivo ter predmete, ustne informacije, filmsko in drugo gradivo. Posamezni zbiratelji so se odzvali povabilu in za razstavo posodili večje število "Rexovih predmetov". Svoje predmete so posodili Mitja Lamut, Maurizio Eliseo, Slavko Franza, Serafin Pavlič, Marija in Janez Janežič, Boris Vuga, Boris Biloslav, Rok Sorta, Dušan Podgornik, Josip Sobota in Pokrajinski muzej Maribor. Krajši čas so bile na ogled tudi originalne bronaste črke R E X, ki so bile nekoč na desni strani premca ladje, za razstavo pa jih je posodil Hrvatski pomorski muzej iz Splita. Razstavljene so bile tudi kopije arhivskih dokumentov in fotografij, ki jih poleg Pomorskega muzeja Piran hranijo še Hrvatski pomorski muzej Split, Pokrajinski muzej Koper, Muzej novejšje zgodovine Slovenije, Arhiv Republike Slovenije, Pokrajinski arhiv Koper – Enota Piran, Zgodovinski arhiv Ljubljana – Enota za Gorenjsko Kranj in Osrednja knjižnica Srečka Vilharja Koper. Prvič so bili javnosti predstavljeni dokumentarni podvodni film in fotografski podvodni posnetki današnjih ostankov Rexa z naslovom *Po sledih Rexa* avtorjev Nedjana Kastelica in Dušana Podgornika. Prikazan je bil slovenski javnosti najbolj poznan film o Rexu, tj. dokumentarni film Edvarda Žitnika *Rex – Regis Nomen Navis omen*. Prav tako so si obiskovalci lahko ogledali dokumentarne prispevke o ladji, ki jih je Dean Jelačin pripravil za oddaje Med valovi.

Življenjska zgodba ladje Rex se pričinja v la-

¹ Posoda in pribor naj bi bila po besedah prvotnega lastnika Ratimirja Alojza Majcna na ladji Rex. Glede na to, da so imeli vsi kosi jedilne posode in pribora, ki so jih uporabljali na ladji Rex, žig ladijske družbe Italija, posoda ni bila narejena zanj. Morda so jo na ladjo prinesli kasneje, med 2. svetovno vojno, ko ni več služila svojemu prvotnemu namenu. Razstavljeno posodo so gledali na žig prvotno uporabljali na eni od ladij ladijske družbe SITMAR – Societa Italiana di servizi Marittimi. Posodo je Pomorski muzej "Sergej Mašera" s finančno podporo Ministrstva za kulturo RS in Občine Piran odkupil v letih 2006 in 2007.

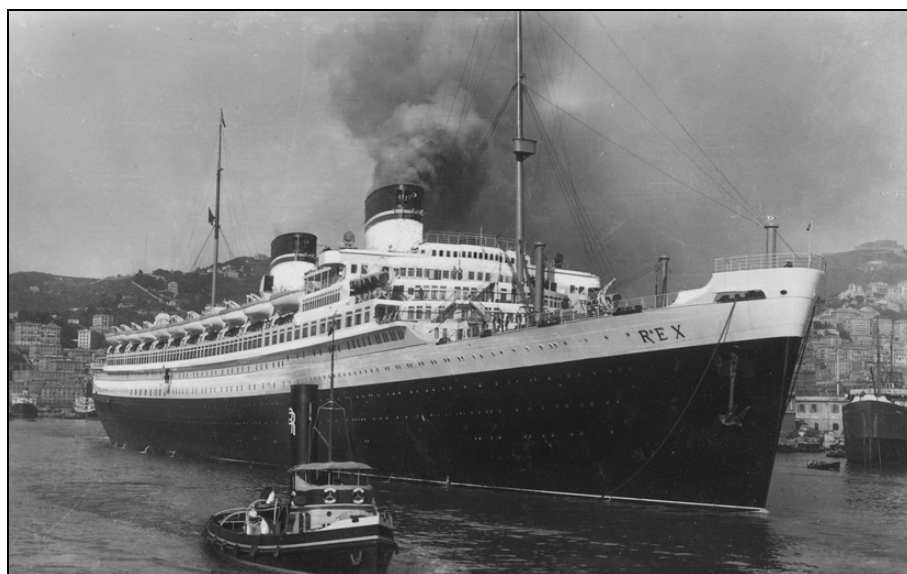
djedelnici Ansaldo v Sestri Ponente pri Genovi, kjer so začeli leta 1930 za genovsko ladijsko družbo Navigazione Generale Italiana graditi ladjo, ki je pozneje postala nacionalni ponos. V duhu tedanje fašistične ideologije so njeni naročniki in načrtovalci želeli zgraditi največjo, najmodernejšo, najhitrejšo ter najbolj razkošno in luksuzno ladjo. Veličino ladje je napovedovalo že njeno ime, ki ga je skupaj z geslom "Navis Nomen Rex Omen", tj. "Ime Rex je dobro znamenje za ladjo", predlagal profesor latinščine Luigi Illuminatis in z njim leta 1930 zmagal na natečaju. 27. aprila 1930 je škof Bartolomasi blagoslovil gredelj, 1. avgusta 1931 pa so ladjo splovili. Toda ladja še ni bila dokončana. Na otvoritveno vožnjo je pod poveljstvom kapitana Francesca Tarabotta odplula septembra 1932.

V ladji z 51000 BRT so se zlili tedanji dosežki v ladjedelstvu in arhitekturi ter razkošnost bivanja. Dolga je bila 268 metrov, široka 29 metrov in visoka 36 metrov. S štirimi turbinami, od katerih je vsaka vrtela svoj vijak, je presegala hitrost 28 vozlov (tj. morskih milj na uro). 16. avgusta leta 1933 je osvojila tudi modri trak za rekordno plovbo čez Atlantik. Razdaljo med Gibraltarjem in New Yorkom je s povprečno hitrostjo 28,92 vozla preplula v štirih dneh, trinajstih urah in 58-ih minutah.

Ladja, ki je predstavljala hotel s šestimi zvezdicami, je bila namenjena predvsem prestižnim in zahtevnim gostom, petičnim turistom in ameriškim izseljencem, ki so želeli obiskati domovino. Plula je na liniji Genova–New York, po enkrat pa je bila na križarjenju po Sredozemlju, Karibih in v Riu de Janeiru. Običajno je vožnja od Italije do New Yorka trajala šest dni in pol. Ladja je bila pravo mesto v malem. Na enajstih krovih, ki so bili med seboj povezani s stopnišči in dvigali, je bilo prostora za

okoli 2.000 potnikov, ki so bili razdeljeni v štiri razrede (prvi, posebni, turistični in tretji). Najlepši in najrazkošnejši prostori na sredi najvišjih krovov so bili namenjeni potnikom prvega razreda. Njihove kabine so imele kopalnico s tušem ali kopalno kadjo in ločeno stranišče, k najbolj udobnim pa so sodili še predsoba, prostor za prtljago in salon ali veranda. V sobah prvega razreda je bil tudi telefon, ostali potniki pa so lahko uporabljali telefonsko govornico. Na površini 40.000 m² so bili poleg kabin še jedilnice, saloni, kadilnice in verande za različne razrede, saloni za ženske, dvorana za prireditve prvega razreda, bogata knjižnica, čitalnica, kapela, igralnice in telovadnice za otroke, prostorna sprehajališča in trgovine. Krov 2, t. i. športni krov, je bil prirejen za različne športne dejavnosti potnikov prvega razreda. Tu so bili zaprta telovadnica, igrišča za badminton in tenis, prostor za "shuffleboard" (igra s ploščicami) ter prostor za različne druge igre. Na krovu višje je bil tudi prostor za borilne športe. Ob ugodnem vremenu pa so se potniki lahko zabavali v 13-metrskem bazenu s toboganom in odskočno desko, ob katerem so bile prhe, kabine in bar, ali pa v manjšem bazenu na krovu 4.

Gostom so želeli ustreči tudi s prefinjeno kuhinjo, pekarno in slaščičarno, kozmetičnim salonom in brivcem. Posebnost so bile terme s hidromasažnimi kadmi in prhami, s slano in sladko vodo, masažno dvorano in solarijem. Na ladji nista manjkala niti zdravstveni center in bolnišnica. Imeli so tudi tiskarno, pošto, garažo za avtomobile in drugo. Vožnja na ladji je bila udobnejša tudi zaradi posebnega načina gradnje, ki je zmanjšal vibracije, klimatskih in grelnih naprav, električne razsvetljave in drugega.



Ladja Rex na svoji prvi plovi septembra 1932 (iz zbirke Mitje Lamuta, Ljubljana).



Kabina za potnike prvega razreda (iz zbirke Maurizia Elisea, Trst).

Da se potniki ne bi dolgočasili, so se na ladji od dopoldneva do noči vrstile različne prireditve: koncerti, gledališke in zvočne kinematografske predstave (novost tistega časa), čajanke, plesi, športne prireditve, polnočni bife in drugo. Ob rednem programu so se na ladji vrstile tudi predstave različnih gostujočih umetnikov, ki so bili pripravljeni nastopiti v zameno za znižano ceno vozovnice. Na ladji so namreč plule številne znane in ugledne osebnosti tistega časa, tudi iz sveta umetnikov.

Na ladji je bilo okoli 880 članov posadke, od katerih je bilo 427 hotelskih uslužbencev. Posadka krova je štela 133, stroja pa 151 moških. Število in sestava posadke pa sta se lahko spreminjala glede na značilnosti vsakokratnega potovanja.

Zaradi vihre druge svetovne vojne so ladjo leta 1940 iz Genove prepeljali v varnejše Jadransko morje. Da bi bila čim manj opazna, so jo v Pulju prebarvali v sivo, nato pa prepeljali v Trst, kjer so jo privezali ob šesti pomol. Tam so jo razpremili in izkrcali odvečno posadko. V tem obdobju je postala ladja povezana tudi z našo pomorsko preteklostjo. Na ladji so namreč našli občasno delo nekateri fantje slovenskega rodu, nekateri pa so si ladjo samo ogledali ali na njej prespali. Na ene in druge je ladja naredila močan vtis. Po kapitulaciji Italije 8. septembra 1943 so Rex prevzeli Nemci. Aretirali so preostalo posadko in z ladje odnesli vse, kar je bilo mogoče. Mnogo ukradenih predmetov so odpeljali v Nemčijo. Skrivaj pa so ladjo ropali tudi domačini. Ko so se junija 1944 začeli bombni napadi zavez-

niških letalskih sil na Trst, so skušale nemške sile ladjo skriti, saj so jo nameravale še uporabiti v vojaške namene. 5. septembra 1944 so jo odvekli iz tržaškega pristanišča, a je (namerno ali nenamerno?) nasedla na plitvini med Izolo in Koprom. Tri dni pozneje, prav na prvo obletnico kapitulacije Italije, je šest angleških letal vrste *beaufighter* in dva lovca napadlo ladjo Rex, ki je bila tedaj brez posadke. Med drugim, najmočnejšim napadom (od treh) se je ladja prevrnila na bok. Raketiranje je v več valovih trajalo nekaj več kot 24 ur in uničilo ladijske palube in nadgradnjo, večdnevni požar, ki je sledil, pa tudi notranjost ladje.

Sistematično delovanje zavezniškega letalstva na predvsem pomorskem bojišču in preleti njihovih letalskih formacij zaradi napadov na cilje v srednji Evropi so se začeli že konec leta 1943. Po izkrcanju v južni Italiji se je začelo zbiranje zavezniških letalskih enot na italijanskih letališčih. 1. junija 1944 so ustanovili zavezniške balkanske letalske sile (Balkan Air Force) za načrtovanje, izvrševanje in koordiniranje vseh zavezniških letalskih, pomorskih in kopenskih sil na jugoslovanskem bojišču. To je bil čas, ko so zavezniki iz južne Italije prodirali proti severu, ko se je krepilo partizansko gibanje in je nemški rajh izgubljal moč. V to politično in vojaško dogajanje sodijo tudi letalski poleti zaveznikov na področje Tržaškega zaliva. Njihova letala so poleti 1944 redno bombardirala tako obalna istrska mesta kot ladje na tem področju. Že med letalskimi napadi julija 1944 so bili poškodovani ali uničeni



*Prevrnjena ladja Rex med Izolo in Koprom okoli leta 1947
(iz zbirke Maurizia Elisea, Trst).*

nekateri manjši ribiški in tovorni čolni v piranskem in izolskem pristanišču ter pristaniška infrastruktura. Ker je bil Rex v tem času nemška ladja, je seveda postal cilj zmagovitih armad. Podobno usodo kot Rex pa je doživelo tudi mnogo drugih plovil. Že naslednjega dne je sedem zavezniških letal pri Savudriji napadlo parnik San Marco, na katerem so bili poleg civilnih potnikov tudi nemški vojaki, plul pa je na liniji med Umagom in Trstom. Oktobra 1944 je zavezniško letalo pri Izoli napadlo ladjo Ugliano, ki je plula na redni progi med Trstom, Izolo in Piranom.

V prvih povojnih letih, v času vsesplošnega pomanjkanja, ki ga je povzročila vojna, je postala ladja Rex, nekoč ponos fašistične Italije, rudnik železa in vsega, kar je na njej še ostalo. Lokalno prebivalstvo je z nje odnašalo preostalo opremo, cevovode, stroje, premog, nafto, les, keramične ploščice in druge uporabne predmete. Nekateri so si s temi ploščicami opremili kopalnice, drugi so se s premogom ogrevali, tretji so material prodajali na odpadu in z njim dokaj dobro zaslužili, največ z deli opreme iz barvastih kovin.

S sklepom Pomorskega sodišča v Splitu so ostanki ladje leta 1946 postali jugoslovanski pomorski vojni plen. Aprila leta 1946 je bil sprejet Zakon o ustanovitvi in pristojnosti sodišča za pomorski vojni plen (Uradni list FNRJ št. 28/46, 5. april 1946). S tem je bila zapolnjena pravna praznina, predvsem pa je takratna nova država pridobila mednarodno pravno avtoriteto. Sodišče za pomorski vojni plen s

sedežem v Splitu je s sodbo št. 77/46/4 5. junija 1946 ugotovilo, da je ladja "Rex" zaplenjena kot pomorski vojni plen. V obrazložitvi sodbe je sodišče kot nesporno ugotovilo, da sta Italija in Nemčija z agresijo proti Jugoslaviji 6. aprila 1941 stopili v vojno in da se njuna ravnanja na morju obravnavajo po načelih mednarodnega pomorskega vojnega prava. Ladja je imela v času napada zaveznikov nemško zastavo, v času zaplembe pa je bila zapuščena brez zastave in ladijskih listin, vendar je bila po načelih mednarodnega pomorskega vojnega prava nemške narodnosti. Zoper sodbo se ni pritožil imenovani zastopnik lastnika ladje, odvetnik dr. Jeličič Bruno iz Splita, tako da je ta postala pravnomočna in bila 21. junija 1946 objavljena v uradnem listu FLRJ.²

Ker je tedanja oblast na podlagi natančnih poročil lokalne pomorske uprave ugotovila, da ladje ni mogoče ponovno usposobiti za plovbo, so jo sklenili razrezati. Delo, ki je v več fazah trajalo celo desetletje, so leta 1948 zaupali splitskemu podjetju Brodospas. Že julija istega leta je v Koper prišla prva Brodospasova delovna ekipa. Kasneje je bil iz admiralske ladje Partizanka izdelan plavajoči žerjav Veli Jože, ki so ga iz Splita prvič privlekli v Koper leta 1952 in je kasneje pomagal tudi pri gradnji luke Koper. Z njim je postalo delo na Rexu lažje in hitrejše. Potapljači so najprej na globini 18 m rezali

² Citat. Pravni vidik je obdelal in razstavno besedilo zanj napisal odvetnik, zbiralec in avtor knjige Potniške ladje na razglednicah Mitja Lamut.



Ostanki ladje Rex na morskem dnu (foto Dušan Podgornik in Nedjan Kastelic, 2008).

in žagali železni trup Rexa in kose pripravljali za dvig.³ Z žerjavom so nato natovarjali velike železne dele na maone in jih vozili na Reko in v Pulj. Pri vleki so žerjavu pomagali tudi vlačilci. Z odvozom starega železa iz "rudnika" v morju se je zaloga železa pod morjem hitro manjšala in leta 1958 znašala le še 5.000 ton. Zadnje iz morja štrleče železne ostanke so minirali, saj so pomenili nevarnost za plovo. A vsega tudi takrat niso odstranili – deli ladje še danes ležijo na morskem dnu.

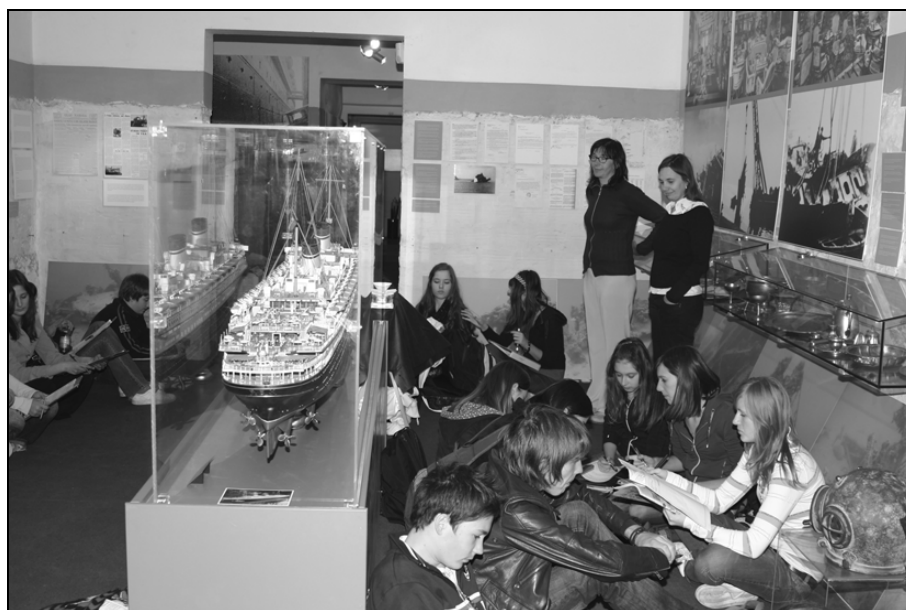
Kose železa so iz Pulja in Reke po železnici prepeljali v jeseniško železarno, kjer so jih talili in iz njih izdelovali kakovostno jeklo. O tem pričajo nekateri arhivski dokumenti, časopisni članki in ustna pričevanja. Cena Brodospasovega starega železa je bila zaradi kakovosti višja od cene železa drugih dobaviteljev. Zaradi previsoke cene je Železarna Jesenice leta 1952 z Brodospasom za nekaj časa celo prekinila pogodbo.

Mogočnost potopljene ladje je v prvih povojnih letih presenetila marsikaterega domačina in drugega mimoidočega. Rex je bil plod goreče želje fašizma po veličini in je v koprskem zalivu dočakal le svoj konec in v tistem času ni predstavljal slovenske, lokalne ali občečloveške kulturne oz. tehnične dediščine. V času močnega vtisa grozot druge svetovne

vojne, njenih materialnih posledic, zaostrene politične situacije, velikih migracijskih gibanj na tem področju (eksodusa), boja za meje, reševanja tržaškega vprašanja, vsesplošnega pomanjkanja, obnove in gradnje države ter težnje po boljšem življenju so ljudje v ostankih nekoč luksuzne ladje videli le kup železja in možen vir dohodka.

Javnost je v zadnjem desetletju pričakovala, da bo med stalnimi postavitvami v Pomorskem muzeju "Sergej Mašera" Piran videla tudi predmete z ladje Rex. Mnogi so muzealcem celo očitali, da niso prisostvovali razrezu Rexa in skušali ohraniti "tako pomembne" tehnične dediščine. Ob tem pa so ob neupoštevanju pomembnih komponent časa, kraja ter političnih in socialnih razmer laično spregledali še dve nesporni dejstvi, da ladja takrat ni imela zgodovinske in muzejske vrednosti in da je bil muzej v Piranu ustanovljen šele leta 1954 kot Mestni muzej. Šele ob razmišljanjih o dolgoročni perspektivi muzejskega dela pa se je pokazalo, da novoustanovljeni muzej vse bolj dobiva pomorski značaj, zaradi česar je bil leta 1967 preimenovan v Pomorski muzej. Piranski muzealci so z zbiralnim in raziskovalnim delom našli pomorsko perspektivo, ki je muzeju omogočila obstoj in nadaljnji razvoj in ostaja njegova glavna vsebina še danes. V sodelovanju zgodovinarjev Miroslava Pahorja in Ferda Gestrina ter njihovih strokovnih sodelavcev se je vizija muzejskega dela kazala v proučevanju in prezentiranju zgodovine pomorstva ter še zlasti v muzejski pomorski zbiralni politiki, kar je postalo podlaga za kasnejše zbiranje podatkov in predmetov o ladji Rex.

³ Na razstavi je bila tudi čelada potapljaškega skafandra, ki naj bi jo po nekaterih ustnih virih uporabljali pri razrezu ladje Rex. Ker gre po mnenju poznavalcev za italijansko čelado, se postavlja vprašanje, če so ga uporabljali kot del opreme z ladje Rex ali so ga morda resnično uporabljali potapljači Brodospasa ali pa z ladjo nima nobene povezave.



*Učenci Gimnazije Piran med učno uro na razstavi Rex – blišč, propad, obujeni spomin
(Foto Igor Presl, 2008).*

Poslanstvo Pomorskega muzeja je vezano na morje, ki je povezovalni element med različni narodi in kulturami. Taka stališča so pripomogla k ohranjanju spomina na ladjo, ki se je obdržal tudi potem, ko njeni ostanki niso bili več vidni, vse do danes. Njena usoda vzbuja zanimanje domače in tuje javnosti, posameznikov, društev in ustanov. O Rexu zbirajo informacije in predmete, postavljajo internetne strani in razstave, snemajo televizijske oddaje in filme, izdajajo knjige in članke, po njej imenujejo podjetja, društva in lokale. Med številnimi posamezniki, ki v Sloveniji obujajo spomin na ladjo Rex, izstopa Marjan Kralj iz Izole, ki velja za pobudnika spomina ter največjega slovenskega poznavalca ladje in njene usode. V Izoli je med drugim postavil tudi galerijo Rex. Med italijanskimi avtorji, ki gojijo bolj znanstven pristop, pa je treba izpostaviti Maurizia Elisea, pisca bogatih monografij o Rexu in drugih potniških prekoceanskih ladjah.

Tam, kjer je ležala ladja, so se ves povojni čas potapljali številni domači in tuji posamezniki in iskali njene ostanke. Nekateri so iskali celo zaklad tržaških Židov, ki naj bi bil po nekaterih govoricah skrit na ladji. Predmeti z ladje Rex so dobili visoko ceno. Zlasti v tujini prodajalci starin tržijo tudi ponaredke. V slovenski Istri je nastal "mit o Rexu", del obale v bližini kraja potopa pa ljudje imenujejo "Pri Rexu". Učenci osmih razredov slovenskih osnovnih šol pri pouku materinega jezika spoznavajo zgodbo ladje in "mita", ki se je spletel okoli Rexa, ter o njem pridobivajo informacije. Učenci, dijaki in

študenti pripravljajo raziskovalne, seminarske in diplomske naloge. O Rexu govorijo tudi nekatere pesmi in roman Kapitanov ključ pisatelja Ivana Sivca. O ladji snemajo tudi filme. Film *Rex – Regis Nomen Navis omen* pa je bil celo nagrajen. Za scenarij filma je namreč v letu 2007 Edvard Žitnik prejel Babičevo nagrado, ki jo podeljujejo na področju igranega in dokumentarnega filma.

Ob razstavi je izšla publikacija, natisnjeni sta bili spominska znamka in razglednica, izdelan pa je bil tudi spominski žig. Odprta razstava in spremljevalne prireditve Zablešimo na Rexu se je udeležila množica ljudi. Razstava je vzbudila veliko zanimanje tako domače kot tuje javnosti, ki jo je pritegnil ne samo blišč ladje temveč tudi propad in obujeni spomin. Namen razstave je bil predstaviti zgodbo ladje Rex v celoti in obiskovalce opozoriti tudi na njen propad in obujeni spomin, vendar v realni in ne v neki idealizirani in zgolj bleščeči luči. Nakazana so bila dejstva, zaradi katerih se Pomorski muzej v preteklosti ni v večji meri posvečal tej tematiki. Dodana vrednost razstave pa je bila poleg celovitosti predstavitve ladje še v tem, da je bil na enem mestu zbran del tiste premične pomorske dediščine, vezane na ladjo Rex, ki se danes nahaja v Sloveniji, Italiji in na Hrvaškem.

*Nadja Terčon
Bogdana Marinac
Snježana Karinja*