

HEIDI SPECKER
LIFTVAN TRIEST

—

OCTOBER 2, 2025 >
NOVEMBER 12, 2025
TRIESTE
CONTEMPORANEA

Liftvan Triest, is the continuation of an exhibition that began with Aenne Biermann and extends into the port of Trieste, where it both continues and is lost.

Aenne Biermann (1898–1933) was a photographer who, within a very short period of time, established herself as one of the leading representatives of German avant-garde photography.

In 1940, parts of her estate—including original prints and negatives—disappeared in a *liftvan* belonging to her family, on its way to Palestine from the port of Trieste.

Heidi Specker

Heidi Specker's interview partners Daria Brasca, Anneliese Schallmeiner, and Albena Zlatanova participated in a symposium at the German Maritime Museum in Bremerhaven, 2021 on the confiscation of Jewish emigrants' household property by National Socialist authorities in European port cities. Their presentations jointly formed the thematic focus "Trieste."

"Masse Adria"¹ in the Italian Context: The Goods of Jewish Emigrants in the Free Port of Trieste (1940–1945).

Dr. Daria Brasca, University of Udine

Vienna—Trieste—Klagenfurt—Vienna. Stations of Valuable Confiscated Household Property from 1938 into the 1960s.

Anneliese Schallmeiner, Commission for Provenance Research at the BKA, Federal Monuments Authority, Vienna

"Transport of Goods from Trieste." Distribution of Confiscated Household Property and the Handling of "Masse Adria" after 1945. Inventories, Research, Case Studies.
Albena Zlatanova, National Fund of the Republic of Austria for Victims of National Socialism

NOTE

1. Masse Adria: Administrative term used by Austrian authorities after 1945 for confiscated household goods of Jewish emigrants stored in Trieste; literally "Adriatic estate."

INTERVIEW ON THE PORT OF TRIESTE, JEWISH EMIGRATION, AND CONFISCATED GOODS DURING WWII

Heidi Specker in conversation with Daria Brasca, Anneliese Schallmeiner and Alben Zlatanova, Vienna, August 2025

What was the significance of the Port of Trieste during the Second World War?

The Port of Trieste, the northernmost Mediterranean harbor and the one closest to Central Europe, derived its importance from its strategic geographical position. It functioned as a crucial bridgehead for European maritime traffic to the Middle East, particularly to Palestine. Thanks to this advantageous location—providing the fastest and most cost-efficient route to Palestine—Trieste rapidly became the principal Italian port of embarkation. Between 1920 and 1943, more than 150,000 Jews departed from Trieste, which consequently acquired the epithet ‘Gateway to Zion’ (Sha’ar Zion). Following the outbreak of war in September 1939, shipping routes through Hamburg and Bremen were severely restricted. Until Italy’s entry into the war alongside Germany in June 1940, Trieste remained an alternative route for traffic bound for the United States, South America, Africa, and the Far East.

What exactly was a *liftvan*, and what did it contain?

A *liftvan* referred to a large, standardized packing crate—usually made of wood or reinforced metal—designed for the international shipment of household goods and furniture. The construction of these crates allowed for direct transfer across multiple modes of transport (railway, truck, or ship), thus anticipating the principle of the modern shipping container. Archival evidence indicates that the *liftvans* deposited at the Port of Trieste measured up to five square meters.

How were the *liftvans* transported to Trieste?

Liftvans generally reached Trieste overland, transported primarily from Germany and Austria, but also from other Central and Eastern European countries, including Hungary, Poland, Czechoslovakia, former Yugoslavia, and Bulgaria.

Who could afford a *liftvan*, and how did individual cases differ?

The option of shipping belongings in *liftvans* was available primarily to wealthier families or individuals who could cover the considerable fixed costs of transport, insurance, and storage. Upon departure, their goods were subject to multiple official inspections and customs controls. Some emigrants shipped their entire household inventories, including clothing, linens, musical instruments, works of art, and technical equipment. Others restricted themselves to essential items, often related to the continuation of their professions abroad. To finance these expenses, many were compelled to sell part of their possessions before departure. In most surviving records, only names, the number of items, and weight specifications are preserved; detailed inventories, once maintained by forwarding companies well into the 1960s, today survive only sporadically, mainly in restitution files.

What was the scale of this phenomenon?

In Trieste alone, approximately 9,000 consignments belonging to around 2,500 Jews were shipped between 1937 and 1943. When considered in a broader European context, these figures represent only a fraction of the overall phenomenon of Jewish emigration and displacement of property.

How and where were the goods stored?

After their arrival by rail, goods initially remained in wagons before being transferred into warehouses and hangars located in both the Old and New Free Port of Trieste. The Azienda dei Magazzini Generali di Trieste, a mixed-capital company acting on behalf of the Italian State, oversaw port infrastructure, hangars, and warehouses. Magazzini Generali managed twenty hangars and eighteen warehouses in the Old Port, all connected by a private rail line, as well as six hangars and one warehouse in the New Port, established in 1925. The *liftvans* belonging to Jewish emigrants were stored in specific hangars (23, 27, 28, and 30 in the Old Port; 56 and 69 in the New Port) as well as in designated multi-storey warehouses, such as buildings 4/Tascabile, 7, 10, and 18.

Why did the *liftvans* never leave the port?

With Italy's entry into the war in 1940, restrictive wartime legislation effectively blocked exports, particularly to 'enemy nations.' As a result, international maritime traffic through Trieste ceased, and the goods remained in storage.

What happened subsequently? Were the goods looted, confiscated, or redistributed?

From 1944 onwards, the distribution of seized removal goods became the subject of competition within the National Socialist apparatus. Friedrich Rainer, Gauleiter of Carinthia and Supreme Commissioner of the Operational Zone of the Adriatic Littoral, succeeded in asserting his interests against the power centers in Berlin and Vienna. Consequently, almost half of the confiscated property—comprising 150 railway wagons and several truck convoys—was diverted to Gau Carinthia. Several storage

depots were established, the largest of which was located in Treibach-Althofen. In March 1945, sorted consignments from this site were transported in 30 wagons to Gau Salzburg. Two wagons had already been transferred by decree to Gauleiter Hugo Jury in Lower Danube on 30 June 1944.



Of the consignments originally intended for Berlin (between 300 and 360 wagons), some were redirected to Nuremberg and others to the Sudeten Gau, including 15 wagons specifically allocated to Hohenstadt an der March/Zábřeh.

It should be noted that the consignments of Jewish migrants deposited in the Free Port of Trieste were also intermixed with the property of Jews from the city of Trieste and the surrounding province. Following confiscation and inventory, these assets were divided between the port warehouses (Nos. 2 and 2A) or, in the case of books, works of art, musical instruments, valuable objects (such as antiques and silverware), and Judaica, deposited in the Trieste synagogue. Their subsequent trajectories were highly varied: some were sold or gifted locally, others transferred to Germany and Austria to be sold or incorporated into cultural institutions.

The distribution of everyday household goods, officially framed as a social measure, functioned in practice as a propaganda exercise. Its primary beneficiaries were party officials and National Socialist organizations. In parallel

with the transport of sorted and unsorted removal goods, works of art and cultural assets of higher material value were dispatched to Klagenfurt in Carinthia, where they were placed in the custody of the local branch of the Dorotheum auction house for later exploitation. After 1945, these objects were secured by the British military authorities, liquidated, and eventually transferred in 1949 to the Austrian Federal Ministry for Asset Security and Economic Planning. Staff of the Austrian Monuments Authority inventoried the remaining corpus of 1,219 items—including paintings, watercolours, prints, furniture, porcelain, photographs, sculptures, textiles, and various applied arts—as well as more than 1,400 objects of silver, gold, and jewellery.

Can the traces of these goods still be followed today?

Tracing the lost objects today remains highly challenging, though not entirely impossible. By combining archival documents with other historical sources—and increasingly with the assistance of digital technologies, including artificial intelligence—scholars can reconstruct a clearer picture of these processes. Nevertheless, the identification of individual consignments often demands extensive, and not always successful, research. In cases where items had been separated from the original *liftvans*, linking them to specific Jewish owners is nearly impossible.

When and how were compensations made?

Compensation for confiscated property was handled primarily by German restitution offices under the Federal Restitution Law (1957). Applications had to be submitted between 1955 and 1958. Many claims were rejected under Article 5, on the grounds that the seizure had occurred outside German jurisdiction. Without documented

proof of the location of goods, restitution was generally denied. In numerous cases, settlements were reached on the basis of expert valuations, although without precise inventories, these assessments were often inadequate. For example, the case of Sally and Selma Gumpert of Berlin—who had fled to Shanghai in 1938 and deposited 20 crates in Trieste—dragged on for two decades before a settlement with heirs was reached. Their inventories proved imprecise, resulting in the exclusion of valuable paintings and a family-owned Amati violin from compensation. In a few instances, the Italian government provided compensation based on Article 83 of the 1947 peace treaty with the United States. Overall, the restitution process was hindered by missing documentation, deliberate obstruction, and lack of cooperation from local authorities.

Is the term 'restitution' (Wiedergutmachung) appropriate in this context?

The term 'restitution' (Wiedergutmachung) is problematic and no longer commonly used in this context. At best, one may speak of partial compensation, since monetary settlements could never account for the broader realities of persecution, flight, trauma, and the loss of family and community. Objects often carried not only material but also deeply personal and cultural significance, symbolizing the life left behind.

Has the historical investigation been concluded—or can it be concluded at all?

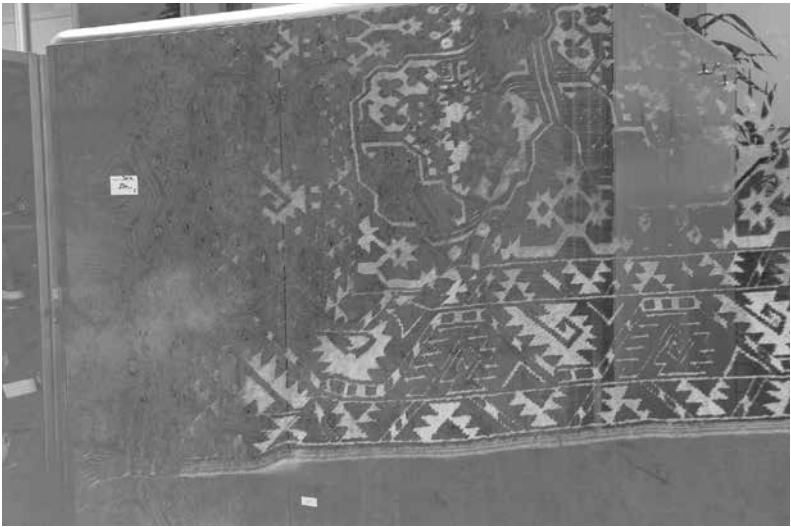
The process of historical reconstruction remains unfinished and, in many respects, open-ended. Progress depends upon political will, transnational cooperation, and the systematic opening and digitization of archival collections.

Much documentation remains undiscovered, unindexed, or inaccessible. Similarly, research into the perpetrators is far from complete. Many officials involved in the confiscation, redistribution, and valuation of goods—including figures such as Dr. Walter Frodl (Heritage Conservation Officer for the Operational Zone), Dr. Karl Schnürch (responsible for the clearance of the port), Dr. Alois Fischbach (head of Division 4, Jewish Property in Trieste, formerly senior government official in the Sudeten Gau), and Dr. Franz Zojer (head of Department III, Finance, at the Supreme Commissioner of the Operational Zone, responsible for the utilization of the household goods)—continued their careers after 1945 without facing legal accountability.

What would you hope for the future of this research?

Ideally, an international collaborative project should be established to study the movement and fate of property shipped through European ports during the Second World War. Such a framework would bring together both the countries of origin and the states that hosted critical ports of embarkation. This transnational approach could illuminate the trajectories of these assets, clarify their dispersal, and create a shared body of knowledge and memory. A continuation of initiatives such as the project *Transfer of Cultural Objects in the Alpe Adria Region in the 20th Century* (*TransCultAA*) would be particularly valuable. Moreover, the establishment of a publicly accessible database—similar to the *Lost Lift* database of the German Maritime Museum—would greatly facilitate scholarly research and provide a comprehensive overview of confiscated goods and their owners.

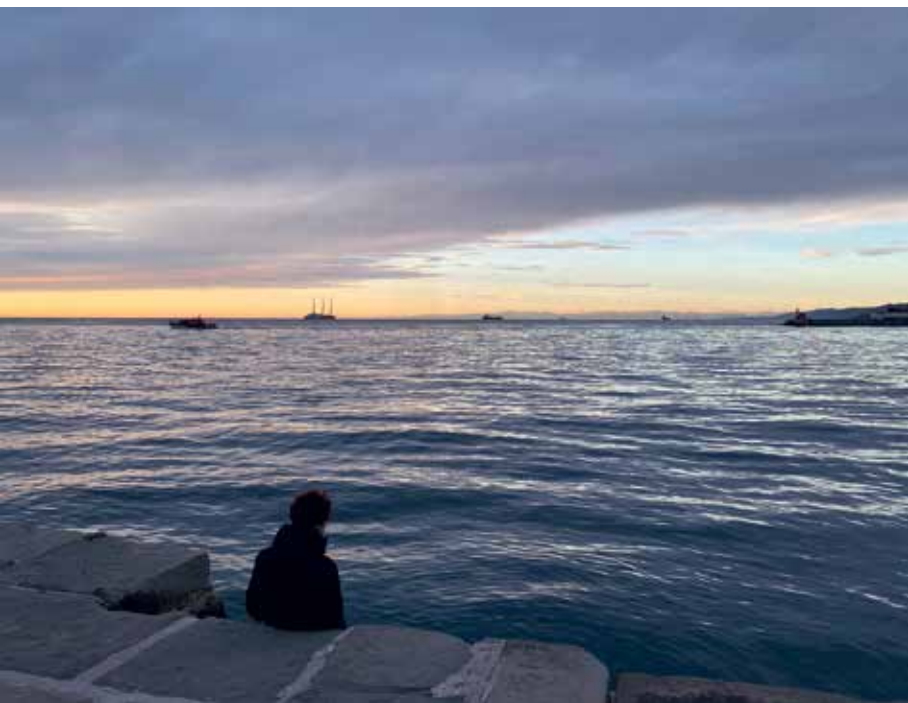








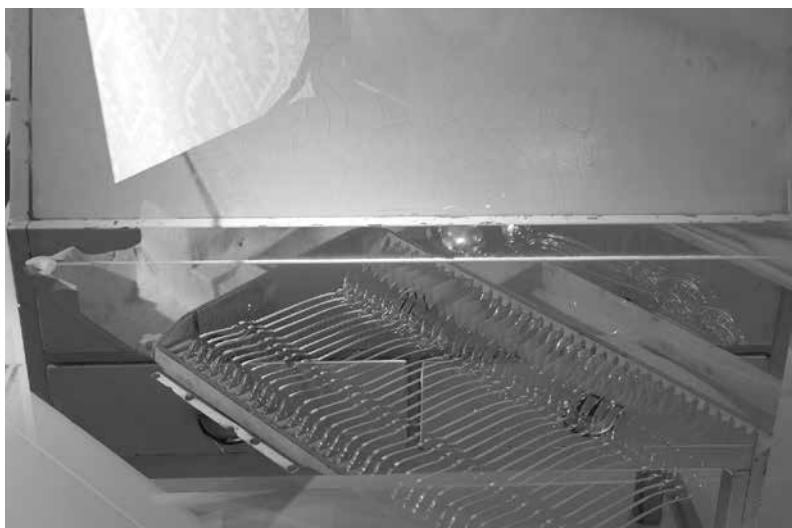










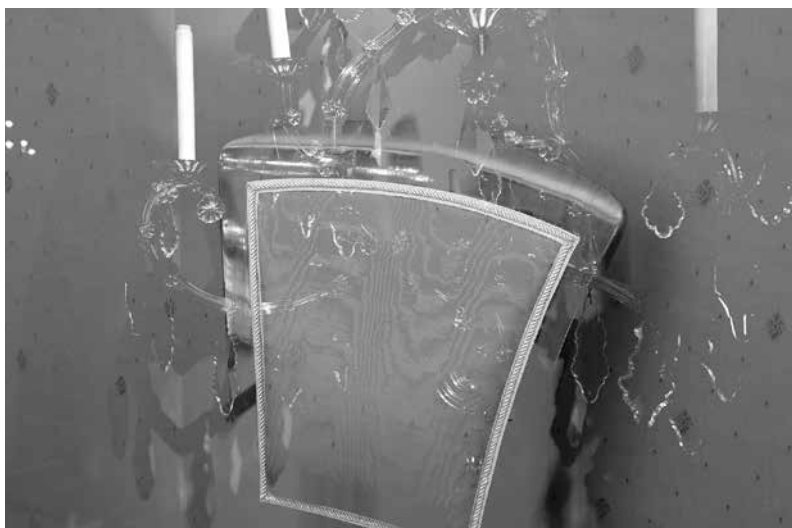














INTERVISTA SUL PORTO DI TRIESTE, L'EMIGRAZIONE EBRAICA E I BENI CONFISCATI DURANTE LA SECONDA GUERRA MONDIALE

Heidi Specker in conversazione con Daria Brasca, Anneliese Schallmeiner e Alben Zlatanova, Vienna, agosto 2025

Qual era l'importanza del porto di Trieste durante la Seconda guerra mondiale?

Il porto di Trieste, il più settentrionale del Mediterraneo e il più vicino all'Europa centrale, doveva la sua importanza alla sua posizione geografica strategica. Decisiva era la sua funzione di crocevia per il traffico marittimo europeo verso il Medio Oriente, in particolare verso la Palestina. Potendo garantire la rotta più veloce ed economica verso la Palestina, Trieste divenne rapidamente il principale porto italiano di imbarco. Tra il 1920 e il 1943, più di 150.000 ebrei partirono da Trieste, che acquisì così l'epiteto di "Porta di Sion" (Sha'ar Zion). Dopo lo scoppio della guerra nel settembre 1939, le rotte marittime attraverso Amburgo e Brema furono fortemente limitate. Fino all'entrata in guerra dell'Italia a fianco della Germania nel giugno 1940, Trieste rimase una via alternativa per il traffico diretto verso gli Stati Uniti, il Sud America, l'Africa e l'Estremo Oriente.

Che cos'era esattamente un *liftvan* e cosa conteneva?

Un *liftvan* era una grande cassa da imballaggio di dimensioni standard, solitamente realizzata in legno o metallo rinforzato, progettata per la spedizione internazionale di beni domestici e mobili. La struttura di queste casse consentiva il trasferimento diretto su più mezzi di trasporto (treno, camion o nave), anticipando così il principio dei moderni container. Le fonti archivistiche indicano che i *liftvan* depositati al Porto di Trieste raggiungevano dimensioni fino a cinque metri quadrati.

Come arrivavano a Trieste questi *liftvan*?

I *liftvan* raggiungevano Trieste per lo più via terra, trasportati principalmente dalla Germania e dall'Austria, ma anche da altri paesi dell'Europa centrale e orientale, tra cui Ungheria, Polonia, Cecoslovacchia, ex Jugoslavia e Bulgaria.

Chi poteva permettersi un *liftvan* e in cosa differivano i singoli casi?

Spedire i propri beni in dei *liftvan* era un'opzione accessibile principalmente a famiglie o individui più abbienti, in grado di sostenere i considerevoli costi fissi di trasporto, assicurazione e deposito. Al momento della partenza, i loro beni erano soggetti a molteplici ispezioni ufficiali e controlli doganali. Alcuni emigranti spedivano l'intero inventario della loro casa, compresi abiti, biancheria, strumenti musicali, opere d'arte e attrezzature tecniche. Altri si limitavano agli oggetti essenziali, spesso legati al proseguimento della loro attività professionale all'estero. Per finanziare queste spese, molti erano costretti a vendere parte dei loro beni prima della partenza. Nella maggior parte dei documenti conservati, sono riportati solo i nomi, la quantità degli oggetti e le specifiche di peso; gli inventari dettagliati, un tempo conservati dalle società di spedizione fino agli anni '60, oggi sopravvivono solo sporadicamente, principalmente nei fascicoli di restituzione.

Che portata ha avuto questo fenomeno?

Solo a Trieste, tra il 1937 e il 1943 furono spediti circa 9.000 colli appartenenti a circa 2.500 ebrei. Se considerati in un contesto europeo più ampio, questi dati rappresentano solo una minima parte del fenomeno complessivo dell'emigrazione ebraica e dello spostamento dei beni.

Come e dove venivano sistemate le merci?

Dopo il loro arrivo in treno, le merci rimanevano inizialmente nei vagoni prima di essere trasferite nei magazzini e negli hangar situati sia nel Porto Franco Vecchio che in quello Nuovo di Trieste. L'Azienda dei Magazzini Generali di Trieste, una società a capitale misto che agiva per conto dello Stato italiano, gestiva le infrastrutture portuali, gli hangar e i magazzini. I Magazzini Generali gestivano venti hangar e diciotto magazzini nel Porto Vecchio, tutti collegati da una linea ferroviaria privata, oltre a sei hangar e un magazzino nel Porto Nuovo, istituito nel 1925. I *liftvan* appartenenti agli emigranti ebrei erano conservati in hangar specifici (23, 27, 28 e 30 nel Porto Vecchio; 56 e 69 nel Porto Nuovo) e in magazzini a più piani appositamente designati, come gli edifici 4/Tascabile, 7, 10 e 18.

Perché i *liftvan* non hanno mai lasciato il porto?

Con l'entrata in guerra dell'Italia nel 1940, la legislazione restrittiva in vigore durante il conflitto bloccò di fatto le esportazioni, in particolare verso i "paesi nemici". Di conseguenza, il traffico marittimo internazionale attraverso Trieste cessò e le merci rimasero in deposito.

E dopo cosa accadde? Le merci furono saccheggiate, confiscate o ridistribuite?

A partire dal 1944, aspre contese si accesero all'interno dell'apparato nazionalsocialista per la distribuzione dei beni sequestrati durante gli sgomberi. Friedrich Rainer, Gauleiter della Carinzia e commissario supremo della zona operativa del Litorale adriatico, ebbe la meglio nei confronti dei centri di potere di Berlino e Vienna. Ne conseguì che quasi la metà dei beni confiscati, contenuta in 150 vagoni ferroviari e diversi convogli di camion, fu dirottata

verso il Gau della Carinzia. Furono istituiti diversi depositi di stoccaggio, il più grande dei quali si trovava a Treibach-Althofen. Da qui, nel marzo 1945, una selezione di queste merci fu trasportata su 30 vagoni verso il Gau di Salisburgo. Due vagoni erano già stati inviati per decreto al Gauleiter Hugo Jury nel Basso Danubio il 30 giugno 1944.

Delle spedizioni originariamente destinate a Berlino (tra i 300 e i 360 vagoni), alcune furono reindirizzate a Norimberga e altre al Gau dei Sudeti, compresi 15 vagoni destinati specificamente a Hohenstadt an der March/Zábřeh.

Va precisato che le spedizioni di migranti ebrei depositate nel Porto Franco di Trieste si erano mescolate ai beni degli ebrei della città di Trieste e della provincia circostante.

In seguito alla confisca e all'inventario, questi beni furono suddivisi tra i magazzini portuali (n. 2 e 2A) oppure, nel caso di libri, opere d'arte, strumenti musicali, oggetti di valore (antiquariato, argenteria ecc.) e oggetti di culto ebraico, depositati nella sinagoga di Trieste. Le loro successive destinazioni furono molto varie: alcuni beni furono venduti o donati direttamente sul posto, altri trasferiti in Germania e Austria per essere venduti o incorporati in istituzioni culturali.

La distribuzione di beni domestici di uso quotidiano, che si configurava ufficialmente come *misura sociale*, era in pratica un'azione di propaganda. I principali beneficiari furono funzionari del partito e organizzazioni nazional-socialiste. Di pari passo con il trasporto di beni selezionati o meno, furono anche beni culturali di valore materiale più elevato e opere d'arte ad essere inviate a Klagenfurt, in Carinzia, dove furono affidati alla filiale locale della casa d'aste Dorotheum, al fine di essere commercializzati in un secondo momento. Dopo il 1945, questi oggetti furono messi in sicurezza dalle autorità militari britanniche, liquidati e infine trasferiti nel 1949 al Ministero federale austriaco per la Sicurezza del Patrimonio e la Pianificazione Economica. Il personale dell'Ufficio Austriaco per i Beni Culturali inventariò il corpus rimanente di 1.219 oggetti, tra cui dipinti, acquerelli, stampe, mobili, porcellane,

fotografie, sculture, tessuti e varie opere di arti applicate, oltre a più di 1.400 oggetti in argento, oro e gioielli.

È ancora possibile oggi ripercorrere le tracce di questi beni?

Rintracciare gli oggetti perduti rappresenta ancora oggi una sfida molto impegnativa, anche se non del tutto impossibile. Combinando documenti d'archivio con altre fonti storiche e, in misura crescente, con l'ausilio delle tecnologie digitali, compresa l'intelligenza artificiale, gli studiosi possono ricostruire un quadro più chiaro di questi processi. Cionondimeno, l'identificazione delle singole spedizioni richiede per lo più ricerche approfondite, che non sempre hanno esito positivo. In quei casi in cui gli oggetti sono stati separati dai *liftvan* originali, ricollegarli a specifici proprietari ebrei è pressoché impossibile.

Con quali modalità e con quali tempistiche sono stati effettuati i risarcimenti?

Il risarcimento per i beni confiscati è stato gestito principalmente dagli uffici tedeschi preposti alla restituzione ai sensi della legge federale sulla restituzione (1957). Le domande dovevano essere presentate tra il 1955 e il 1958. Molte richieste furono respinte ai sensi dell'articolo 5, con l'argomentazione che il sequestro era avvenuto al di fuori della giurisdizione tedesca. In assenza di prove documentate dell'ubicazione dei beni, la restituzione veniva generalmente negata. In numerosi casi, si giunse a un accordo sulla base di perizie di esperti, anche se, in assenza di inventari precisi, tali valutazioni si rivelarono spesso inadeguate. Per esempio, il caso di Sally e Selma Gumpert di Berlino, che fuggite a Shanghai nel 1938 avevano depositato 20 casse a Trieste, si protrasse per due decenni prima che si raggiungesse un accordo con gli eredi. I loro

inventari si rivelarono imprecisi, portando all'esclusione dal risarcimento di dipinti di valore e di un violino Amati di proprietà della famiglia. In alcuni casi, il governo italiano concesse risarcimenti sulla base dell'articolo 83 del trattato di pace del 1947 con gli Stati Uniti. Nella maggior parte dei casi, il processo di restituzione fu ostacolato da documentazione mancante, ostruzionismo deliberato e mancanza di collaborazione da parte delle autorità locali.

Il termine "restituzione" (Wiedergutmachung) è adeguato in questo contesto?

Parlare di "restituzione" (Wiedergutmachung) è problematico e oggi il termine viene usato sempre più raramente in questo ambito. Nella migliore delle ipotesi, si può parlare di una forma di un risarcimento parziale, dal momento che gli indennizzi economici non sono in grado di tenere conto pienamente delle più ampie implicazioni della persecuzione, dell'esilio forzato, del trauma, nonché della perdita dei legami familiari e comunitari. Molti oggetti confiscati, infatti, non avevano solo un valore economico: rappresentavano legami affettivi, memorie culturali e simboli di una vita interrotta.

L'indagine storica può dirsi conclusa, o è possibile concluderla del tutto?

Il processo di ricostruzione storica rimane incompiuto e, sotto molti aspetti, non ancora definito nei suoi esiti. I progressi dipendono dalla volontà politica, dalla cooperazione transnazionale e dalla sistematica apertura e digitalizzazione dei fondi archivistici. Una parte significativa della documentazione resta ancora inesplorata, non indicizzata o inaccessibile. Analogamente, anche la ricerca sui responsabili diretti è tutt'altro che conclusa. Molti funzionari coinvolti nella confisca, redistribuzione e valutazione

dei beni, tra cui figure come Walter Frodl (ispettore alla conservazione del patrimonio per la zona operativa), Karl Schnürch (responsabile dello sgombero del porto), Alois Fischbach (capo della Sezione 4, Beni ebraici a Trieste, in precedenza alto funzionario nel Gau dei Sudeti) e Franz Zojer (capo del Dipartimento III, Finanze, presso il Commissario supremo della zona operativa, responsabile della gestione dei beni domestici), proseguirono le proprie carriere dopo il 1945 senza mai essere chiamati a rispondere legalmente delle loro azioni.

Quali sono le sue speranze per il futuro di questa ricerca?

Idealmente, si dovrebbe istituire un progetto internazionale e collaborativo volto a studiare i movimenti e il destino dei beni spediti attraverso i porti europei durante la Seconda guerra mondiale. Un simile quadro di ricerca riunirebbe sia i paesi di origine sia gli Stati che ospitarono i principali porti d'imbarco. Questo approccio transnazionale permetterebbe di far luce sulle traiettorie di tali beni, chiarirne la dispersione e costruire un corpus condiviso di conoscenze e memoria. La prosecuzione di iniziative come il progetto *Transfer of Cultural Objects in the Alpe Adria Region in the 20th Century (TransCultAA)* risulterebbe particolarmente preziosa. Inoltre, la creazione di una banca dati accessibile al pubblico, sul modello del database *Lost Lift* del Museo Marittimo Tedesco, favorirebbe significativamente la ricerca accademica e offrirebbe una panoramica complessiva dei beni confiscati e dei loro proprietari.

This publication is published on the occasion of the exhibition *Lifftvan Triest* by Heidi Specker, held at the Studio Tommaseo in Trieste from 2 October to 12 November 2025.

The initiative is carried out with with kind support of the German Academy Rome Villa Massimo in the framework of the activities of the Trieste Contemporanea's *Dialogues with the Art of Central Eastern Europe 2025* co-financed by the Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia.



We gratefully acknowledge the special contribution of Vanessa Adler, Lisa Arkhangelskaya, Daria Brasca, the Deutsche Akademie Rom Villa Massimo, Annalisa Di Fant, Floriana Donati, Simone Förster, Ariel Haddad, Dirk Hoffmann, Alessandro Marinuzzi, the Museum of the Jewish Community of Trieste Carlo e Vera Wagner, Stephan Müller, Anneliese Schallmeiner, Claudia Tittel, Julia Trolp, Anna Viebrock, Albena Zlatanova, Franciska Zólyom.

This book is intended to be used for cultural purposes only.

Editor: Trieste Contemporanea

Text: Daria Brasca, Anneliese Schallmeiner, Albena Zlatanova, Heidi Specker

Art works: Heidi Specker

Director of the Trieste Contemporanea Library: Elettra Maria Spolverini

Project manager: Giuliana Carbi Jesurun

Italian translation: Floriana Donati

Press office: Marina Lutmann, Sharon Perri, Sofia Samar

Libraryline graphic concept: Giulia Lantieri / Typesetting: Stephan Müller

Printing: Grafiche Filacorda, Udine

Typeface: Frutiger

Paper: Munken Print White

Printrun: 300

© 2025 for the reproduced works the artist and Gustav Werbeck

© 2025 Trieste Contemporanea, Argobooks and authors

Trieste Contemporanea

Via del Monte 2/1, 34122 Trieste, Italy

+39 40 639187 | www.triestecontemporanea.it

Argobooks, Berlin

Prinz-Friedrich-Leopold-Straße 26, 14129 Berlin, Germany

+49 30 4172 5631 | www.argobooks.de

ISBN 978-3-948678-26-5

