

Na poti s cesarsko-kraljevo mornarico

Gojenci avstrijskih oz. avstro-ogrskih mornariških podoficirskih šol in mornariških akademij so morali po nekajletnem študiju opraviti daljše potovanje, da bi še v praksi izurili šolska znanja. Seveda pa so taka, za vojaško upravo zelo draga potovanja, imela še druge cilje. Posadko so poleg mornarjev, kadetov in oficirjev sestavljali tudi diplomati in strokovnjaki različnih ved, npr. geologi, kartografi, botaniki, zoologi, etnologi in drugi. Take ekspedicije so torej poleg urjenja mornariških kadetov opravljale meritve za cesarsko kraljevi vojno-geografski inštitut na Dunaju, navezovale oz. obnavljale diplomatske, trgovske in prijateljske stike, bržkone pa tudi organizirale ali obnavljale vohunske mreže, pri čemer so znanstveniki raziskovali obiskane dežele in morja. Poročila o potovanjih, ki so nekaj let po vrnitvi v Pulj ali v Trst izšla v knjižnih izdajah, vsebujejo opise potovanj, obiskanih dežel ter njihovih prebivalcev. Pisci so si kajpada pomagali z že objavljenimi deli,¹ navajali pa so predvsem izsledke znanstvenikov, ki so potovali z ekspedicijami. V tradiciji državoznanstva oz. statistične vede se opisi posameznih kontinentov in dežel začenjajo z geografijo, nadaljujejo se z zgodovino

¹ Med drugimi navajajo tudi naslednja dela:

Bartholomew, F. W.: Royal Atlas and Gazetteer of Australasia.

Benko, J., Freiherr von: Die transoceanischen Reisen S. M. Kriegsschiffe.

Billardière, La: Voyage de la Pérouse.

Hawkesworth: An Account of the Voyages of Captains Byron Carteret, Wallis and Cook.

Hellwald, Freiherr von: Die Erde und ihre Völker.

Brough Smith, R.: The Aborigines of Victoria.

Clemens, J. E. M.: The Laplata Countries of South America.

Grey, Sir George: Polynesian Mythology.

Moseley, H. N.: Notes by a Naturalist on the »Challenger« — Expedition.

Taylor, Rev. Rich: New Zealand and its Inhabitants.

New Zealand, its Past, Present and Future.

Cit. po: Hermann Marchetti: Die Erdumsegelung S. M. Schiffes »Saida« in den Jahren 1890, 1891, 1892. — Wien, 1894, p. IV.

naselitve in kolonizacije, politične ureditve in materialne proizvodnje, končujejo pa se z dokaj etnološko obravnavo prebivalstva. Tako spoznamo geomorfologijo, podnebje, rastlinstvo in živalstvo, komunikacije (pristanišča s tlorisi pristaniških mest, ceste, železnice, plovne reke, telegraf...), proizvodnjo prehranbenih in za posamezno deželo specifičnih izdelkov (npr. rudnine, eksotično sadje...).

Prebivalstvo je s svojo preteklostjo in s sodobnim stanjem enakovredna kategorija preostalim opisom, je eden izmed atributov vsake dežele. Spoznamo rasno sestavo prebivalstva in način življenja (»Lebensweise«²) ter družbeno vlogo obeh skupin, domorodcev (»eingeborene«³) in kolonizatorjev. Osrednje kategorije teh opisov so tako rekoč klasično etnološke: pridobivanje, priprava in uživanje hrane, bivališča, noša, komunikacijska sredstva, javno in zasebno življenje, šege življenjskega in letnega ciklusa, zdravstvo in higiena, socialno razlikovanje, jezik ter religija s pripadajočimi obredi. V knjižni izdaji poročila o potovanju fregate Novara okoli sveta v letih 1857—59 so predstavljena nekatera teoretična izhodišča in rezultati delovanja etnologov, ki so se soočili z nevhvaležno nalogo verodostojno prikazati stanje v kolonijah, hkrati pa zagovarjati kapitalske in strateške interese kolonialnih držav. Avtor tega za več znanosti zanimivega besedila, etnolog (ali »Ethnograph«, kakor pravi sam) Karl Scherzer, ki je spremljal odpravo fregate Novara okoli sveta, razlikuje etnografijo in antropologijo; slednjo bi v anglosaksonskih deželah razumeli kot fizično antropologijo. Naravne zakonitosti (podnebja, sestava tal...) naj bi, po njegovem prepričanju, v splošnem določale stanje (tj. intelektualne in materialne sile) posameznih ljudstev. Ustanavljanje evropskih kolonij naj bi nato poseglo v življenje teh ljudstev na nižji stopnji razvoja in naravnim zakonitostim omejilo delovanje (tu bi lahko videli iz marksološke literature znan konstrukt dominantnega vpliva in zadnje instance, ki reši marsikatero teoretsko zadrego). Domorodce je predstavil kot kuriozitetu, kot idealizirana ljudstva (sicer trpeča in izumirajoča) na nižji stopnji razvoja, ki počasi, a neizbežno vodi v civilizacijo evropskega tipa. Etnološki evolucionizem se ni po naključju pojavil prav v dobi velikih sprememb v kolonijah (industrijska revolucija, surovine in trg), deluje namreč kot razlog/opravičilo za civilizatorske posege v kolonialnih deželah: dragi domorodci, z iztrebljanjem in evropeizacijo vam delamo uslugo, saj bi čez toliko in toliko let tudi vi dosegli našo stopnjo razvoja. Tako so v opisu potovanja korvete Saída v letih 1890—92 domorodna ljudstva pogosto že moteč dejavnik v sicer zgledno urejenih kolonijah. Eksotične dežele tu niso več nevarne in skrivnostne, ampak so že del civilizacije. Njihova največja napaka so domorodci, ki se upirajo učlovečenju. Pri opisovanju Tasmnije⁴ je tako neprimerno več prostora posvečeno razvoju organov kolonialnih oblasti kot pa izumiranje Tasmancev, ki je v nekaj stavkih omenjeno kot pač neizogiben pogoj civiliziranja otoka. O neevropskih prebivalcih otoka Mauritijs npr. izvemo, da so »... undiscipliniertes Vagabundenvolk«.⁵

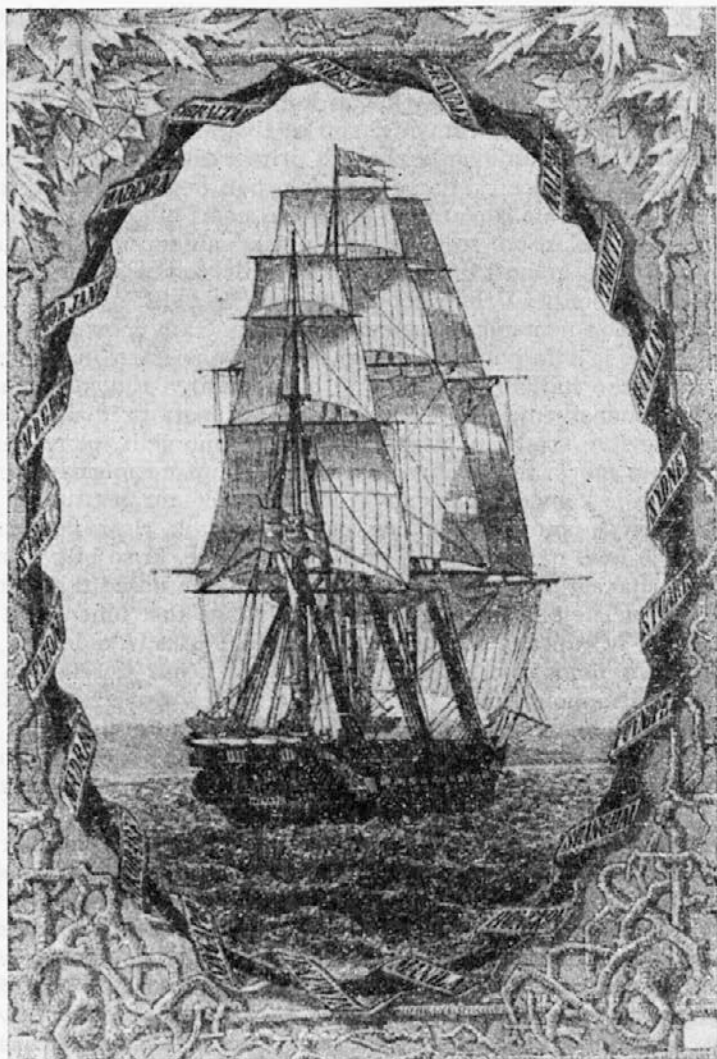
Ob vrnitvi Novare v Trst leta 1859 je etnografsko zbirko sestavljalo 376 predmetov (orožje, orodje, notranja oprema bivališč, verski predmeti, oblačila, glasbeni instrumenti, rokopisi...), ki naj bi pričali o primitivni stopnji civilizacije, bili pa naj bi vredni in dokumentarni zaradi njihove vse večje redkosti. Zbirka je bila začasno shranjena v dunajski palači Augarten, kasneje so predmete razstavili v različnih dunajskih muzejih.

² Op. cit., p. 76.

³ Reise der Österreichischen Fregatte Novara um die Erde in den Jahren 1857, 1858, 1859, unter den Befehlen des Commodore B. von Wüllerstorff-Urbair. Wien, 1866, p. 184.

⁴ Op. cit., p. 150.

⁵ Op. cit., p. 58.



Avstrijska fregata »Novara« na poti okoli sveta v letih 1857—59. Iz: Reise der Österreichischen Fregatte Novara um die Erde in den Jahren 1857, 1858, 1859, unter den Befehlen des Commodore B. von Wüllerstorff-Urbair. II. Wien, 1866.

Z opisi potovanj avstrijskih oz. avstro-ogrskih ladij bomo spoznali nekaj plati mornariškega življenja, stanje v kolonialnih posestih in znanstvena prizadevanja dunajske Akademije in mornariškega Hidrografskega instituta. Ugotovitve bomo črpali predvsem iz uradnih poročil o potovanjih in iz dokumentacije dunajskega vojnega arhiva (Kriegsarchiv Wien), že zbrane v Pomorskem muzeju »Sergej Mašera« v Piranu.

Jeseni leta 1856 je vrhovni poveljnik avstrijske vojne mornarice nadvojvoda Ferdinand Maximilian predlagal, da se fregata Novara ustrezno opremi in pošlje, kot prva avstrijska ladja, na pot okoli sveta.

Za dolgo in nevarno pot so izbrali Novaro zaradi njenih izvrstnih jadrlnih lastnosti. Kobilico so postavili v beneškem Arsenalu februarja leta 1843, splavili pa so jo šele aprila 1850. Oborožena je bila z 42 topovi, od ka-

terih jih je bilo šest tipa Paixhans.⁶ Parnik za tako odpravo ni bil primeren, saj so parni stroj in zaloge premoga in vode zavzeli preveč prostora v podpalubju, v interesu mornariškega poveljstva pa je bilo, da bi se potovanja udeležilo čim večje število mornarjev in kadetov. Znanstveniki so potrebovali prostore za merilne instrumente, zbirke živali, rastlin, kamnin in večjo količino alkohola za shranjevanje zbranih primerkov. Na parniku bi bil del posadke (strojniki, kurjači . . .) na večjem delu poti nepotreben, saj so vetrovi v morjih, kjer je potovala Novara, po jakosti in smeri bili dokaj stalni.

Diplomatsko poslanstvo se je vršilo z obiskovanjem nemških, angleških, francoskih in drugih kolonij in predstavnih mest. Britanska admiraliteta je komodorju von Wüllerstorff-Urbairu toplo priporočila obisk njihovih kolonij in mu izročila pisma za pomembne osebnosti prekomorskih posesti.

Vsekakor pa je bilo potrebno iskati nove vire surovin in trge za razvijajočo se avstrijsko industrijo, čemur je bil namenjen tudi del znanstvenih raziskav. Med znanstvenimi cilji odprave sta izstopala predvsem geografski in navtični. Meritve smeri in hitrosti vetrov ter morskih tokov, magnetnih odklonov, globin morja in reliefov obal so bile zaupane mornariškim oficirjem, izsledke pa je komodor posređeval Hidrografskemu inštitutu c. kr. mornarice. Z Novaro so potovali še zoolog, geolog, botanik, risar, več zdravnikov in vrtnar. Ta je imel nalogo zbirati kulturne rastline, ki so bile primerne za gojenje v avstrijskem podnebju in v obiskanih deželah posaditi za tamkajšnje razmere najprimernejše evropske rastline. Sodobne instrumente za meritve in eksperimente je odprava dobila iz Londona in Pariza. Akademija je natisnila navodila za delovanje znanstvenikov v različnih deželah in morjih, Alexander von Humboldt pa je taka navodila izdal v brošuri »Physikalische und geognostische Erinnerungen«. Profesor Goodsir iz Edinbourgha je poslal mrežo za ulov malih živali in rastlin iz morja. Lastnik mineralnih vrelcev v Kodrauu gospod Neumüller pa je oficirjem poklonil 200 steklenic zdravilne vode, kar je bil osvežujoč napitek v vročih krajih.

Pitno vodo je iz morske proizvajal destilacijski aparat, izdelek tovarne Rocher iz Pariza. Dnevni potrebam po vodi sicer ni zadostil, zaloge pa so bile lahko manjše in zavzele so manj dragocenega prostora na ladji. Posadka ni bila odvisna od preskrbe z vodo iz rek in izvirov. Posebno v tropskih krajih je bila taka voda marsikje nevarna zdravju, kot bomo kasneje videli, pa je bilo obolelih za grižo in kolero sorazmerno malo. Tako piše Karl Scherzer, da je bilo zdravstveno stanje posadke ves čas potovanja zadovoljivo.⁷ Jedli so soljeno, prekajeno in konzervirano goveje meso ter konzervirano zelenjavo. Slednja je bila izdelek tovarne Chollet v Parizu, imenovali pa so jo »mélange d'équipage«. V hermetično zaprtih škatlah s količino za teden ali dva je bila cvetača, krompir, grah, fižol in druge povrtine. Zelenjavna juha je bila odlična, cena pa nizka in avtor se čudi, da hrane v tej obliki niso splošno uporabljali. Konzervirano meso posadki ni bilo všeč; juha je bila sicer dobra, pečeno meso pa je izgubilo okus. Seveda so oficirji in znanstveniki jedli meso piščancev, puranov, prašičev in govedu, ki so na zakol čakali v posebnem prostoru na premcu.

⁶ Na ladjah so se eksplozivne granate v prvi polovici 19. stoletja uporabljale izključno za obstreljevanje kopnega. Njihova balistična krivulja je bila namreč močno usločena in imele so velik razsip izstrelkov. Leta 1822 je francoski topniški general Henri-Joseph Paixhans v knjigi »Nouvelle Force Maritime et Artillerie« opisal uporabo eksplozivnih granat z normalnim ladijskim topom. Krivulje izstrelkov so tako bile bolj položne, sistem pa primeren za boj med ladjami. Uničujoči učinek teh granat so prvi izkusili Turki, katerim je ruska mornarica leta 1853 v Črnem morju zažgala dobršen del flote.

⁷ Reise der Österreichischen Fregatte Novara um die Erde in den Jahren 1857, 1858, 1859, unter den Befehlen des Commodore B. von Wüllerstorff-Urbair. Wien, 1861, p. 7.

Za telesno higieno so poskrbele prhe, ki so jih napravili iz ustij vrtnih zalivalnikov, v katere je iz rezervoarja pritekala morska voda. Zjutraj ali zvečer se je tako lahko vsakdo osvežil, ob vročih dneh pa so curek vode iz ročnih črpalk usmerili na skupine mornarjev, ki so se ob tem neizmerno zabavali.

V dopoldanskem soncu tridesetega aprila 1857 je parnik Santa Lucia odvrlel Novaro in korveto Carolino iz tržaškega pristanišča. Med vzklikanjem množice, vihranjem rdeče-belo-rdečih zastav in med zvoki avstrijske himne je zabobnelo 21 topovskih strelcev z Novare, v pozdrav pa še z gradu. Zaradi spomladanskih južnih vetrov oziroma brezvetrja je parnik vleklo obe jadrnici do Messine. Korveta Carolina je spremljala Novaro do Južne Amerike, od koder se je nato napotila do zahodne obale Afrike. Posadka fregate Novara je v 849 dneh prejadrala 51 686 morskih milj in se ustavila v 25 pristaniščih. Iz Južne Amerike je Novara okoli Rta Dobre nade zaplula v Indijski ocean in obiskala Cejlon, Madras in Nikobarske otoke. Nato je preko Singapura, Batavije na Javi in Manile na Luzonu jadrjala do Hongkonga in Šanghaja, nato pa mimo otokov Puynipet in Stewart do Sidneya. Obiskali so Auckland na Novi Zelandiji, Tahiti in Valparaiso v Čilu, nakar so se morali hitro podati proti domu, saj so se v Italiji že bile bitke za Lombardijo.

Mornarjev vsakdan se je začel z zgodnjim vstajanjem, nadaljeval pa z neprestanim čiščenjem, poliranjem medeninastih delov, z vajami pri topovih in na jamborih ter z drugimi bolj ali manj potrebnimi opravki. Veljalo je namreč, da stalna zaposlenost najbolje učinkuje zoper domotožje in morsko bolezen. Dežurstvo in delo z jadri je opravljala le četrtnina posadke, izmenjujoč se na štiri ure. Drugi so večji del dneva preživeli v podpalubju v zadušljivo zatohlem ali pa v prijetno suhem okolju, kadar je dež neusmiljeno pral mornarje, ki so trideset metrov nad krovom med opletajočimi vrvmi zvijali težka, premočena jadra.

Nedelje in prazniki so bili tudi na morju zelo svečani dnevi. Po običajnem pranju krova, čiščenju in poliranju, se je posadka ob 10.30 zbrala na krovu, kjer je kaplan na prenosnem, vendar elegantnem oltarju prebral mašo, nakar so ob spremljavi ladijskega orkestra peli cerkvene pesmi. Ob koncu maše, ko je kaplan molil za cesarsko družino, so zapeli še cesarsko himno. Po kosilu so mornarji, ki so bili prosti službe, lahko igrali tombolo, med šesto in sedmo uro zvečer pa je godba, zbrana pod glavnim jamborom, igrala vesele valčke, polke in druge poskočne plesne. Mornarji so po dvojni porciji vina ali ruma z veseljem zaplesali, skakali posamič ali v parih, se galantno klanjali soplesalcem ter s komičnim obnašanjem zbuvali smeh. Po mnenju oficirjev je to bila, če že ne kulturna zabava, vsaj dobra telesna vaja, da se mornarji ob ugodnem vetru od brezdolja niso polenili. Zabavo je ob 19. uri prekinil žvižg piščalke. Večeri so bili za vso posadko čas počitka in sprostitve. Ob lepem vremenu so opazovali sončni zahod, nato pa zvezde, modrovali vsak po svoje in se ob tem tudi česa naučili. Med oficirji je beseda pogosto tekla o atmosferskih in astronomskih fizikalnih pojavih ter o ljudskih verovanjih o njih, posebej o Luni. Kaže, da so se o tem včasih tudi norčevali, saj so pri preprostih mornarjih našli obilo praznoverja. Med plovbo proti Salomonovim otokom so petnajst noči lahko opazovali nek komet in razglabljali o fizikalnih lastnostih pojava. Mornarjev svetleča se repatica ni prida zanimala, prepričani pa so bili, da napoveduje konec sveta ali dobro vinsko letino.

Cesarjev rojstni dan so praznovali 18. avgusta 1858 med plovbo po Kitajskem morju. Že je kaplan postavil oltar, ko se je razvil tajfun. Komodor je povabil nekaj oficirjev in znanstvenikov na kosilo, a zadovoljiti so se

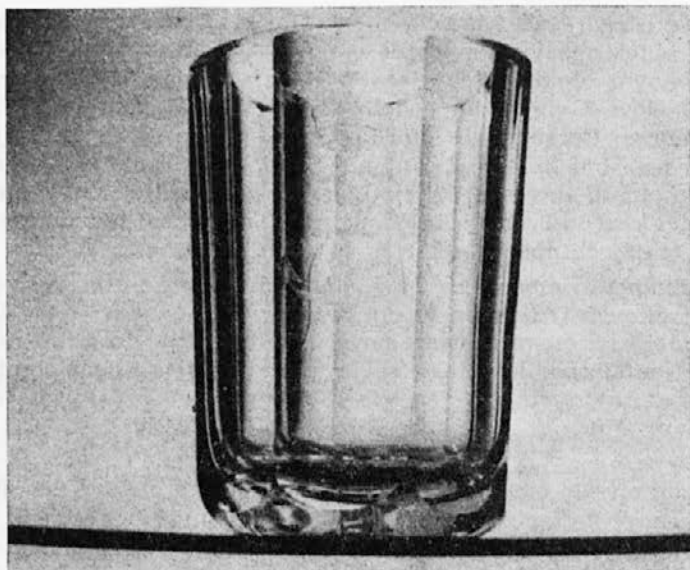


Ročka za čaj iz oficirske jedilnice bojne ladje »S. M. S. Habsburg« (1900—1918). Iz fototeke Pomorskega muzeja »Sergej Mašera« v Piranu. Foto Igor Presl, 1988.

morali s suho in mrzlo hrano. Navkljub silovitemu neurju pa je med pljuškanjem ogromnih valov preko krova nazdravil vladarju in orkester je zaigral državno himno.

Praznovanje pusta leta 1859 so oficirji doživeli kot nekakšno folklorno prireditev. Mornarji so se našemili v Tahitijce in prebivalce Nikobarskih otokov, plesali so in peli. Kuhar 1. razreda Giorgio Dolze je preoblečen v trubadurja pel najbolj prostaške pesmi. Zvečer je zaigral orkester in mornarji so dobili dvojno porcijo ruma. Sicer pa so cerkvena in posvetna praznovanja potekala po opisanem nedeljskem vzorcu.

Življenje več kot trestotih moških na komaj petdesetmetrski jadrnici pač ni bilo vedno prijetno. Navkljub stalni zaposlenosti, »najboljšemu zdravilu zoper domotožje in morsko bolezen«, je prihajalo do dezerterstev, bolezni in smrti. Ze v Riu de Janeiru so brez sledu izginili štirje: mornarja 2. razreda Ivan Bradissich in Bernard Millatsch ter mornarja 3. razreda Giovanni Chiole in Franz Ettl. Slednja sta se skrila v čoln, ki je peljal oficirje na zabavo v mesto. Tako so verjetno tudi štirje navadni mornarji uživali v pijači in v družbi brhkkih mladenk. O usodi teh mornarjev ni uradnih poročil, znano pa je, da so različni posredniki nagovarjali mlade in močne mornarje, naj ostanejo v mestu in jim obljubliali krasne kupčije, dobrot v izobilju... Pomagala je steklenica ruma ali radoživca Indijanka in mladeniči so se ujeli. Tedaj so samo še počakali, da so reveži povsem obubožali, nakar so jim ponudili službo na kakšni trgovski ladji sumljivega slovesa ali na



Kozarec iz iste oficirske jedilnice.

plantažah v notranjosti dežele. Od kapitanov in lastnikov nasadov kave so taki posredniki prejeli del izkupička, mornarji pa so končali kot beli sužnji v porečju reke Parana. Napori policije, da bi preprečila tako trgovino, so bili zaman, saj so tudi policaji za ščepec dobrot radi zatisnili oko ali dve.

V Singapuru so z ladje zbežali: mornarja 3. razreda Girolamo Zennaro in Girolamo Azalin ter mornar 1. razreda Franz Briehl. Tudi ta ubežna trojka ni izbrala najugodnejšega mesta za pobeg, saj je v Singapuru razsajala kolera. A morda je njihovo odločitev zapečatila smrt mornarja Antonia Rossija, ki je umrl nekaj ur po padcu z jambora. Uradno poročilo o neљubem dogodku sicer pravi, da so bile take nesreče pogoste, vendar brez težjih posledic, botrovala pa jim je nepazljivost. Rossija so pokopali na Singapurskem katoliškem pokopališču, kasneje pa mu je bil postavljen nagrobnik. Zaradi epidemije kolere pa so najbrž žalostno končali tudi trije dezertarji. Na angleški korveti Niger, ki je iz Singapura odpotovala hkrati z Novaro, je vsak dan za kolero umrl vsaj en član posadke. Na Novari je za isto boleznijo 4. maja 1858 preminil Michele Simmonovich. Bolničar, ki mu je lajšal muke, je zbolel, nato pa čudežno ozdravel in bolezen se med posadko ni razširila. V času nevarnosti okužbe so smeli mornarji ostajati dlje na svežem zraku na krovu in orkester jim je pogosteje zaigral kaj poskočnega. Simmonovicha so po kaplanovem blagoslovu ležečega na deski in s prtom pokritega spustili v morje dobrih sto milj severno od Batavije.

Med postankom v Hongkongu se na krov Novare ni več vrnil mornar 3. razreda Francesco Ferlagna. V Šanghaju je dezertiralo kar pet članov posadke, arsenalski delavec Cesare Ghezzi, mornarji 3. razreda Giuseppe Simsich, Antonio Petrussich in Marco Bujanovich ter višji krmar Josef Cian, rojen l. 1830 v Gorici. Podali so se v neznanu in kužno vele mesto, saj so pričakovali, da jih čaka manj zla kot na krovu Novare. V Šanghaju je razsajalo več nalezljivih bolezni, med njimi gobavost, griža in kolera. Na Novari je za mrzlico zbolelo 70 mornarjev, po trdovratni griži pa je 17. oktobra 1858 umrl mornar 3. razreda Luca Bagnos. V visečo mrežo zavito truplo

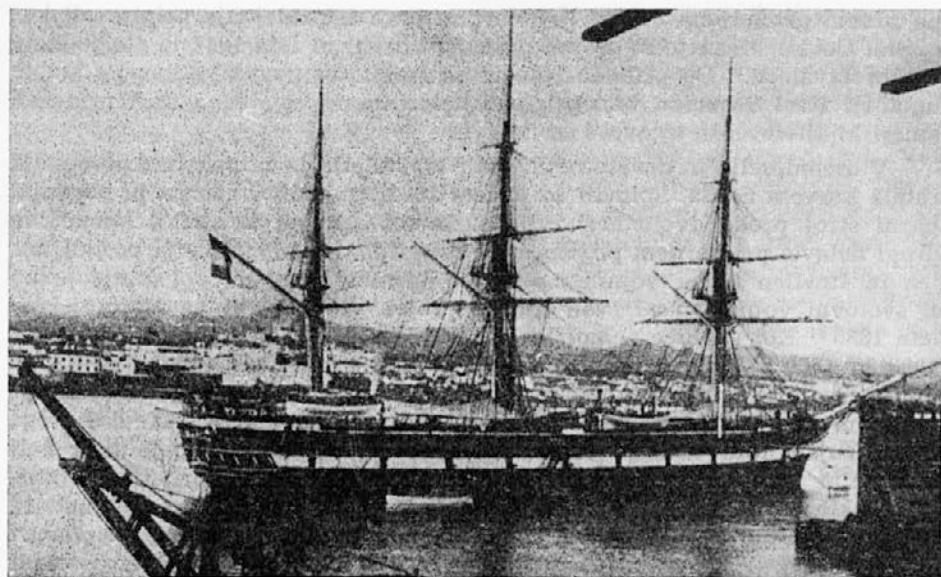
so morali še istega večera izročiti morju. Po krajši maši in blagoslovu so s kamenjem obtežen zavitek spustili v modre globine poleg otoka Stewart pri Salomonovih otokih. Mesec dni prej je v vodah Karolinškega otočja severno od Nove Gvineje na podoben način končal Giorgio Radich. »Nostromo«⁸ Matteo Cergogna je umrl po srčnem napadu 1. januarja 1859 v Aucklandu na Novi Zelandiji, Antonio Sersich pa 9. marca istega leta pri otočju Tuamotu od črevesnih krčev, ki so jih povzročili žolčni kamni. Truplo Nicola Nadovicha od 9. julija 1859 počiva v Sargaškem morju, kjer je umrl po leto dni trajajoči tuberkulozi.

Več primorskih mornarjev pa je dolgo in nevarno preizkušnjo uspešno prestalo. Podkovač 1. razreda Franz Pregl, rojen v Vipavi leta 1832, je bil 1. oktobra 1858 na otoku Stewart povišan v desetarja. Josef Megušer, rojen v Trziču (Monfalcone) leta 1834, se je odprave udeležil kot desetar artilerijske stroke. Anton Vouk, rojen leta 1831 v Črničah pri Gorici, je bil prav tako desetar artilerist, iz mornarice pa je bil odpuščen leta 1862 kot podnarednik.⁹

Med zanimivejše etape potovanja je šteti obiska otokov Puynipet (sedaj bolj znanega pod francoskim imenom Ascension) in Sikayana (v otočju Stewart). Prvega je leta 1828 odkril ruski admiral Lütke, po nekaterih najdbah evropskega izvora pa je sklepati, da so gusarji tam že prej iskali zatočišče in se oskrbovali z lesom, vodo in hrano. Ob obisku Novare l. 1858 je otok štel le 2000 prebivalcev. Štiri leta prej je navkljub poglavarjevi prepovedi izkrcala angleška jadrnica Delta bolnega mornarja. Otočani so zanj lepo skrbeli in čez čas je ozdravel. Ker pa so razgrabili njegovo prtljago, obleko in perilo, so med prebivalci sprožili epidemijo koz. Umrlo jih je prek 3000. Podobno usodo so doživljali prebivalci mnogih otokov ob trgovskih in ribiških poteh. Domačini so se preživljali s sadovi kruhovca, kokosove palme, s sladkornim trsom in z različnimi koreninicami. Lovili so morske živali in ptiče, morske kumare (imenovane trepang) pa so kuhane in sušene kot specialiteto prodajali na Kitajsko. Protestantski misijonarji pa so uvažali kulture kave, bombaža, riža in tobaka. Kokosovih orehov otočani niso znali razpoloviti, kot na primer na Nikobarih, ampak so jih lupili in skozi izvrtino iztakali mleko. Kot na drugih pacifiških otokih so pili obredno pijačo kawa-kawa, ki so jo pridobivali iz korenin rastline *Piper methysticum*. Slednje so trli med kamni in sok lovili v izdolbene lupine kokosovih orehov, kjer je nato fermentiral. Na okoliških otokih pa so pijačo pripravljale ženske z žvečenjem korenin. Napoj je bil sladkega okusa, barve kave z mlekom in je v želodcu sprožil občutek prijetne toplote. Omamljeni uživalci niso imeli trdnega koraka, udje so se jim tresli, a bili so razsodni in pri zavesti. Sledila je oslabeledost, glavobol in nepremagljiva zaspanost. Posledice dolgoletnega pitja kawe-kawe so bile kožne bolezni, porumeneli zobje in mrliško vdrte oči. Koža je bila suha, povrhnjica je odpadala v luskah, telo so pokrili mozolji. Kdor pa je ozdravel, je zaradi brazgotin užival velik ugled.

⁸ Nostromo — italijanska beseda, ki se uporablja tudi v pomorskem slovenskem in hrvaškem jeziku (nem. Bootsmann, angl. boatswain, fr. bosseman, nostr'homme) — podoficir, ki nadzoruje in skrbi za posadko, za disciplino, delo in počitek, obleko, hrano, dopust, higieno... Višji čin je »Hochbootsmann« (fr. contre maitre), nižji »Schiemann« (fr. quartier maitre). Španci so med prvimi zapluli po oceanu in ob tem razvili posebno terminologijo. Tako se »nostromo« v oceanski plovbi imenuje »contromaestre de un navio« (špan.), »maestro d'equipaggio« (ital.) in že omenjeni »contre« oz. »quartier maitre« (fr.).

⁹ Podatki o Preglu, Megušerju in Vouku so iz kartoteke avstrijskih in avtrogrskih mornarjev v Pomorskem muzeju »Sergej Mašera« v Piranu in iz Kvalifikacijskih list Vojnega arhiva na Dunaju (Qualifikationsliste 1857, fasc. 19).



Korveta »Saida« v Punta Delgadi na Azorih oktobra leta 1891. Iz fototeke Pomorskega muzeja »Sergej Mašera« v Piranu.

Otočani so pripadali melanezijski rasi. Opaziti je bilo več odtenkov barve kože, različno skodrane oz. svedraste lase, različne oblike nosov, ust in oči, kar priča o mešanju več ras. Sprva so z domačini trgovali Španci in Portugalci, v tridesetih in štiridesetih letih 19. stoletja so se na otok naselili osvobojeni ali pobegli črnski sužnji iz Združenih držav, prevladujoče svedraste lase in temnejšo barvo kože pa je etnolog odprave Karl Scherzer pripisoval posadkam ameriških kitolovcev, ki so jih sestavljali pretežno osvobojeni ameriški črnci. Letno je namreč preko 50 takih ladij na otoku našlo pitno vodo, les, hrano in varno sidrišče. Mornarji so si tako opomogli od skorbuta in griže, oskrbeli so ladjo s hrano, pijačo in z lesom za nove mesece lova na kite, v zameno pa so domačini dobili pisane robčke, rdeče srajce, nože in žage, ribiški pribor, različno orodje, več nalezljivih boleznin in nov zarod različnih odtenkov polti.

Prebivalci koralnih otokov Stewart so bili menda edini, na katere alkoholne pijače niso naredile vtisa, pa tudi misijonarjev niso sprejeli na otok, češ, da bi jim pojedli preveč že tako pičle hrane. Hranili so se s kokosovimi orehi, ki so uspevali v velikih količinah, z bananami, s perutnino in prašiči ter z morskimi sadeži, ki so jih lovili z mrežami, spletenimi iz vlaken drevesne skorje. Izvirov sladke vode ni bilo, zbirali so deževnico in pili kokosovo mleko. Polti so bili svetlejši kot domačini otoka Ascension, las pa ravnih. Oblečeni so bili v posamezne dele evropskih oblek ali v predpasnike iz drevesnega lubja. Domovali so v preprostih kolibah iz palmovih vej, katerih edina oprema so bili vsebniki (lupine kokosovih orehov, pločevinaste škatle...) za vodo in peščica osebnih stvari. Otroke so imenovali po kapitanih in mornarjih, ki so obiskali otoke. Od nekega Angleža, ki je nekaj mesecev preživel na enem od otokov, so se naučili šaha in kartanja. Igralne karte, četudi že močno obrabljene, so imele visoko menjalno vrednost.

Prebivalci otočja so trdili, da so jih tam naselili kitolovci, ki so se na več otokih ženili, ženske in otroke nekaj časa vozili s seboj, nato pa jih pustili

na prvem primernem otoku. Nekateri so prvo tako dejanje pripisovali kapitanu Cooku. Kasneje so se jim pridružili drugi in leta 1847 je otočje štel 171 prebivalcev.¹⁰ Do prihoda Novare se število ni povečalo, kar je, kot je ugotovil Karl Scherzer, bilo pripisati boleznim, ki so jih na otok prinašali ameriški kitolovci in trgovci s sandalovino.

V osemdesetih in devetdesetih letih 19. stoletja je za podobna potovanja rabila korveta Saida. Splovili so jo leta 1878, trojambornico pa je poganjal parni stroj preko dvolistnega vijaka. Nekoč odvečni strojniki, kurjači in drugi delavci pri parnem pogonu so v drugi polovici 19. stoletja postali nujen in številen kader vojnih mornaric. Spomine na tako potovanje je po 1. svetovni vojni zapisal Ivan Rupnik, rojen v Podkraju na Notranjskem leta 1880.¹¹ Kot gojenec pomorske podoficirske šole v Šibeniku se je v letih 1898 in 1899 s korveto Saida udeležil plovbe v Avstralijo in na Kitajsko. Poleg uradnih poročil spoznamo tudi del mornarjevega vsakdana. Ivan Rupnik nam dogajanje opisuje takole: »Kdo bi si mislil, da se sredi širnega morja čujejo tudi večkrat vsakovrstni glasovi. Dalmatinci imajo sicer bolj otroške in zavlečene enoglasne pesmi in tako skoro vendar prijetnejše Ogrji, slovenskih lepih pesmi je tudi čuti, a žali Bog, ker nas je le malo, okoli 15 Slovencev. Lepo ubrane ljubke glasove imajo taljanske oziroma primorcev gladke pesmi, [. . .], pa tudi častniki radi slišijo enake melodije. Kar pa tudi v nemškem vsakovrstne pesmi tudi lepo doneče na krovu pod milim nebom. Ako igra godba večkrat ob prilikah, se tudi porabi za poskok.« Slabo vreme je včasih pokvarilo razpoloženje, a skromna zabava se je našla, če le ni deževalo. Pa tudi takrat je bilo priložnosti za smeh, če je komu voda pljusnila za vrat; »pa tudi britke urce je treba prestati,« kot pravi Rupnik.

Čeprav že vajeni vojaške discipline, so se fantje večkrat spominjali svojcev in domovine. Mnogo jih je skozi solze opazovalo vojaško godbo na utrdbi Musil pri Pulju, ki jim je ob odhodu igrala cesarsko himno. »Nehoteč posilijo vsakterega solze v očeh, ne mogoče v potokih, vendar žalost ga obide, ko je treba zapustiti domačo deželo, zemljo, kjer je preživel mlada leta in zdaj nastopi nevarno dolgo pot po morju — Bog ve, če bode tudi srečen, da se zdrav povrne.«

Vreme je povzročalo največje neprijetnosti in nevarnosti. Med plovbo po Rdečem morju je bilo zelo vroče, do 36° C v senci z brezvetrjem. Mornarji so morali preskrbovati kurjače s premogom; od pripeke in naporov so imeli kožo opečeno in v krastah. Dvakrat dnevno so vključili parne brizgalne, da se je posadka ohladila z morsko vodo, mornarji, ki so delali, pa so se vsaki dve uri podprli s pol litra vina. Med potjo čez Indijski ocean so trpeli mrz in namesto kopalk so oblekli zimske uniforme. Tudi morska bolezen je prispevala svoje in v najhujših nevihtah so bili več dni brez toplega obroka. Plezanja po vrvnih lestvah so se hitro navadili, a kljub temu je med plovbo ob obali Jave mornar Brimsak padel z jambora v morje. Rešili so ga s parnim čolnom, kakor tudi dva mornarja, ki sta se med čiščenjem rešilnih čolnov znašla v morju. Kljub vsem nevarnostim je med potovanjem umrl le mornar Alfred Uher. Zaradi srčne slabosti je bil sprejet v bolnišnico na Otoku Mayotta pri Mozambiku, kjer je v noči na 6. december 1898 »mirno izdahnul dušo, previden s sv. zakramentom.« Pokopan je bil na samostanskem pokopališču ob sprevedu preko dvestotih mornarjev, častnikov, otcánov in ladijske godbe, ki je »žalostno koračnico ter nagrobno sviralala.«

¹⁰ Sailing directions from New South Wales to China and Japan. Compiled from the most Authentic Sources. By Andrew Cheyne, first Class Master, mercantile Navy. London, 1855.

¹¹ Rokopis z naslovom »Spomini prešlih dni. Spomini od potovanja Nj. Vel. Ladije Saida 1898—1899« hrani Pomorski muzej »Sergej Mašera« Piran.

»Jako ginljivo se je videlo iz svežih cvetk spleteno vence in križ z napisom, kateri ostane v spomin vsem avstrijskim mornarjem, ki posetijo ta kraj.« Težki življenjski in delovni pogoji, vojaška disciplina in oddaljenost od doma so vsekakor med pomembnejšimi razlogi za večje število pobegov z ladje. Mornarja Spacir in Puovič sta zbežala takoj po pogrebu nesrečnega Alfreda Uherja, ko sta bila poslana na kopno po službenih opravkih. Več pobegov je bilo v Fremantlu po skoraj dvomesečni naporni vožnji čez Indijski ocean, Avstralija pa je še vedno bila cilj pustolovcev, iskalcev zlata ali vsaj zaposlitve. Mornarju češke narodnosti Spauerju je beg uspel. Med dopustom v mestu sta pobegnila tudi mornarja Novosadly in Drazynsky, verjetno tudi Čeha. Manj sreče sta imela Aicher in Weiss, ki sta hotela dezertirati tri dni kasneje, prav tako med dopustom. Ujeli so ju čez dva dni, ko sta bila že preoblečena v civilne obleke. Kot drugi prestopniki sta bila kaznovana z nekaj dnevi bivanja v t. i. »mrežnem zaporu«, v železni kletki na krovu. S Saide je zbežal tudi oficirski sluga Borowina. Leto dni je užival svobodo, toda ujeli so ga in pripeljali v Pulj, kjer je odslužil zaporno kazen. Sicer pa kazni za vsakdanje prestopke niso bile hude. Tako je skupina mornarjev morala štiri ure stati na zadnjem delu ladje, ker se niso hoteli okopati. »Nekateri slabe volje niso hoteli in drugi pa niso imeli plovnih hlačic, zopet nekateri so bili trudni že zaradi vročine ter niso izpolnili zapovedi.« Med prestopke, kaznovane z »mrežnim zaporom«, je bilo šteti tudi krajo. Največ zanimanja je vsekakor bilo za sladko vodo in za perilo. Zalogo sladke vode je stražil mornar Brunnenposten, večkrat ga je kdo odvrnil od dolžnosti s cigareto ali drugim priboljškom, pajdaš pa je medtem zmaknil liter ali dva. Perilo so prali v morski vodi navadno v petek zjutraj. Suhega pa so lahko pobrali le na ukaz: »Vsi skupaj na zapoved čakajoč kakor volkovi na ovce planejo na popuščene vrvi in perilo — srečen kdor dobi vse in čisto.« Perilo so po oficirjevem dovoljenju lahko prali tudi ponoči, a takrat je bilo še več možnosti, da je čisto perilo izginilo v neznanu.

Smrtnih primerov in resnih obolenj je bilo manj kot v petdesetih letih, na primer med potovanjem fregate Novara. Saidin parni stroj je poganjal destilacijski aparat, hladilnike za živila in električni generator. Prehrana je bila bolj zdrava, udobja in varnosti pa več, prav tako skrbi za bolnike.

V letih 1890—92 je Saida obplula zemeljsko kroglo. Med štiriintridesetimi kadeti, ki so v juliju leta 1890 končali Pomorsko akademijo v Pulju, sta bila tudi Simon Jernejčič iz Gorice in Anton Dolenc iz Loža, oba kasnejša kapitana. Od 366 mož posadke jih je vsaj 25 bilo Slovencev, sicer pa so po številu prevladovali istrski in dalmatinski Hrvati in Italijani.¹²

Podobna so bila tudi potovanja vojnih ladij, posebej po letu 1901, ko je Avstro-Ogrska po boksterski vstaji na Kitajskem zaradi zavezništva z Nemčijo dobila nekaj pravic nad delom nemških posesti v mestu Tsing-tao in okolici. Tako so na Kitajsko potovale vojne ladje »Monarch«, »Aspern«, »Kaiser Karl VI«, »Bamberg«, »Habsburg« in druge. V slutnji izbruha prve svetovne vojne je v Tsing-tao odpotovala križarka »Kaiserin Elisabeth«, da zaščiti tamkajšnje avstro-ogrske interese, kapital in ljudi. Njeno zadnjo pot, saj jo je posadka zaradi premoči sovražnika sama potopila, je opisal udeleženec misije Anton Lipovž iz Batuj pri Ajdovščini.¹³

S služenjem v mornarici so Slovenci spoznavali nove dežele, se učili tujih jezikov in v domače kraje prinašali in pošiljali vesti in predmete iz širnega sveta. S pojavom parnega pogona in električnih naprav so se iz-

¹² H. Marchetti, cit. delo v op., 1, 528, 529.

¹³ Rokopis hrani Pomorski muzej »Sergej Mašera« Piran.

obrazili v več strokah, ki so bile dejavnik poklicne in socialne promocije tudi v izvornem okolju. Spoznanja o neevropskih kulturah pa so postala del duhovne in materialne dediščine narodov Monarhije. Mornarje, ki so dezerterali, je čakalo neznano in nevarno okolje Južne Amerike, jugovzhodne Azije in Avstralije, seveda mnogo let pred velikim izseljevanjem Evropejcev.

Riassunto

IN VIAGGIO CON LE NAVI-SCUOLA DELLA MARINA AUSTRIACA OVVERO AUSTRO-UNGARICA

L'articolo descrive i viaggi delle navi-scuola della marina austriaca ovvero austro-ungarica. In maniera dettagliata e descritto il viaggio della fregata Novara, prima nave austriaca a compiere, negli anni 1857—59, il giro del mondo. Abbiamo così l'opportunità di conoscere più da vicino la vita quotidiana dei marinai, le loro pene, i pericoli vissuti, le malattie, la morte, come pure i momenti lieti. I resoconti ufficiali dei viaggi, che venivano pubblicati in forma libraria, testimoniano dei primi contatti tra le popolazioni indigene dell'Oceano Indiano e Pacifico e la cultura europea.

Quando l'Austro-ungheria, dopo l'insurrezione dei Boxer, per aver stretto alleanza con la Germania, ottenne dei diritti su parte dei possedimenti tedeschi nella città di Tsing-tao e dintorni, varie navi da guerra, come la »Monarch«, l'»Aspern«, l'»Habsburg« ed altre ancora, partirono alla volta della Cina.

Prestando servizio nella marina austro-ungarica, i marinai sloveni potevano conoscere posti nuovi, imparare altre lingue, portare a casa notizie e oggetti provenienti da varie parti del mondo. La specializzazione professionale in vari campi (meccanico, elettrico...), fu per loro un vantaggioso fattore promozionale anche nell'ambiente di provenienza. Le cognizioni intorno alle culture extraeuropee sono così diventate di patrimonio della cultura materiale e spirituale di tutti i popoli della Monarchia.