

SSSH

Slovenska znanstvena zbirka za humanistiko  
Slovene Scientific Series in Humanities

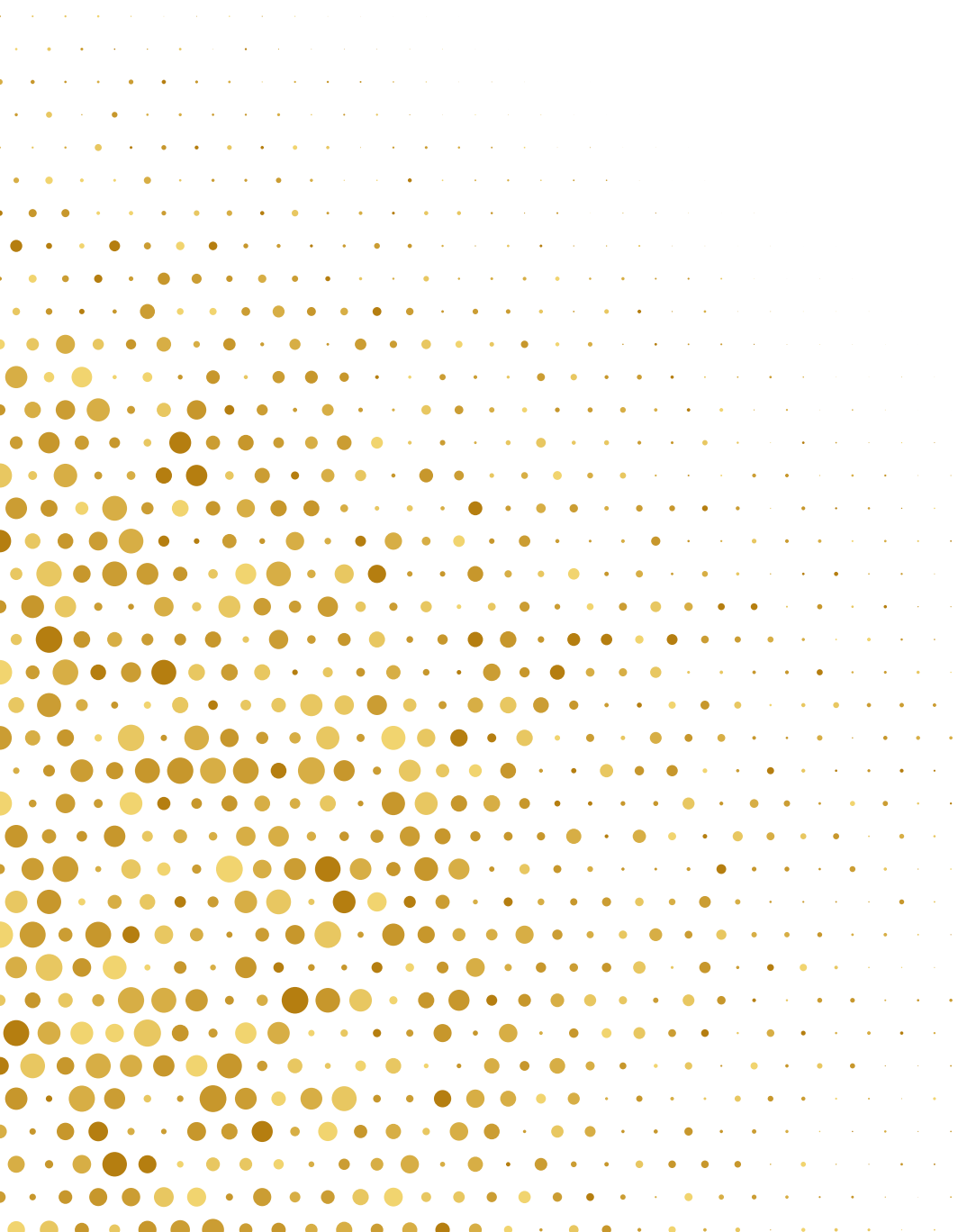
9

# **Samo morje je vedelo**

Zbrani prispevki  
k slovenski pomorski  
zgodovini

2

**Miroslav Pahor**





*samo morje je vedelo:*  
*zbrani prispevki k slovenski pomorski zgodovini 2*

## **Slovenska znanstvena zbirka za humanistiko (SZZH)**

je knjižna zbirka, ki podpira kritično razmišljanje, neguje izvirne pristope in spodbuja primerjalne študije s področja zgodovine, antropologije, etnologije, jezikoslovja, geografije in arheologije podeželskih, mestnih in pomorskih človeških okolij. Osredotoča se na Slovenijo in vzhodno polovico Evrope, vendar je odprta širšim evropskim in svetovnim temam. SZZH želi prispevati k preseganju perspektiv in interpretacij, ki so osredinjene predvsem na evropski zahod, ter k zapolnjevanju vrzeli v znanju o vzhodni, srednji, jugovzhodni in vzhodni Evropi v mednarodni znanstveni literaturi. Naklonjena je interdisciplinarno zasnovanim zvezkom, teoretičnim preiskovanjem in alternativnim zamišljanjem, izvirnim študijam primerov in rezultatom terenskih raziskav. Njen tematski obseg vključuje delo, razvoj, prebivalstvo, migracije, gospodinjstvo, spol in sorodstvo, kulturno krajino in rabo naravnih virov, večkulturne in večjezične družbe, snovno in nesnovno kulturo preteklih in sedanjih skupnosti. Knjižna zbirka bo obsegala visoko kakovostne tematske zbirke prispevkov, izvirne raziskovalne monografije in visokošolske učbenike. Knjige iz SZZH bodo zanimive za raziskovalce, podiplomske in dodiplomske študente, univerzitetne in šolske učitelje, kakor tudi za druge strokovnjake, poznavalce ter ljubitelje aktualnih in inovativnih perspektiv na področju humanističnih raziskav.

## **Glavni urednik**

Aleksander Panjek

## **Uredniki**

- Žarko Lazarević, (zgodovina)
- Katja Hrobat Virloget (etno-antropologija)
- Nives Zudič Antonič (jezikoslovje)
- Gregor Kovačič (geografija)
- Irena Lazar (arheologija)
- Lev Centrih (stiki z gostujočimi uredniki in avtorji: [lev.centrih@fhs.upr.si](mailto:lev.centrih@fhs.upr.si))

## **Uredniški odbor**

Aleksej Kalc, Alenka Janko Spreizer, Allen J. Grieco, Alma Hafizi, Ana Zwitter, Angela Fabris, Boris Kavur, Claudio Minca, Eerika Koskinen-Koivisto, Ernest Ženko, Guido Alfani, Jesper Larsson, Jonatan Vinkler, Julijana Vučo, Kinga Dávid, Krish Seetah, Michèle Baussant, Miha Koderman, Mirza Mejdanija, Nevena Škrbič Alempijević, Peter Teibenbacher, Petra Kavrečič, Piotr Guzowski, Saša Čaval, Satoshi Murayama, Vlado Kotnik, Vuk Tvrtnko Opačić.

**SSSH**  
SZZZH

Slovenska znanstvena zbirka za humanistiko  
Slovenian Scientific Series in Humanities

**9**

# **Samo morje je vedelo**

Zbrani prispevki k slovenski  
pomorski zgodovini

2

Miroslav Pahor



Koper 2022

Znanstvena monografija

Miroslav Pahor

*Samo morje je vedelo: zbrani prispevki k slovenski pomorski zgodovini 2*

Uredila Aleksander Panjek in Nadja Terčon

Slovenska znanstvena zbirka za humanistiko / Slovenian Scientific Series in Humanities, 9

E-ISSN 2712-4649

Tehnični urednici

Rudi Keeling, Tajda Senica

Slikovno gradivo

Fotodokumentacija Pomorski muzej "Sergej Mašera" Piran, razen posebej označenih enot gradiva

Prelom in oblikovanje

Tajda Senica, Jonatan Vinkler

Založila

Založba Univerze na Primorskem

Titov trg 4, SI-6000 Koper

Glavni urednik

Jonatan Vinkler

Vodja založbe

Alen Ježovnik

Koper, 2022

ISBN 978-961-293-221-3 (PDF)

<http://www.hippocampus.si/ISBN/978-961-293-221-3.pdf>

ISBN 978-961-293-222-0 (HTML)

<http://www.hippocampus.si/ISBN/978-961-293-222-0/index.html>

DOI: <https://doi.org/10.26493/978-961-293-221-3>

Elektronska izdaja

© 2022 Založba Univerze na Primorskem

Publikacija je nastala v sodelovanju med Pomorskim muzejem "Sergej Mašera" Piran in Fakulteto za humanistične študije Univerze na Primorskem s sofinanciranjem Ministrstva za kulturo Republike Slovenije, Občine Piran ter Javne agencije Republike Slovenije za raziskovalno dejavnost (projekt J6-1799).



---

Kataložni zapis o publikaciji (CIP) pripravili v Narodni in univerzitetni knjižnici v Ljubljani

COBISS.SI-ID 146018563

ISBN 978-961-293-221-3 (PDF)

ISBN 978-961-293-222-0 (HTML)

---

# Kazalo

## 1

### 9 Pomorstvo in ladjarstvo

- 11 *Ladjedelnštvo v preteklosti Pirana (14.–20. stoletje)*
- 27 *Gabrijel Gruber ali ladjedelstvo – navtika – navigacija (2. polovica 18. stoletja)*
- 69 *Sto let slovenskega ladjarstva (1841–1941)*
- 139 *Slovenski inženirji in tehniki v tržaškem arsenalu (1863–1913)*
- 147 *Samo morje je vedelo ... Votivne podobe v cerkvi Marije Strunjanske in v Pomorskem muzeju v Piranu (18.–20. stol.)*
- 157 *Zadnji dnevi rušilca »Zagreb« (1941)*
- 169 *Razvoj jugoslovanske vojne mornarice: z razstave v Pomorskem muzeju »Sergej Mašera« (1942–1972)*

## 2

### 175 Pomorščaki: skupinske slike

- 177 *Slovenski dijaki in študentje na Pomorski šoli v Trstu (1754–1914)*
- 185 *Maribor – mesto pomorščakov (1821–1945)*
- 205 *Pomorščaki s celjskega območja (1829–1975)*
- 235 *Koroški Slovenci v vojnem pomorstvu (1838–1918)*
- 247 *Slovenski mornarji Avstrije v obrambi Dalmacije in Istre (1849–1917)*
- 275 *Slovenski podoficirski kader v avstrijski vojni mornarici v razdobju od 1883 do 1903*
- 281 *Ponovno o zgodovinski problematiki naših pomorščakov med drugo svetovno vojno*
- 293 *Mornariški odred Koper (1944–1945)*

## 3

### 299 Pomorščaki: portreti

- 301 *Admiral Maksimilijan Daublebsky von Sterneck iz Celovca (roj. 1829)*
- 317 *Kontraadmiral Karel Schaffer iz Sežane (roj. 1831)*
- 325 *Kontraadmiral Rihard Pogačnik iz Trsta (roj. 1838)*
- 333 *Kontraadmiral Karl Žonta (Schonta) iz Celovca (roj. 1841)*
- 341 *Veliki admiral Anton Haus iz Tolmina v prvi svetovni vojni (roj. 1851)*
- 349 *Kontraadmiral Alojz Praprotnik iz Bovca (roj. 1854)*
- 355 *Kadet Anton Dolenc iz Loža (roj. 1871) z objektivom okoli sveta (1890–1891)*
- 377 *Kontraadmiral Metod Ciril Koch iz Kranja (roj. 1874)*
- 385 *Poročnik korvete Ive Osredkar iz Ljubljane (roj. 1915)*
- 391 *Major Baldomir Saje iz Novega mesta (roj. 1909)*

399 Seznam izvirnikov zbranih del Miroslava Pahorja



# **1**

Pomorstvo  
in ladjarstvo





## Ladjedelništvo v preteklosti Pirana (14.–20. stoletje)

Ladjedelništvo je gotovo ena naj starejših gospodarskih panog na naši obali. Ljudje so pluli že v zgodnji dobi svojega razvoja. Zato je gotovo, da so že tedaj sekali hrastov les iz obširnih istrskih gozdov za potrebe ljudi, ki so tu izdelovali svoja primitivna plovila, kasneje svoje barke na vesla in svoje jadrnice. Iz antike imamo opise ladij, ki so plule ob istrski obali. Tako imenovane »liburne« so bile hitre ladje, primerne med drugim tudi za piratske podvige. Vendar v nobenem primeru ne vemo, kje so bile grajene. Verjetno je igral precejšnjo vlogo v ladjedelništvu stari Trst, še večjo pa stara Liburnija, ki je dala omenjenim tipom ladij svoje ime.

Pričakovali bi, da obstaja o ladjedelništvu več virov vsaj v srednjem veku. Prav tako bi pričakovali, da so naša mesta uredila vprašanje ladjedelcev v svojih statutih, kakor so poskušala urediti vprašanja obrtnikov. Vendar ni tako. Zaman iščemo v statutih Kopra in Izole besede o ladjedelnicah in ladjedelcih. Statuti so pisani, kakor da bi te dejavnosti in teh poklicev v obeh mestih sploh ne bilo. Zaman bi ladjedelnico in ladjedelce iskali tudi v piranskih statutih, če se ne bi zgodilo nekaj, kar je občino očitno motilo pri delu. Deseto poglavje osme knjige statutow iz leta 1307 pravi dobesedno:

*»Ukazujemo, da nobena oseba ne sme popravljati ali na novo graditi bark ali kaičev, ali privezovati ladje pri občinski loži. Kdor ne bi upošteval [omenjenega ukaza] naj plača občini 40 soldov.«<sup>1</sup>*

Iz omenjenega ukaza sledi naslednje: stara piranska ladjedelnica je stala na zahodnem delu notranjega zaliva na prostoru med občinsko palačo, ki je bila grajena leta 1291, in ložo, ki je bila grajena leta 1301. Prostor je dokaj majhen, saj približno ustreza prostoru med sedanjo občinsko palačo in kavarno galerijo. To pomeni, da je z gradnjo omenjenih palač ladjedelnica s svojim ropotom motila birokratsko delo podestata in občinskih uradnikov, ki so delali v obeh palačah. Zaradi tega omenjena prepoved. Če bi te prepovedi ne bilo, bi tudi za Piran ne mogli zvedeti lokacije prve ladjedelnice. Verjetno pa se ladjedelci niso kdo ve kako menili za to prepoved, kajti statuti iz leta 1332 jo skoraj dobesedno ponavljajo. Prepoved

1 PAK, Piran, Statuta comunitatis Pirani 1307, Lib 8. cap. 10 fo 54.

gradnje ladij na tistem mestu je odpravljena šele s statutom leta 1384. Vendar tedaj ladjedelnice ni bilo več tam.

Skoraj ni dvoma, da je bila na vzhodni obali notranjega pristanišča v tem času pa vsaj do prve polovice 15. stoletja majhna popravljavnica ladij. Na to opozarjajo stari loki v baročni hiši na Tartinijevem trgu, ki so šli vse do jugovzhodnega kota sedanjega trga. Vendar nam znani viri ne dopuščajo, da bi sklepali kaj pozitivnejšega. Da je v Piranu obstajala ladjedelnica skozi vse 14. stoletje, nam dokazuje cela vrsta ladjedelcev, ki se podpisujejo kot priče pri raznih pogodbah, ki so zabeležene v tako imenovanih vicedomskih knjigah v Mestnem arhivu v Piranu. Ti isti ljudje nam že po svojih poklicih dokazujejo, da je šlo za kompleksen proces gradnje cele ladje ali barke od polaganja kobilice pa do splovitve oziroma uporabe izgotovljenega plovila. Pojavljajo se namreč ladjedelci obeh smeri, tj. tesarji (carpentarii ali serpentieri) in smolarji (calafati). Med te pa lahko prištejemo še celo vrsto mizarjev (marangoni), ki so bili pri gradnji ladij prav tako potrebni, ker so izdelovali notranjo opremo.<sup>2</sup>

Vprašanje nastane zakaj statuti istrskih mest ne obravnavajo ladjedelnice kot domače gospodarske panoge. Tu je treba vedeti, da statuti naših mest navajajo celo vrsto dajatev in dacov, ki gredo od desetine od kmečkih pridelkov do sedmine soli, daca in maščobe, mere, vino itd. Med vsemi obdavčenimi dejavnostmi zaman iščemo ladjedelništvo. In vendar so ladje rabili tako v uvozno-izvozni trgovini, saj so jih posojali tudi slovenskim trgovcem, kakor za skladiščenje soli, za ribolov in prodajo rib v druga mesta, za odvoz pristaniškega blata in tako dalje. Pričakovali bi torej, da bo tako važna dejavnost vsaj nekoliko obdavčena. Toda tega ni. Potemtakem bi lahko sklepali, da je bilo ladjedelništvo postavljeno v neenakopraven položaj, kot mestom nepotrebno ali vsaj nedobrodošlo. Toda že ugotovitev, da so bile ladje v koristni rabi, pobija trditev o njihovi nepotrebnosti. Potemtakem nam preostane edinole domneva, da ladjedelništvo ni spadalo pod občinsko skrb. Če vemo, da so Benetke v tistem času ustvarjale monopol nad pomorsko trgovino na Jadranu, da je bilo torej odvisno od njih, koliko in kakšne ladje bodo plule po Jadranskem morju, potem nam postane razumljivo, da so uravnavale tudi količino ladij, ki naj bi zadovoljevale potrebe posameznih mest. Potemtakem je bilo ladjedelništvo pod skrbništvom beneškega državnega monopola. To pa pomeni, da so šle vse dajatve ladjedelstva naravnost v državno blagajno. Zaradi

2 PAK, Piran, Vicedomske knjige 14. stoletja [Prim. Vicedomske knjige 14. stol. v Mestnem arhivu].



Od leta 2000 je v Pomorskem muzeju Piran na ogled manjša stalna razstava o ladjedelstvu v Piranu. Več pa si od leta 2011 lahko obiskovalci ogledajo v razstavišču Monfortu – zbirki tradicionalnega ladjedelstva in razvoja vodnih športov.

tega je ladjedelništvo izpadlo iz mestnih statuten. Ker pa beneške ladje delnice niso imele zadostnih kapacitet, da bi oskrbovale z ladjami celotno državno ozemlje in ker bi v nasprotnem primeru naletela na odpor podložnih mest in na tihotapsko gradnjo, je morala beneška država pustiti pri življenju vse ladjedelnice, ki jih je dobila na osvojenih ozemljih. Da pa ne bi konkurirale beneškemu arzenalu v gradnji velikih ladij, jih je republika vključila v državni monopol, jim predpisala tipe in velikosti gradenj, jim predpisala upravo, ki je tudi kasirala dajatve, ki so verjetno – vsaj deloma – šle v korist beneškega arzenala, tj. za gradnjo vojnih ladij. Torej ne gre za neenakopraven položaj ladjedelnic, temveč za neke vrste centralizirano in obenem diktirano dejavnost, ki je prav tako koristila državi kakor občinam, ki so se posluževale zgrajenih ladij za svojo trgovino, ribištvo in solinarstvo.

O novi ladjedelnici v Piranu dobimo prve podatke šele leta 1441.<sup>3</sup> Ni znano, kje je stala. Kasnejši viri lokalizirajo eno od piranskih ladjedelnic

3     Gestrin 1962, 1497; Gestrin 1965, 28.

v Marcano, tj. tisti del Pirana na vzhodni strani današnjega notranjega zaliva, kjer se je južno obzidje zaključilo pri vhodu v notranje пристanišče. Slikovni viri 16. in 18. stoletja izpričujejo ladjedelnico tudi na Punti, tj. na prostoru med Dolfinovimi in Osrednjimi mestnimi vrati.<sup>4</sup> Obe ladjedelnici sta danes tudi materialno izpričani. Sondažna raziskovanja ob rušenju starih skladišč na današnjem Tomažičevem trgu leta 1962 so odkrila ostanke doka in nekaj širokih drsnic, po katerih so spuščali ladje v morje. Med drsnicami so bile odkrite zarjavele bočne vilice, ladijski žebli v zarjavelih sprimkih in kosi že preperelih hrastovih hlodov. Vse to na površini okoli 400 m<sup>2</sup>. Iz omenjenih ostankov je bilo lahko sklepati, da je bila ladjedelnica namenjena gradnji bark ter malih in srednje velikih ladij.<sup>5</sup>

Ob restavriranju muzejskega pritličja v letu 1973 smo opazili, da slo- ni osrednji nosilni zid stavbe na kamniti ladjedelski drsnici, ki se spušča proti morju cca. 20 cm na 10 dolžinskih metrov. V samem zidu, ki je ve- zan s tako imenovanim črnim apnom (santorinom), je bilo zabitih nekaj manjših ladijskih žebeljev, ki pa so naglo razpadali zaradi popolne prepere- losti. Med peskom in drugim materialom, ki ga je morje naplavilo ob dr- snico, je bilo najdenih nekaj kosov hrastovega lesa. Na vsak način ni več dvoma, da gre tudi v tem primeru za ladjedelnico.

O kateri od obeh ladjedelnic govori vir iz leta 1441, nam ni dano ve- deti. Toda vir neposredno govori, da služi ladjedelnica »za gradnjo in po- pravilo njihovih [tj. piranskih] bark.«<sup>6</sup> Analiza tega stavka nam pove, da je imela ladjedelnica tudi pravico do gradnje novih bark. Težko je ugotav- ljati, kakšni so bili tipi ladij, ki jih je gradila. Z nazivi »barca«, »lignum« in »navigium« si ne moremo kaj prida pomagati. Vendar se tu in tam ver- jetno pojavlja kakšen »marciliana« – ladja srednjega dosega, ki so jih prav gotovo gradili v Piranu. Nič ne vemo, kako sta se ti ladjedelnici razvija- li. Verjetno sta bili – kljub državnemu monopolu – v rokah privatnih dru- žin vse do propada beneške republike. Da pa sta ves čas delovali, doka- zuje cela vrsta tesarjev in smolarjev, ki se skozi vse 15., 16. in 17. stoletje javljajo kot priče pri raznih kupoprodajnih pogodbah in drugih dokumen- tih. O ladjedelnici v Marčani je znano, da je proti koncu 16. in v začetku 18. stoletja plačevala letno 144 beneških lir, kar nekako ustreza najemni- ni za prostor. Tak letni znesek najemnine dokazuje, da je bila ladjedelni- ca locirana na občinskem zemljišču. Ker je zemljišče, kjer je stala, spadalo

4 Pahor 1972, 65.

5 Pahor S.a. Poročilo o sondažnih raziskovanjih na trgu Pinka Tomažiča.

6 PAK, Piran, Vicedomske knjige 14. stoletja [Prim. Vicedomske knjige 14. stol.].

v sklop pristanišča, je to gotovo. Zato je bila tudi najemnina upravičena.<sup>7</sup> Potemtakem je gotovo, da je stala ladjedelnica na Puntì na privatnem zemljišču, zato ni o njej niti glede najemnine nikakih poročil.

V srednjem veku – morda proti koncu 15. stoletja ali celo kasneje, je nastala v Piranu še ena ladjedelnica. Ta je stala na severni mestni obali poleg starih oljarn. V današnji topografski podobi mesta bi jo locirali na mesto sedanjega hotela Punta.

Na vprašanje, kdo so bili lastniki omenjenih ladjedelnic, nam znani viri ne odgovarjajo naravnost. Ljudsko izročilo, ki je bilo zabeleženo v tem letu, pa trdi, da so bile ladjedelnice od »pamtiveka« tako rekoč družinska zadeva. Prvo naj bi bili ustanovili člani družine Dapretto. To verjetno ne drži, ker je ta družina zabeležena šele v statutih leta 1358. Druga družina, ki jo omenja ljudsko izročilo, je družina Apollonio. Dve veji Apollonijev naj bi bili lastnici ladjedelnic na Puntì. To je nekoliko verjetneje, čeprav ljudskemu izročilu ne moremo pripisati stoddotne točnosti. Dejstvo je, da sta bili obe družini med najbogatejšimi in najvplivnejšimi v Piranu. Obe sta bili patricijski, obe sta se prištevali med mestno plemstvo in obe sta v 17. stoletju dobili grofovski naslov. Naj bo kakorkoli, sredi 19. stoletja se obe družini pojavljata kot lastnici piranskih ladjedelnic.

Z dograditvijo pristanišča in podaljšanjem velikega pomola v letih 1792 do 1801 je ladjedelnica v Marčani začela hitro hirati, ker za večje gradnje ni bila več uporabna. Tu so se od tedaj gradile samo ribiške barke, ki jih je splavljala naravnost v pristanišče. Zato so Furegoniji (grofovska veja družine Dapretto) začeli razmišljati o preselitvi svojega ladjedelskega obrata drugam. K preselitvi pa so jih silili tudi drugi razlogi.

Ladjedelnica v Marčani je postala ovira za razvoj mesta. Prihod pod Avstrijo leta 1913 pomeni za Piran začetek sorazmerno hitrega urbanističnega in populacijskega razvoja. Obzidano mesto je postalo pretesno. Zaradi tega je občinska oblast začela nasipavati vzhodno obalo in prodajati novonastale zazidalne parcele. Tako so se okoli zunanega pristanišča začele pojavljati večje in manjše stanovanjske zgradbe, katerim je bila ladjedelnica na tem mestu v napoto. Furegoniji se tudi niso mogli zadovoljiti samo z gradnjo ribiških bark, ker je bila takšna gradnja nerenabilna. Selitev je tako postala neizogibna. Sredi 19. stoletja je bilo pod Bernardinom podrto solno skladišče, ki je do prihoda Francozov pripadalo tamkajšnjemu samostanu. Na tako nastalem prostoru so Furegoniji uredili prvo manjšo – a za tedanje pojme moderno – ladjedelnico za grad-

njo ribiških bark ter manjših in srednje velikih obalnih transportnih ladij. Po ustnem izročilu naj bi se preselitev dokončala leta 1870. Ker pa so zgradbe na prostoru ladjedelnice v Marčani starejše, je na mestu domneva, da se je selitev izvršila vsaj deset let prej.<sup>8</sup>

V devetdesetih letih 19. stoletja je Furegonijevemu zgledu sledila tista veja družine Apollonio, ki je imela ladjedelnico med Osrednjimi in Dolfinovimi vrati. Tudi ta predel je občina potrebovala za stanovanjsko gradnjo. Torej je bila tudi ta ladjedelnica v napoto urbanemu razvoju mesta. Zato se je tedanji lastnik odločil preseliti svoje podjetje v bližino Furegonijevega. Pod Bernardinom je kupil kos obale in sezidal drugo – za tedanje pojme – moderno ladjedelnico na tem področju. Ladjedelnica na severni obali Punte bi se sicer lahko nemoteno razvijala, toda konkurenca obeh modernih ladjedelnic pod Bernardinom je postala tako huda, da je lastniki ne bi mogli zdržati brez temeljitih posegov tako v objekte same kakor v način proizvodnje. Izkazalo se je, da bi bili ti posegi veliko dražji kot novogradnja. Zato so se odločili kupiti še tretji del obale pod Bernardinom in tudi svojo ladjedelnico preseliti tja. To se je zgodilo v prvem desetletju tega stoletja.<sup>9</sup>

Tako so nastale v razmahu pol stoletja na istem področju tri ladjedelnice, od katerih je prva pripadala grofovski veji družine Furegoni, druga in tretja pa dvema vejama družine Apollonio.

Treba je poudariti, da so bile vse tri skoraj popolnoma zasedene z naročili domačinov in domačih dejavnosti. Vse tri so gradile in popravljale ladje. Zaposlene so bile v glavnem s tremi tipi proizvodnje:

- v prvi vrsti so gradile transportne ladje tipa trabakula in brace-  
ra s pripadajočimi kaiči. Nosilnost so računali na vagon. Ladje  
obeh tipov so imele silno različne velikosti, kajti njihova pro-  
stornina je znašala dva do pet vagonov;
- drugi tip ladje je bil bankin s prostornino od enega do dva va-  
gona. Ta tip ladij so gradili v glavnem za potrebe solin. Imele  
so v glavnem en jambor in latinsko jadro. V redkih primerih so  
gradili tudi dvojamborne baritine z dvema latinskima jadroma.  
Tudi večji barkini so bili namenjeni prevozu soli;
- tretji tip proizvodnje je bila proizvodnja ribiških bark. Na tem  
področju so se v poslednjih 120 letih uveljavili predvsem nasled-

8 Ljudsko izročilo.

9 Ljudsko izročilo.

nji tipi: batel z nosilnostjo od 2 do 4 ton, varianta batela, imenovana batelon, z nosilnostjo do največ 8 ton in kaičo, za katerega je bila baje predpisana dolžina 3,80 m. Poleg teh so gradili tudi barke tipa batela za obalni ribolov. Neredko se je zgodilo, da so vse tri ladjedelnice gradile tudi športne in rekreacijske tipe malih ladij.<sup>10</sup>

Da so bile vse tri ladjedelnice dobro zasedene z delom, dokazuje dejstvo, da je bilo v pristanišču stalno okoli 50 bracer, 20 in več trabakul, 35 do 40 barkinov, 25 do 30 batelov, 10 do 15 batelonov in cela vrsta manjših ribiških bark.

Piranske ladjedelnice so veljale za solidna podjetja. To dokazuje med drugim tudi življenjska doba piranskih lesenih ladij, ki je trajala 25 let za bracere in trabakule, več kot 30 let za barkine in do 50 let za batele in batelone. K temu so verjetno pripomogli tudi gospodarji bark, ki so svoja plovila dobro vzdrževali, s čimer so imele vse tri ladjedelnice precej posla.

Piranskih ladjedelnic si ne smemo predstavljati kot velikih ali srednje velikih podjetij svoje dobe. Nasprotno, lahko rečemo, da so bile pravzaprav le večje delavnice, ki so zaposlovale 10 do 12 ljudi. V najboljših primerih so zaposlovale do 25 ljudi, kar pomeni, da je bilo v vseh treh zaposlenih maksimalno skupaj do 75 delavcev. Specializacija je bila še vedno taka, kakršno smo opazili v srednjem veku. Ladjedelnica je zaposlovala v glavnem tesarje in smolarje. Vendar je bila takšna specializacija pravzaprav postranska reč. Razen nekoliko težakov, ki se na pravo ladjedelsko delo niso spoznali, so tesarji in smolarji opravljali oboje delo. Tako so se tesarji privadili smolarski, smolarji pa tesarški stroki. Notranjo opremo pri večjih ladjah so lastniki ladjedelnic naročili pri kakem domačem mi-zarju, ki jih v Piranu ni nikoli primanjkovalo.

Kakor rečeno, so ladjedelnice delale le za domače potrebe. Le včasih je prišlo do tega, da so sprejele delo za nepiranske naročnike. Tako je bil kdaj pa kdaj izgotovljen kak večji bragoc za naročnike iz Chioggie ali iz okolice Trsta. Prav tako so včasih izgotovile kakšno večjo bracero za naročnike iz Kopra. Ker so bili vezani na zelo kratke roke, so v takšnih primerih zaposlovali več ljudi kot običajno.

Takšen razvoj so imele tri piranske ladjedelnice do leta 1945.

Vendar ne moremo reči, da se je vsa ladijska gradnja v Piranu odvijala v ladjedelnici. Ker so bili ribiči najrevnejši del prebivalstva, niso zmogli

10 Ibid.



vedno visokih cen, ki so jih zahtevali lastniki ladjedelnic. Po drugi strani pa niso imeli vsi ribiči svoje barke. Deloma so bili še vedno v kolonskem razmerju do najemnikov ribjih rezervatov v Sečovljah in Strunjanu, deloma pa so se poskusili povezati v manjše ali večje družbe oziroma zadruge. Zato zasledimo tudi združno gradnjo ribiških bark. Ta se je odvijala v glavnem na obali ali v večjih kletnih prostorih. Gradili so v glavnem ribiči sami s pomočjo tesarjev in smolarjev. Vsak združni ribič je vložil svoj delež bodi v obliki kapitala bodi v obliki dela. Takih zdrug je bilo v Piranu precej. Ker pa je bil pritisk kapitala prevelik, so zadruge kmalu razpadle. Drugi način gradnje je bil družabniški. Skupina dveh do šestih ribičev se je odločila zgraditi barko za lastne potrebe. Ako je imela takšna družba dovolj kapitala, je gradnjo barke naročila v ladjedelnici. Če pa ni bilo dovolj kapitala, so se odločili graditi sami, kakor v primeru združne gradnje. Takšne družbe so navadno obstajale, dokler je obstajala barka ali dokler eden od družabnikov ni odkupil ostalih deležev. V tem primeru so izpadli družabniki navadno gradili novo barko. Poznamo pa še individualni način gradnje ribiških bark. Navadno se je ribič odločil, da si bo barko zgradil sam. V ta namen je kupil potreben les, najel tesarja, ki mu je napravil rebra, vse ostalo delo pa je počasi opravil ribič sam. Takšna gradnja je bila navadno najcenejša. Ribiču je poleg nizke cene omogočila tudi nemoteno posest in svobodno izkoriščanje svojega plovila.

Kot rečeno, je bil ribiški sloj najrevnejši sloj piranskega prebivalstva. Vendar je bil vsak ribič ponosen na svojo barko in na svoj poklic. V zvezi z gradnjo ribiških bark so navadno rekli: »Xe meio esser paron de una sessola, che servidor de una nave«, kar pomeni, da je bolje biti gospodar majhne barčice kot sluga na veliki navi. Drug pregovor – temu podoben – se glasi: »Meio esser paron de barca che mariner de barca« (Bolje je biti gospodar barke kot mornar barke). Prav zaradi tega so ostali ribiči zvesti svojemu poklicu in prav zaradi tega je bilo piransko пристanišče polno ribiških bark. Navadno je ribič ostal vse življenje pri enem tipu barke, ni si želel boljše in večje – po načelu, da je »boljše sovražnik dobrega« (El meio xe nemico del ben). Verjetno ta načela razložijo dejstvo, da se tako v piranskih ladjedelnicah kakor v osebnih gradnjah pojavlja razmeroma majhno število tipov ladij in bark. Vendar so bili primeri, ko je ribič prešel od male barke tipa batela na večjo tipa batel ali batelon – po načelu, da »koder pluje batela, lahko pluje tudi batel« (Dove va la batela pol andar anca el batel). Po ustnem izročilu sodeč, so bili takšni primeri zelo redki. Želja po vzponu je bila pri ribičih prav zaradi njihove revščine iz-





Pogled na Piransko ladjedelnico na rtu sv. Bernardina.

redno omejena. Vdani v svojo usodo so ribiči ostali pri svojem: »Dal destina no se pol scampà« (Usodi se ne moremo izogniti), kar je bil najčešči pregovor v njihovi sredini. Dogajalo se je namreč, da je ribič, ki je prišel od batele na batel, zaradi konkurence gospodarjev večjih bark, ki so imeli ribiče v kolonskem razmerju, naglo propadel. V takem primeru je nastala najraje tragedija: od propada se ni več dvignil. Tako je nastal pregovor: »Chi se ga scota con l'acqua calda, ga paura de la freda« (Kdor se je oparil z vrelo vodo, se boji tudi hladne). Zaradi takšnih načel se ribiški stan ni mogel dvigniti.<sup>11</sup> Vse to je vplivalo tudi na delo in razvoj ladjedelnic, ki so bile prisiljene ostati pri omenjenem številu tipov ladij in bark. Kljub vsemu temu pa so bile domače piranske potrebe bodisi po novih ladjah kakor pri remontih in večjih popravilih takšne, da so bile stalno zaposlene. Prav tako se je nadaljevalo domače kletno ladjedelništvo.

Kot rečeno, se je tak razvoj končal z osvoboditvijo slovenske Istre leta 1945. Prva leta po osvoboditvi beležimo določeno nazadovanje, ki ga je povzročilo po eni strani pomanjkanje materiala, ki je pred vojno prihajal iz Italije, po drugi strani pa slabe prometne zveze s slovenskim zaladjem. Tako je prišlo do tega, da je leta 1948 prevzela Furegonijevo lad-

<sup>11</sup> Ljudsko izročilo.



Izdelovanje lesenih plovil v piranski ladjedelnici.  
Žaganje lesa in gradnja ladijskih reber.



Izdelovanje lesenih plovil v piranski ladjedelnici.  
Kalafatanje oplate in palube.

jedelnico, ki je bila od vseh treh največja, Jadranska slobodna plovdba z Reke. Direkcija podjetja si je zamislila piransko ladjedelnico kot večjo popravljalnico lesenih ladij. Tedaj so bile popravljene med drugim tudi »Cetina«, »Igrane«, »Vela Luka« in »Motovun«, torej ladje, ki so prišle v Piran iz vzhodne istrske obale in hrvaškega Primorja. Ker pa je nastala kriza v svetovnem ladjedelništvu in ker je primanjkovalo sredstev za potrebne investicije, opažamo v nadaljnjih treh letih stagnacijo tudi v piranski ladjedelnici. Med leti 1948 in 1951 se je ladjedelnici pod upravo Jadranske slobodne plovdbe pridružila vzhodna Apollonijeva ladjedelnica. Združitev je prinesla pozitivne posledice. Tedaj je namreč vodstvo ladjedelnice začelo razmišljati o preusmeritvi na drugačen razvoj. Jugoslovanska obalna in ribiška flota je v drugi svetovni vojni pretrpela težke izgube. Treba jo je bilo obnoviti in k tej obnovi je bila poklicana tudi ladjedelnica v Piranu.<sup>12</sup> Prav potreba po obnovitvi obalne in ribiške flote je v piranski ladjedelnici izkristalizirala potrebo po prehodu od lesenih na železne gradnje. To je postalo mogoče, ko je bila podjetju leta 1951 pridružena še zahodna Apollonijeva ladjedelnica.

Z izvolitvijo delavskega sveta marca 1951, ki je prevzel upravo podjetja, s pridružitvijo Apollonijeve ladjedelnice, z ustanovitvijo mehanične delavnice in livarne je dobilo podjetje osnovo za preusmeritev. Delo je potekalo nadvse zadovoljivo, če se je ladjedelnica že po enem letu osamosvojila. Marca 1952 se je namreč preimenovala v ladjedelnico »Boris Kidrič« s sedežem v Piranu. Toda pojavil se je nov stagnacijski moment. Odhod delavcev italijanske narodnosti z ozemlja slovenske Istre, ki je trajal vse povojno obdobje, posebno pa v letih 1952 do 1955, je ladjedelnico kadrovsko zelo prizadel. Tako opažamo v teh letih ponovno stagnacijo. Toda upravi podjetja je uspelo kaj kmalu formirati nov kader, ki je zagotovil ladjedelnici še nadaljnji obstoj. Osnovo novega delovanja je dala ladjedelnici leta 1954 ustanovljena Splošna plovba. Ta je kolektivu ladjedelnice zaupala remont motornih ladij »Martin Krpan« in »Gorenjska«. Z uspešno opravljenim delom si je kolektiv zagotovil zaupanje Splošne plovbe, ki mu je v letih 1955 in 1956 zaupala še remont parnih ladij »Ljubljana« (bivša »Dunav« d. d. Oceania) in »Kornat«, ki jih je dobila ob decentralizaciji tedanjega ladjarskega podjetja Jugoslavije.<sup>13</sup>

Toda s temi deli, ki so bila dokaj zahtevna, je postala piranska ladjedelnica znana tudi izven meja piranske občine in slovenske Istre. Novi

12 Birsa S.a. Tri tipkopisne strani na upravi podjetja (2. oktober).

13 Ibid.

kolektiv si je s temi deli pridobil izkušnje, zato ni čudno, če mu je zaupala tudi komanda Jugoslovanske vojne mornarice, ki mu je naročila večja popravila na nekaterih vojnih ladjah.

S tem je bila dana osnova za razvoj. S kvalitetno delovno silo, ki se je formirala v samem podjetju, s skromnimi sredstvi in skoraj brez investicij je ladjedelnica uspešno prešla na delo v železu. Svoje zmogljivosti za delo v železu je podjetje večalo iz leta v leto. Od 140 zaposlenih, ki so leta 1954 ustvarili za 142 milijonov dinarjev proizvodnje, je prišlo leta 1957 na 318 zaposlenih, ki so ustvarili 410 milijonov dinarjev letne proizvodnje. Tako se je nova piranska ladjedelnica uvrstila med jugoslovanske ladjedelnice srednjih kapacitet. Njene zmogljivosti so bile zasedene do konca leta 1958. K takemu razvoju je gotovo pripomogla Splošna plovba. Kljub kvalitetnemu delu kolektiva ni bilo mogoče brez večjih investicijskih sredstev. To je lahko garantirala le Splošna plovba. Ker se je na osnovi izvršenih del na zgoraj omenjenih ladjah utrdilo medsebojno zaupanje obeh kolektivov, sta vodstvi obeh podjetij začeli razmišljati o združitvi, ki so jo podpisali in izvršili 1. julija 1956. Ta združitev je imela zelo pozitivne posledice. Zaupanje v ladjedelnico se je še okrepilo. To dokazujejo pogodbe za izdelavo jeklenih plovil za Vodno skupnost Koper, ki je naročila izdelavo sesalnega bagra »Peter Klepec«, in za Donavski Lloyd v Sisku, ki je naročil tritisočtonske teglenice. V istem času so bile izvršene klase na p/1 »Rog« in »Pohorje« Splošne plovbe in na dveh plovnih objektih Jadrolinije z Reke, tj. »Knin« in »Cres«. Med naročniki del pri piranski ladjedelnici srečamo kaj kmalu tudi Jugoslovansko rečno brodarstvo iz Beograda, za katero je kolektiv ladjedelnice izdelal 2 tank teglenici po tisoč ton nosilnosti in pettisočtonski kombi vlečnico. Med te prve nove železne objekte uvrščamo še trimotorni vlačilec »Biokovo«, ki je bil izdelan za Donavski Lloyd v Sisku. Poleg omenjenih del je pomembno omeniti še en patrolni čoln.<sup>14</sup>

Dotlej se ladjedelnica ni odpovedala lesenim gradnjam, saj je ladjedelniški kolektiv v tem času izdelal kar devet novih lesenih ribiških ladij. Tudi remontna dela so se nadaljevala. Med drugim so bili zamenjani stroji na vseh ladjah lokalne obalne plovbe.

Vzporedno s tem je kolektiv ladjedelnice moderniziral podjetje. S sredstvi, ki jih je dala Splošna plovba, je bila urejena operativna obala (60 m). Nadalje so uredili skladišče in usposobili delavnice, v katere so bili nameščeni novi stroji. Istočasno je bilo urejeno omrežje elektrike, zrak in vode. Osrednji del ladjedelniškega prostora je bil urejen tako, da je

14 Ibid.



bilo možno graditi ladje srednje tonaže. Tako je bila piranska ladjedelnica usposobljena tako za remontno delo kakor za novogradnje od malih do srednje tonaže. Vse to je bilo doseženo z razmeroma skromnimi investicijskimi sredstvi, z naslonitvijo na notranje sile podjetja in v zelo kratkem času. Ta razvoj je nakazal možnost, da se ladjedelnica ponovno osvoji. Na priporočilo zbora proizvajalcev občinskega ljudskega odbora Piran je delavski svet združenega podjetja 20. decembra 1960 sprejel sklep, da se od podjetja Splošna plovba odcepi obrat ladjedelnica, ki postane samostojno podjetje in začne samostojno poslovati s 1. januarjem 1961. Analiza dela ladjedelnice je tedaj dokazovala, da je uspešno prešla od gradnje lesenih ladij in remontov k jeklenim konstrukcijam, da se je število domačih strokovnjakov povečalo, da je kolektiv usposobljen za samostojno delo. Ob ugotovitvi, da se je bruto produkt povečal od 255 milijonov dinarjev v letu 1956 na skoraj milijardo dinarjev v letu 1960 in da finančno stanje ladjedelnice omogoča poslovanje in kritje vseh družbenih obveznosti, je bil sprejet sklep o odcepitvi. 1. januarja 1961 je ladjedelnica zaživela kot samostojno podjetje.<sup>15</sup>

Vprašanje nastane, če je bil omenjeni sklep dobro premišljen. Gotovo je, da bi ladjedelnica tudi v sklopu Splošne plovbe prešla na gradnjo ladij za tuje naročnike, kakor so bili naročniki iz Afrike, Indije in Indonezije, za katere so bila izvršena marsikatera naročila. Toda ali bi se ladjedelnica, če bi ostala v sklopu Splošne plovbe, spustila v tako tvegane gradnje, kakor je bila ladja za prevoz živine »Clara Clausen« (2500 ton) za danskega ladjarja Clausena? Sklep o gradnji te ladje ni bil dobro premišljen. S skupnimi močmi bi ekonomisti Splošne plovbe in ladjedelnice verjetno dognali, da se ob pogodbi s Clausenom obeta zguba in bi takšno gradnjo odklonili. Toda ladjedelnica je gradnjo ladje sprejela in ob izgradnji so nastale večje izgube. Zaradi tega je bilo podjetje z odločbo občinskega ljudskega odbora Piran stavljeno v prisilno likvidacijo. Tudi tu se postavlja vprašanje, ali je bil ta sklep upravičen. Ali so resnično nastale izgube ob izgradnji »Clara Clausen«? In če so nastale, ali so bile res tako visoke? Ali niso bila sredstva ladjedelnice vložena v draga osnovna sredstva, brez katerih ni bilo mogoče delovati, in je bila izguba, ki so jo nekateri prikazovali ob »Clara Clausen«, občutno manjša, kot so jo prikazovali? In končno še vprašanje: Ali ni bila ladjedelnica v napoto nekaterim silam, ki so tedaj delovale v občini samo v prid turizma in so videle v lokaciji Bernardin neki turistični raj? Na vsa ta vprašanja bo odgovorila bodočnost. Dejstvo

<sup>15</sup> Kopitar 1969, 16.

je, da je bilo 21. maja 1964 z odločbo občinske skupščine Koper ustanovljeno na istem mestu novo podjetje »2. oktober Koper«, kateremu je bila dana tudi osnovna usmeritev, tj. popravilo in rekonstrukcija plovnih objektov, kamor je vključena tudi rekonstrukcija ladijskih strojev, izdelovanje ladijske opreme, projektiranje in izdelava načrtov.

Od leta 1964 opazujemo, kako se na operativni obali ladjedelnice vrsti ladja za ladjo. Danes je tu ladja Splošne plovbe, čez tri tedne se pojavi ladja Jugolinije, kmalu nato ladja kakega drugega domačega ali tujega ladjarja. Vse te ladje prihajajo v popravilo in rekonstrukcijo, vse odhajajo iz operativne obale s podaljšanim življenjem. Kolektiv ladjedelnice je ponovno dokazal, da je kos svojim nalogam. Naročniki so zadovoljni z opravljenim delom. Prav tako imamo priložnost videti, da podjetje opravlja razna dela tudi za kopne naročnike. Vse to dokazuje, da imamo opravka z resnično sposobnim kolektivom. Dokaz je tudi v tem, da je podjetje od leta 1964 do danes poslovalo rentabilno in z visoko akumulativnostjo.

Vendar nam že dejstvo, da novega podjetja ni ustanovila občina Piran, temveč občina Koper, dokazuje, da je bila ladjedelnica na tistem mestu nekaterim odločujočim faktorjem piranske občinske politike v napoto. Že od same ustanovitve »2. oktobra« se govori o selitvi podjetja. Končno so sile, ki so delovale proti njej, zmagale. Ladjedelnica se je morala umakniti turizmu. Bodočnost bo pokazala, če so imele te sile prav.

Dolgo časa ni bilo znano niti to, kam se bo ladjedelnica preselila. Govorilo se je o raznih lokacijah v Kopru, Ankaranu in Izoli. Dolga je bila borba kolektiva za novo lokacijo. Nazadnje jo je občina Izola hvaležno sprejela, zavedajoč se, da podjetje s tako visoko akumulativnostjo lahko prinese občini samo koristi.

Upajmo, da bo tam lahko nemoteno delovala v prid izolanski občini in vsej slovenski družbi.

## **Viri in literatura**

### *Arhivski viri*

PAK, Piran: Pokrajinski arhiv Koper, Enota Piran.

### *Literatura*

Birsa, B. S.a. *Zgodovina ladjedelnice Piran*. S.n.

- Gestrin, Ferdo. 1962. »Pregled pomorstva v Slovenskem Primorju.«  
V *Pomorski zbornik: povodom 20-godišnjice dana mornarice i pomorstva Jugoslavije, 1942–1962*, uredila G. Novak in V. Maštrović, zv. 2. Zagreb: Jugoslavenska akademija znanosti i umjetnosti.
- . 1965. *Trgovina slovenskega zaledja s primorskimi mesti od 13. do konca 16. stoletja*. Ljubljana: Slovenska akademija znanosti in umetnosti.
- Kopitar, M. 1969. *15 let Splošne plovbe*. Piran.
- Pahor, Miroslav. 1972. *Socialni boji v občini Piran od 15. do 18. stoletja*. Ljubljana: Mladinska knjiga.
- . S.a. *Poročilo o sondažnih raziskovanjih na trgu Pinka Tomažiča*. Piran: Pomorski muzej Piran.



## Gabrijel Gruber ali ladjedelstvo – navtika – navigacija (2. polovica 18. stoletja)

25. februarja 1779 je c.-kr. svetnik in navigacijski direktor pri kranjski deželni vladi pater Gabrijel Gruber, na Dunaju rojeni jezuit, v svojem poročilu zapisal:

*»Ker sem dobil za to delo enega najspretnjših ladjedelskih mojstrov, sem – zato, da bi usposobil tako domače delavce, kakor tudi da bi dodeljenim inženirjem posredoval temeljito teorijo o ladjedelstvu – dal izdelati modele raznih ladij v velikem merilu, na katerih bi bile vidne tudi najmanjše stvari. Ker so izdelani zelo trpežno in v vseh podrobnostih, pričakujem od njih največjo korist, tako da se bodo [ob njih] v prihodnje izobraževali bodoči učenci, ki bodo tako koristili vsej državi.«<sup>1</sup>*

Poročilo je bilo napisano v Ljubljani. Tako Gabrijel Gruber. Naj ta-koj ugotovimo, da gre za modele ladij, ki jih sedaj hrani Pomorski muzej v Piranu, in za modele, ki jih v tem spisu poskušamo še ugotoviti.

O Gruberju kot projektantu in graditelju kanala za osuševanje Ljubljanskega barja, profesorju na jezuitski gimnaziji in na matematični in mehanični obrtni šoli v Ljubljani, je bilo doslej že mnogo napisanega.<sup>2</sup> Manj je znano, kar je delal za pomorstvo, ali – da snov omejimo – za ladjedelstvo. Vendar iz drobcev, ki so jih razni avtorji mimogrede objavili o tem predmetu, ob upoštevanju izročila, ki so ga zapisali oficirji avstro-ogrske vojne mornarice, in ob pravilnem razumevanju njegovih kritikov se da sestaviti mozaik, ki bo njegovo osebnost pojasnil mnogo bolje, kakor je bila pojasnjena doslej. Ob upoštevanju pomorstva bo dobila Gruberjeva osebnost povsem nove razsežnosti in nov, dragocen pomen.

Med avtorji, ki so pisali o njem, je viden predvsem Alfons Müllner. Ta piše:

1 Müllner 1900, 90–1.

2 Ibid.; Serajnik-Vavken 1959, 174–89; Steska 1905, 41–6; Kopatin 1934, 8–14; Glonar 1925–1932; Slokar 1960, 49; Zwitter 1930, 142. Poleg teh pa še drugi slovenski in avstrijski avtorji.

*»Iz tega, kar poročajo akti, lahko razberemo, da so bili modeli za ladjedelstvo večkrat menjani [gre za ladjedelstvo rečne flote, op. M. P.]. Zadnja oblika v njegovi uporabi izvira od p. Gruberja, ki je kot navigacijski direktor najel enega najsposobnejših ladjedelskih mojstrov za usposabljanje takšnih [tj. ladjedelskih] mojstrov in ki je izgotovil razne modele ladij.«<sup>3</sup>*

Müllner[, ki pomorske] problematike ni poznal, nehotе govori o modelih rečnih ladij ali – še bolje – o objektih za rečno plovbo, kakor so bile barchetone, ki so plule med Zemunom in Siskom (nosilnost 280 do 235 ton), barcelle in sechrine, ki so plule med Siskom in Radečami mimo Brežic, Krškega in Sevnice (nosilnost 55 do največ 70 ton) in ladje ali tom-base, ki so plule od Radeč do Zaloga (nosilnost 5 do največ 9 ton). Toda v Müllnerjevem spisu je govor tudi o tistih ladjah, ki so jih zamenjale po Gruberjevi zaslugi ali – če upoštevamo popolnoma negativno mnenje Balthasarja Hacqueta – krivdi.<sup>4</sup> Toda o tem kasneje.

V opombi pravi dalje Müllner:

*»To so štirje modeli pomorskih ladij, in sicer ene linijske ladje s 106 topovi, ene manjše bojne ladje s 30 topovi na krovu, ene galeje s 34 veslaškimi klopmi [tu je Müllner naredil napako, ker je upošteval le ohranjene klopi, op. M. P.] in en dvojambornik, ki naj bi bil trgovska ladja. S skrbno natančnostjo do najmanjše podrobnosti izdelani modeli so prišli ob ustanovitvi deželnega muzeja iz biblioteke v muzej. Tam [namreč v biblioteki] so hranili tudi sliko bitke pri Sisku in Zoisovo mineralno zbirko.«<sup>5</sup>*

Müllner ni upošteval še drugih modelov, ki so prišli iz biblioteke v muzej. Toda že tu vidimo, da Müllner ni razumel bistva Hacquetove kritike. Mi se pa moramo vprašati, ali je to vse, kar je Gruberjev »najspretnější ladjedelski mojster« naredil v Ljubljani. Da na vprašanje odgovorimo popolnoma negativno, imamo v obstoječi literaturi več osnov. Še več nam jih daje omenjeno izročilo.

Prvo osnovo nam daje Viktor Steska, ki v delu o p. Gabrijelu Gruberju piše med drugim:

3 Müllner 1900, 90–1.

4 Müllner 1900, 90–1; Hacquet 1784, 151–3.

5 Müllner 1900, 90–1.

*»Kako je gorel Gruber za svojo stroko in kako dalekosežne načrte si je osnoval, se da spoznati tudi iz tega, da je najel spretnega izdelovalca ladij, ki mu je napravil različne vzorce ladij.«<sup>6</sup>*

Značilno je, da govori Steska o »dalekosežnih« načrtih prav v zvezi z modeli ladij. Kaj je bilo bistvo teh načrtov, pa tudi Steska ni dognal. Drugo osnovo nam daje Viktor Kopatin, ki povzema Müllnerja in Stesko, pravi pa med drugim, da so (kranjski) velikaši tako Gruberja čislali, da so mu izročili brodersko šolo in ga imenovali za ravnatelja brodarstva.<sup>7</sup> Kopatin vnaša v literaturo o Gruberju dva nova termina, tj. brodarstvo in brodersko šolo. Znana starejša literatura ju še ni uporabljala. Tretjo osnovo nam daje Ivan Slokar, ki je pri preučevanju Gruberjeve osebnosti napravil še korak dalje. Med drugim je ugotovil, da so bile za mehanično šolo v Ljubljani, kjer se je Gruber zaposlil leta 1769, nabavljeni stroji, potrebne knjige, instrumenti in modeli. Naj takoj ugotovimo, da ni šlo za ladijske modele in instrumente, kajti teh, razen morda v Trstu in na Reki, v Avstriji tedaj ni bilo mogoče dobiti. Za potrebe nastajajoče mornarice so instrumente uvažali. V imenovanih zapisih pa je nedvoumno ugotovljeno, da ladijski modeli niso bili kupljeni, temveč izdelani, in to v Ljubljani. Šlo je torej za instrumente in modele s področja mehanike in kmetijstva, ki so bili postavljeni v posebno dvorano oz. učilnico. Poudariti pa moramo, da je Gruber na tej šoli poučeval poleg matematike in mehanike tudi inženirske vede, torej tudi gradbeništvo.<sup>8</sup> K temu lahko prištevamo tudi gradnjo ladij.

Četrto in najvažnejšo osnovo nam daje Juša Serajnik – Vauken. V razpravi o stavbnem razvoju Gruberjeve palače v Ljubljani je v Gruberjev problem vnesla popolnoma nove, doslej neznane elemente. Ne povzema samo, kar so pisali pred njo, temveč z novimi viri in neverjetno natančnostjo in smislom za prostor locira posamezne dvorane, učilnice in druge prostore, med katerimi so za naše namene pomembni predvsem trije: Prostor pod št. 1, tj. »učilnica, v kateri bi se hranili modeli za mehaniko in poljedelstvo in v kateri naj bi bil pouk mehanike in poljedelstva.« Po pomenu sledi prostor pod št. 4, tj. »dvorana, v katero se namesti zbirka ladijskih modelov, ki je v naših deželah gotovo edina.« Tu bi bilo treba Gruberjev izraz prevesti rajši v »edinstvene«, ker so obstajale zbirke ladijskih modelov v Trstu in najbrž tudi na Reki, le da jih metodični in pe-

6 Steska 1905, 41–6.

7 Kopatin 1934, 8–14.

8 Steska 1905, 41–6.

dagoško usmerjeni Gruber ni cenil. Končno naj imenujemo še prostor pod št. 7, tj. astronomsko opazovalnico in veliko teraso. To so prostori, ki spadajo v tisti del Gruberjeve stavbe, ki je bil namenjen pedagoškemu delu. V stanovanjskih prostorih navaja Serajnikova »stanovanje za profesorja matematike in ravnatelja brodarstva, obsegajoče štiri prostore.«<sup>9</sup>

Serajnikova je razporeditev prostorov povzela po Gruberjevem poročilu deželni vladi 4. aprila 1783.<sup>10</sup> Prav s temi ugotovitvami je zadela jedro problema. Seveda ni bil njen namen problem rešiti, ker si je zadala povsem druge, umetnostnozgodovinske naloge. Vendar ugotavlja naslednje: Ni dvoma, da je bila stavba zgrajena za mehanične in hidravlične študije. V ta namen je Gruber 15. januarja 1773 dobil 2000 goldinarjev za gradnjo šole.<sup>11</sup> V istem letu se je gradnja tudi začela. Toda na tem mestu se pojavljajo vprašanja, na katera ne more odgovoriti umetnostni zgodovinar. Če je šlo samo za mehanično in hidravlično šolo: 1) Od kod Kopatinova ugotovitev, da so deželni stanovi Gruberju zaupali brogarsko šolo? 2) Zakaj ločitev modelov za mehaniko in poljedelstvo od ladijskih modelov? 3) Zakaj so ladijski modeli potrebovali posebno dvorano? 4) Zakaj Gruberjeva trditev, da je ta zbirka v naših deželah edinstvena? 5) In končno zakaj v mehanični šoli, kjer poučujejo tudi poljedelstvo in hidravliko, pouk astronomije, in to povezano z veliko teraso?

Na prvi pogled navedena vprašanja niti niso bistvena, razen morda prvega in zadnjega. In vendar so bistvena. Zato poskusimo odgovoriti najprej na prvo, ki se zdi zaradi termina »brogarska šola« najbolj zapleteno. Žal p. Gabrijel Gruber ni zapustil nikakega seznama svojih učencev. Vendar na to vprašanje daje najbrž zadosten in utemeljen odgovor Jurij Vega. Ko je prišel iz Gruberjeve šole v Ljubljani, je imel diplomo, ki mu je priznavala naziv »brogarskega inženirja.«<sup>12</sup>

Torej je bil na jezuitski gimnaziji v Ljubljani in kasneje na šoli za mehanične in hidravlične študije tudi brogarski oddelek. Sprva se je zdelo, da gre pravzaprav le za ladjedelski oddelek, kjer so se formirali načrtovalci rečnih ladij vseh tedaj znanih tipov za plovbo po Savi, Dravi in Donavi in drugih avstrijskih rekah. Toda prav Jurij Vega, ki je načrtoval vse močnejše vodne gradnje od mostov do pristanišč in suhih dokov, je dokaz, da v

9 Serajnik-Vavken 1959, 174.

10 AS, »Gruberjevo poročilo deželni vladi 4. aprila 1783,« *Prezidialni spisi, konvolut* 455.

11 AS, »Dekret 15. januarja 1773.«

12 Podatek je posredoval umetnostni zgodovinar in novinar Sandi Sitar iz Ljubljane.

tedanji dobi – posebno ne v Avstriji – ne moremo enačiti tako imenovane- ga »brodarstva« s čistim ladjedelstvom. Zato naziv »ladjedelski inženir« (Schiffbauingenieur) za Jurija Vego ni pravi. Poleg ladjedelstva so na bro- darskem oddelku poučevali tudi ostale vodne gradnje, med drugim grad- njo navezov, pomolov, tako imenovanih darsen ali zaprtih pristanov in drugih varnih, plovbi namenjenih objektov. To potrjuje tudi Gruberjevo poročilo 12. junija 1773, iz katerega zvemo, da je hotel v Ljubljani posta- viti erarično, tj. državno ladjedelnico, ki naj bi stala ob Ljublanici, in si- cer v neposredni bližini jezuitskega kolegija. Iz istega poročila izvemo še, da je imel tam spravljen les in ladje. Ni dvoma, da gre za ladjedelski les.<sup>13</sup> Vsi pisci, ki to opisujejo, se strinjajo, da je gradnja odpadla iz finančnih vzrokov.<sup>14</sup>

Toda če je Gruber šel v ta projekt, je moral na vsak način imeti na vo- ljo dovolj izkušene mojstre, ki bi bili sposobni graditi ladje, in morda tudi kakšnega inženirja, če ni mislil ladij načrtovati sam. Na osnovi seznama izdatkov za leto 1774 navaja Müllner tri ladjedelske mojstre. Prvi je bil Spirito Vigo, po priimku sodeč iz Trsta, ki je dobival po 1 fl. in 8 krajcar-jev na dan. Plača mu je tekla od 18. februarja 1774; torej je verjetno stopil v službo na omenjeni dan. Drugi je bil Michelle Gabiatti, prav tako Tržačan. Ta je zaslužil 30 goldinarjev na mesec. Enako plačo je imel Checco (Franc) Davanzo, nedvomno izseljen Pirančan. Dalje navaja Müllner dva sodelav- ca, tj. Dominika Persoljo in Franca Perušiča, ki sta prav tako zaslužila po en goldinar na dan.<sup>15</sup> Za »erarično ladjedelnico« je omenjeno število moj- strov in sodelavcev vsekakor premajhno. Toda ker do izgradnje ladjedel- nice ni prišlo, nastane vprašanje, kaj so ti ljudje v Ljubljani počeli, še po- sebno zato, ker so bili na plačilnem seznamu deželnih stanov.

Dejanski obstoj »brodarskega oddelka« oz. »brodarske šole«, kakor pravi Viktor Kopatin, je s tem dovolj dokazan. Sicer pa bi ga lahko tam di- plomirani inženirji, kakor je bil na primer Schemerl, še bolj potrdili.

Na drugo vprašanje je odgovor veliko težji. Müllnerju znani mode- li ne opravičujejo potrebe po posebni dvorani za ladijske modele. Toda ali obstajajo samo tisti štirje, ki jih omenja Müllner? Za dvom daje osnovo Müllner sam, ker svojo opombo zaključuje z besedami:

13 AS, »Gruberjevo poročilo deželni vladi 12. junija 1773,« *Prezidialni spisi*, konvolut 455.

14 Steska 1905, 41–6; Kopatin 1934, 8–14.

15 AS, *Prezidialni spisi*, konvolut 455; Müllner 1900, 90.





Pogled na ladijska modela lagunske galeje in korvete, ki sta v Pomorskem muzeju Piran razstavljena od leta 1954 dalje. Modeli so last Narodnega muzeja Slovenije.

*»Zdi se, da jih je opat Gruber dal izdelati kot učilo za navtično šolo, ki naj bi se ustanovila [tudi tu gre za že omenjene tri vojne ladje in trgovsko dvojambornico, op. M. P.]. Kakšno zvezo naj bi imela [z njim] tako odklonilna Hacquetova ocena ladij, ni mogoče ugotoviti.«*

Hacquet namreč, ko je plul po Savi, ni imel osnove, da bi negativno ocenjeval pomorske ladje. Vendar ta opomba jasno kaže, da je bilo ladijskih modelov več, kot jih Müllner našteva. V depojih Narodnega muzeja v Ljubljani so bili leta 1978 ugotovljeni še trije modeli, ki očitno izhajajo iz iste delavnice. To pričajo način izdelave, uporabljeni les, ohranjeno okrasje, barva in drugi detajli. Eden od treh je model rečne ladje, najbrž tipa »tombasa«. V depojih Pomorskega muzeja v Piranu pa je prav tako ohranjen model rečne ladje, ki ga lahko označimo kot »ladjo«, pri čemer mislimo na tip plovila, ki je bilo v uporabi med Radečami in Zalogom. Model ni izgotovljen do kraja. Izdelovalec ga ni pobarval. Zato je bila doslej dvomljiva njegova uvrstitev med Gruberjeve modele. Najdba »tombase« je ta dvom odpravila. Drugi v Ljubljani na novo ugotovljeni model lahko označimo za »vlačilec«. To je ladja z globokim trupom in ravnim dnom, ki je lahko natovorila velike količine lesa (tramove, pilote itd.), določeno količino pa je vlekla za seboj, povezano z verigami ali vrvmi in navezano na krmo. Po izdelavi sodeč, je lahko plula le v nizkih vodah, tj. v obrežnih vožnjah in na kratkih relacijah (npr. Trst–Benetke ali Trst–Piran). Poganjali so jo z vesli, čeprav ni izključeno, da so lahko namestili manjši jambor z latinskim jadrom. Tretji novougotovljeni model v Ljubljani lahko označimo za »fregato v gradnji«. Gre pravzaprav le za zunanje ogrodje ladje, tj. kobilico, prednjo in zadnjo stativo in z osmimi glavnimi obodi zunanje opiate povezana rebra. Vse skupaj sloni na »miniturnih« poševno stoječih tramičih, kakor v sami ladjedelnici. Očitno je hotel mojster na sebi lasten način pokazati, kako se ladja gradi. Torej imamo že osem modelov, ki izhajajo iz iste delavnice. To pa še vedno ne opravičuje potrebe po posebni dvorani, posebno še zato, ker so lahko oba rečna modela namestili drugega nad drugim, a prav tako tudi vlačilec in fregato v gradnji.

Tu pa nastopi izročilo, ki je bilo zapisano pri raznih oficirjih avstrijske in jugoslovanske vojne mornarice, kateri so poznali vojaški mornariški muzej v Pulju in deloma deželni muzej v Ljubljani. Obstaja najmanj 30 pričevanj posameznih oficirjev. Ker se nekateri ponavljajo skoraj dobesedno, bomo izbrali najznačilnejše. Teh pa je dvanajst. Prvi zapis je leta 1951 dal kapetan bojne ladje Rihard Makovec (Makovitz) iz Trsta. Rojen je bil leta 1868. Leta 1882 je odšel v mornariško akademijo na Reki in je 27. 6.

1886 postal kadet. Po izredno uspešni karieri, med katero je opravil nekaj uspešnih misij, je 18. januarja 1914 dosegel čin kapetana bojne ladje. Po prvi svetovni vojni se je naselil v Trstu, kjer je živel precej mirno življenje do leta 1952, ko je po kratki boleznini umrl. Leta 1951 je bil še izredno čil in pri močeh. Njegov zapis se glasi:

*»Med obema vojnama sem se večkrat peljal v Ljubljano. Mnogokrat sem si ogledal Narodni [Deželni] muzej in se vsakokrat ustavil pri Gruberjevem modelu bojne ladje. Občudoval sem skladnost linij in natančno izdelavo krme, premca, nadkrovja in na splošno celote. Pravi tip antwerpske bojne ladje 18. stoletja, ki so jo izdelali Avstrijci, povzeli pa tudi Holandci in deloma Španci. Nikoli mi ni šlo v glavo, da bi imeli na Kranjskem prvo brodarsko šolo v Avstriji. [Ni rekel scuola nautica, ampak scuola navale marittima, ko je skušal pojasniti razliko med eno in drugo. Končno se je odločil za izraz scuola di costruzioni marittime e fluviali, op. M. P.] Končno sem pa moral verjeti, saj so nam še kot gojencem akademije pravili o njej in njenem profesorju Gruberju. Moral pa je imeti čudovite modelarje, da so delali tako natančno in estetsko. Spominjam se, da sem tudi v Pulju videl več modelov iste delavnice. Italijani so jih razselili po svojih muzejih, deloma pa tudi po stanovanjih svojih oficirjev. Modeli so merili nekako 2,50 m v dolžino in približno toliko v višino. Eden je bil celo nekoliko večji. Mislim, da ima Ljubljana srečo, da se je tam ohranil model bojne ladje Kaiser Karl VI., ki je bila menda prva avstrijska bojna ladja.«*

Makovec ostalih modelov Narodnega muzeja ni videl.

Drugi zapis je iz leta 1954. Tedaj je nastajajoči piranski mestni muzej obiskal v Piranu stanujoči kapetan bojne ladje Vladimir Andoljšek iz Kranja. Rojen je bil leta 1895. V mornarico je odšel po končani gimnaziji kot aspirant. To je bilo 15. novembra 1914. 1. decembra 1915 je postal kadet in 1. novembra 1917 poročnik fregate. Pomorsko kariero je nadaljeval v Jugoslaviji. Po specializaciji v telegrafiji in višjem tečaju za pomorske oficirje je bil 28. junija 1939 povišan v kapetana bojne ladje. Andoljšek se je ob misli na ustanovitev Pomorskega muzeja, ki si ga pa takrat še nismo znali predstavljati, razgovoril:

*»Vi bi morali dobiti sem tiste modele, ki jih hrani Narodni muzej v Ljubljani. Nekaj takih, mislim dva – za več ne jamčim – sem videl med prvo svetovno vojno v mornariškem muzeju v Pulju. Mislim, da je*



*imel najboljši odnos do njih kapetan bojne ladje, kasneje kontraadmiral in še kasneje zdravnik v Gradcu Vitus Vončina, sam strasten zbiratelj. Nam mladim je tedaj pravil, da izhajata modela iz Ljubljane, in to iz šole jezuita Gabrijela Gruberja. V Ljubljani sem si ogledal enega od tam ohranjenih modelov. Prepričan sem, da ga je izdelal isti mojster kakor oba modela, ki se ju spominjam iz Pulja. Enak je pristop k delu, do podrobnosti enaka je izvedba, enak les in barva. Celota izdaja velikega mojstra. To je kontraadmiral Vončina trdil o puljskih modelih. Škoda, da se Kranjci tedaj nismo domislili, da bi jih rešili in odpeljali. Tako so pa Italijani vse raznesli po svojih muzejih od Benetk do Milana, do Ancone, Taranta in Livorna.«*

Glede Benetk se Andoljšek ni motil. Tam je spravljenih precej kosov bivšega mornariškega muzeja v Pulju. Le o Gruberjevih modelih ni sledu. Enako trditev bi lahko postavili za Milano.

Tretji zapis je nastal prav tako leta 1954, v Piranu. Narekoval ga je kapetan fregate Anton Lenarčič iz Ljubljane, tedaj stanujoč v Piranu. Rojen je bil leta 1898. V mornarico je odšel kot aspirant 17. junija 1915, po gimnaziji v rojstnem mestu. 1. avgusta 1916 je postal kadet. Kariero je nadaljeval v jugoslovanski vojni mornarici, kjer je imel precej težav. Po podmorniški in torpedni specializaciji je 1. aprila 1937 napredoval v kapetana fregate. Po vojni je nekaj časa učil na Pomorski šoli v Piranu. Njegova izjava je zelo podobna Andoljškovi, le da je o Gruberjevih modelih pripovedoval aspirantom in kadetom tedanji kapetan bojne ladje Alojz Šušteršič iz Ribnice. Le-ta je predstavil puljske modele kot nedvomno delo Gabrijela Gruberja »iz Ljubljane«. Vedel je tudi, da je v Ljubljani ohranjenih več modelov te delavnice, med njimi tudi »Kaiser Karl VI.«.

Četrty zapis je nastal leta 1958. V družbi več oficirjev jugoslovanske vojne mornarice iz prvih letnikov vojnopomorske akademije v Dubrovniku, med katerimi so sedeli tudi avstrijski vojnopomorski oficirji (in med njimi Hrvat Radivoj Fink), ki so se izrekli za Jugoslavijo, smo se pogovarjali o kapetanu bojne ladje Adolfu Mladiču iz Krškega, ustanovitelju in predavatelju akademije. Mladič je bil rojen 1866. Iz rodnega Krškega je odšel v mornarico kot aspirant leta 1885. 2. januarja 1886 je postal kadet. Kljub nacionalni usmerjenosti je imel razmeroma hitro kariero. Obnesel se je predvsem kot pedagog novih generacij pomorščakov. 1. januarja 1915 ga je veliki admiral Anton Haus povišal v kapetana bojne ladje. S tem činom je služil tudi v stari Jugoslaviji do smrti leta 1930. Je ustanovitelj vojnopomorske akademije v Dubrovniku, kamor je zelo rad spreje-

mal Slovence. Na sestanku prisotni oficirji, med katerimi je bil tudi intendantski podpolkovnik Radivoj Fink, so zatrdili, da je Mladič večkrat poudarjal ladijsko modelarstvo, posebno še tisto, ki ga je začel Gabrijel Gruber v 18. stoletju v Ljubljani. Enkrat je baje na nekem javnem predavanju na akademiji vzkliknil:

*»Nismo Kranjci samo kanalov kopali, znali smo delati tudi precizne stvari. Ko utegnate, si ogledjte ladijske modele v deželni muzeju v Ljubljani. In vedite, da so delo naših mojstrov.«*

Mladič je v svojem nacionalnem zanesenjaštvu nekoliko pretiraval vsaj glede mojstrov. Toda bistvo izročila ostane.

Egon Stare iz Ljubljane ni bil mornar. Poleg svojega poklica se je amatersko ukvarjal z zgodovino in zbiral kulturnozgodovinske predmete iz vse Slovenije. Leta 1959 nam je v več dni trajajočem pogovoru pripovedoval, da je preučeval Gruberjeve ladijske modele: »Predvsem jih je bilo več, kakor jih danes poznamo. Večinoma (!) so to bili modeli rečnih ladij, ki so plule po Savi in Donavi.« O znanih modelih morskih ladij pa je rekel:

*»Galeja je bila očitno izdelana po beneških načrtih, toda gotovo starejših od Gruberjevega poučevanja v Ljubljani. Veliki model, ki je bil pred leti v avli Narodnega muzeja, predstavlja bojno ladjo »Kaiser Karl VI.«, ki jo je Avstrija gradila na Reki med leti 1717 in 1719. Načrti so bili povzeti po istočasnih belgijskih in holandskih vzorih. Po mojem prepričanju so takšne ladje delali v tistem času v Anversu [francosko ime za Antwerpen, op. M. P.].«*

Na vprašanje, ali ni bila morda grajena v Trstu, je ostro zanikal, češ »Trst tedaj še ni imel takšnih zmogljivosti.« Stare je svoja izvajanja povzel po družinskem izročilu. To pa je imelo s pomorstvom in Primorjem več kot stoletne zveze.

Zelo zanimiv je zapis, ki ga je narekoval kapetan bojne ladje Ervin Fink, ko je leta 1965 videl v Pomorskem muzeju v Piranu »ljubljske modele Gruberjeve šole«, kakor se je izrazil. Ervin Fink se je rodil leta 1894 v Nemčiji službujočim slovenskim staršem. Leta 1909 je odšel v vojnopomorsko akademijo na Reki in je 13. junija 1913 postal kadet. 1. maja 1913 je bil povišan v poročnika fregate. V tem činu je začel službo v jugoslovanski mornarici. Bil je med tistimi oficirji, ki so se borili proti gnilobi v vojni mornarici, zato je bil leta 1940 na predlog ustaških elementov predčasno upokojen. V kapetana bojne ladje je bil povišan 31. decembra 1937. Bil



Model beneške vojne galeje. Last Narodni muzej Slovenije.  
Na ogled je v Pomorskem muzeju "Sergej Mašera" v Piranu.



Model beneške vojne galeje. Last Narodni muzej Slovenije.

Na ogled je v Pomorskem muzeju "Sergej Mašera" v Piranu.

je dober poznavalec vojnopomorske zgodovine že od akademije dalje; kasneje se je še izpopolnil. O modelih je pripovedoval:

*»Spominjam se, da sem kot mlad kadet med prvo svetovno vojno v Pulju videl dva modela – morda jih je bilo več – ki sta bila izdelana na popolnoma enak način, kakor so tile vaši. Admiral Maksimilijan Daublebsky [Fink je imel v mislih Daublebskega mlajšega, tj. pl. von Eichama, op. M. P.] je nam kadetom zatrjeval, da sta prišla modela iz Ljubljane in da sta delo jezuita Gruberja. Točno se spominjam, da je šlo za dovršeno fregato 18. stoletja, ki je bila izdelana še natančneje kot tale bojna ladja in je merila skoraj tri metre v dolžino. To mi je tako padlo v oči, da se od drugih spominjam le nejasnih obrisov. Ko zdaj gledam te vaše ladje, mi padejo v oči podstavki. Vidite, lahko bi rekel, da so bili puljski enaki, ali vsaj to, da jih je izdelal isti rezbar. Vsekakor gre za isti način dela, isto barvo in isto ali vsaj zelo podobno motiviko. Ne, ne more biti drugače.«*

V nadaljevanju se je Fink spominjal, da je Daublebsky pripovedoval o Gruberju, da je izdeloval (morda samo risal) modele rečnih ladij in mo-



dele tedanje avstrijske vojne mornarice in trgovske flote. Še celo to je vedel, da je bila v Gruberjevi palači v Ljubljani lepa zbirka takih modelov, ki so jo kasneje raznesli. Po Finkovem naj bi Daublebsky to zbirko označil kot muzej.

Ing. Andrej Pegan iz Ajdovščine (stanujoč na Reki), eden od očetov dirigiranega torpeda, izumitelj, strasten zbiralec in sam odličen modelar, je svojo izjavo narekoval leta 1965 v starosti 89 let. Rojen je bil leta 1876 v Potočah pri Ajdovščini. Leta 1897 je končal srednjo strokovno šolo vojne mornarice v Pulju. Po dveh dolгих potovanjih na Kitajsko in v Ameriko se je vpisal na univerzo. Postal je torpedni inženir. S torpedistiko se je ukvarjal vse svoje življenje. V prostem času je izdeloval odlične modele vojnih ladij.

»Tukaj na Reki,« je rekel,

*»so kmalu po proglasitvi proste luke leta 1717 začeli graditi prve bojne ladje nastajajoče avstrijske vojne mornarice. Od starih ljudi na Sušaku sem pred vojno slišal, da je bila prva takšna gradnja linijska ladja ›Kaiser Karl VI.‹ Imela naj bi 106 topov na štirih krovih. Po pripovedovanju so jo gradili belgijski mojstri in hrvaški ladjedelniki po načrtih, ki so prišli iz Atnwerpna ali morda iz Holandije. Iz izročila, ki sem ga slišal v mladih letih na Reki, v Pulju in Ljubljani, sem povzel, da je bil v Ljubljani narejen lep model te ladje. Tam je bila broderska šola – tega pa ne smemo razumeti kot čista ladjedelska – ki jo je vodil jezuitski inženir in profesor Gabrijel Gruber. Veste, Gruberju je najbrž pomagal tudi Jurij Vega, ki je bil njegov učenec. Pa tudi druge pomočnike je imel. Spominjam se celo, da so mi pravili, da je bil eden iz vašega Pirana. Sicer pa so bili njegovi pomočniki večinoma Italijani, ki so prihajali na delo v Ljubljano. Če sodim po modelih, ki sem jih videl v Pulju, in modelu ›Karel VI.‹, ki sem ga opazoval v Ljubljani, sodim, da so bili Gruberjevi pomočniki dobri, celo odlični mojstri. Čeprav sem sam pomorski inženir in sem v življenju veliko modelaril, kaj takega ne bi zmogetl.«*

Moramo se vprašati, od kod Peganu takšni podatki? Ali so res samo rezultat zabeleženega izročila ali je prišel do njih s študijem virov in literature? Popolnega odgovora sicer ni, vendar se zdi, da je bilo njegovo znanje o Gruberju tudi plod študija, kajti med drugo literaturo je imel na policah nekaj letnikov revij Mitteilungen des historischen Vereins für



Model avstrijske bojne ladje Kaiser Karl VI. iz Gruberjeve delavnice v Ljubljani (1760–1770). Model je v lasti Narodnega muzeja Slovenije, razstavljen pa je v Pomorskem muzeju “Sergej Mašera” v Piranu.

Krein in Argo. Vendar so njegovi podatki iz reško-sušaškega izročila več kot presenetljivi.

Gruberjeve modele v Pulju je videl tudi kapetan fregate Božo Martinec, Hrvat iz Varaždina. Rojen je bil leta 1898. Mladeniča je oče poslal v Maribor, da bi se naučil nemško. Naučil se je slovensko in se navdušil za mornarico. 1. septembra 1917 je postal aspirant in leto kasneje je bil povišan v kadeta. Kariero je nadaljeval in leta 1937 po uspešno končani specializaciji v podmorniški flotilji in torpedni stroki dobil čin kapetana fregate. Ko je leta 1970 videl v Piranu razstavljene modele, je bil njegov prvi vzклик: »Vidi, vidi, Gruber!« Nato je pripovedoval, da sta Gruberja visoko cenila kapetana bojne ladje Alojz Šušteršič iz Ribnice in Henrik Seitz (Zajc) iz Celja, oba kasnejša kontraadmirala. Oba sta poznala delovanje »prve broderske šole v Ljubljani in njenega učitelja.« Nekoliko v šali, nekoliko zares je nadaljeval:

*»Slovinci imate sploh srečo s tujci. Eden takih tujcev je bil viceadmiral Karl Seidensacher, sicer rojen Celjan. No, ta je precej vedel tudi o vaših modelih. Včasih je v predavanjih in prostih pogovorih navrgel besedo o »prvi broderski šoli v Avstriji« Vidite, tudi Gruber je bil tujec. Slovinci se lahko ponašate z njegovim delom, z njim pa ne, ker je bil rojen Dunajčan. Modeli so pa le proizvod te ljubljanske šole!«*

Tudi Martinec je vedel, da je bil v Ljubljani ohranjen model linijske ladje »Kaiser Karl VI.«.

O Gruberju in njegovem delu je vedel precej tudi komodor Anton Dolenc iz Loža (stanujoč sicer v Orehku pri Postojni), ki je umrl leta 1920 v Splitu. O tem je pripovedoval njegov nečak Edvard Dolenc, ki je imel obravnavane modele za odličen proizvod Gruberjeve šole.

Izročilo iz časov avstrijske mornarice se je preneslo tudi na novejšo generacijo vojnopomorskih oficirjev in podoficirjev. Prvo takšno informacijo sta leta 1967 v Ljubljani dala skupaj ing. Ivan Rojnik in ing. Viljem Eržen, prvi artilerist, drugi kemik, ki sta o Gruberju marsikaj slišala od starih avstrijskih pomorskih oficirjev. Oba sta si hotela modele ogledati od blizu. Ker sta vedela za bojno ladjo »Kaiser Karl VI.«, sta odšla tako v Narodni muzej kakor po vojni v Pomorski muzej v Piranu. Rojnik si je nekatere detajle celo izrisal. Ker so ga opozorili še na dve ladji, je izrisal še palubo galeje in nekaj detajlov korvete na jadra in vesla. Risbe je primerjal z načrti belgijskih in holandskih ladij prve četrtine 18. stoletja. Tako je prišel do zaključka, da so načrti za »Karla VI.« prišli po vsej verjetnosti iz Antwerpna. Manj možnosti je, da so prišli iz Holandije, nobene pa, da bi prišli iz Anglije ali Francije. Nekoliko podobnosti je s španskimi admiralskimi in viceadmiralskimi ladjami tistega časa. Pa se ve, da so Španci marsikaj kopirali od Holandcev in Belgijcev. Eržen tem izvajanjem ni ugovarjal. Oba sta pa pripovedovala, da smo imeli Slovenci v jugoslovanski vojni mornarici prvega eksperta za Gruberjeve modele morskih in rečnih ladij. To je bil leta 1898 rojeni strojni inženir Anton Ošlak, sicer Štajerec, »kljub temu pa resen in študiozen človek«, sta dodala z nasmehom. Gruberjevo pomorsko delo je baje tako dobro poznal, da bi lahko o njem napisal romane.

Na Reki živeči poročnik bojne ladje Ivan Hofbauer je bil precej krajši. Po njegovem so bojno ladjo »Kaiser Karl VI.« gradili belgijski in hrvaški mojstri pred letom 1720, in to na Reki. To je posnel po pogovorih, ki jih je imel z ljudmi na Sušaku in na Reki. Baje je to bila prva velika ladja, ki je izšla iz reških ladjedelnih, zato so si jo ljudje zapomnili. Po njegovem naj

bi Gruber dobil načrte naravnost z Reke. Pripovedovalec pa Gruberja ni znal postaviti v določen čas.

Med jugoslovanskimi pomorščaki je verjetno najbolj poznal Gruberjeve ladje, ki so se ohranile v Ljubljani, mornariški podoficir, vodnik torpedne stroke Herman Vrečko, slikar in kipar amater, modelar in učitelj tehničnega pouka. Modele je poznal že od otroštva dalje. Skupaj z očetom si je večkrat ogledal bojno ladjo »Kaiser Karl VI.« v avli tedanjega deželnega muzeja. Ime ladje mu ni bilo niti najmanj sporno. »Prisegel bi, da se ni mogla imenovati drugače in da je to bila prva avstrijska bojna ladja.« Kot broderski podoficir je preučeval predvsem artilerijo in takelazo. Na osnovi očetovega pripovedovanja in lastnega opazovanja jo je datiral v prvo četrtino 18. stoletja. Po obliki, linijah in oborožitvi »bi jo najraje postavil na Holandsko, če ne bi vedel, da je imel belgijski Antwerpen enake ali vsaj zelo podobne ladje in da je bilo Avstriji lažje dobiti načrte iz Belgije kakor iz Holandije.« Po Vrečkovem pripovedovanju spada model v končno fazo dela Gruberjevih modelarjev. (Ne da bi vedel za »najspretnjšega mojstra«, je Vrečko govoril o modelarjih v množini, kar je zelo značilno.) Na vprašanje, kaj misli pod končno fazo, je brez pomisleka odgovoril:

*»Gruber je bil teoretik in praktik. Na osnovi praktičnega prikaza določene gradnje ali aparature [tu je Vrečko poudaril, da je ta izraz ponesrečen, op. M. P.], je poglobljajl teorijo ali sploh prihajal do nje. Če pomislimo na ladje, je moral najprej pokazati ogródje, izračunati ugrez, določiti potreben stabilizacijski balast, nosilnost, odpor vode in moč vetrov ali vesel, oborožitev, posadko in podobno. Če pogledamo model galeje in model korvete, opazimo, da je pustil spodnji del reber odprt. To ni bilo slučajno. Po mojem je gotovo, da je svoje učenice učil najprej na ogródju, tj. kobilici, prednjem in zadnjem stativu in na rebrih. Tu je moral zopet poudarjati glavno rebro in slediti zaporedju ostalih s točnimi izračuni. In nato je šele prišel na oplato, krov in ostalo gradnjo. Na koncu je moral na osnovi vseh ostalih podatkov, vključno s površino krova in stranic, izračunati površino jader in moč takelaze. Na osnovi praktične gradnje je torej podajal teorijo, ki se je učencem vtisnila v spomin. Ne bom se čudil, če bo to kdaj tudi praktično dokazano.«*





Pogled na ladijsko poleno vojščaka na modelu Kaiser Karl VI.  
Last Narodni muzej Slovenije.

Tako Vrečko. Gotovo je ta zapis, ki je nastal leta 1964 v Piranu ob razstavljenih modelih, ključ za reševanje celotnega poteka pedagoškega procesa na brogarskem oddelku mehanične šole.<sup>16</sup>

Če strnemo doslej navedene podatke, jasno vidimo, da je bila delitev modelov iz rečnega in morskega ladjedelstva od modelov za pouk hidravlike in kmetijstva smotrna predvsem zaradi tega, ker je pouk »brodarstva« kot splošne pomorske stroke, in ladjedelstva še posebej, potekal ločeno od pouka ostalih strok, in to ob praktičnem prikazovanju že izdelanih modelov prek izračunov vseh potrebnih podatkov do teoretičnih zaključkov. Teorijo so poučevali na osnovi prakse. Od tod so jo razvijali naprej, kar dokazujejo nove Gruberjeve ladje (nesposobne, kakor jim pravi Hacquet), ki so plule po Savi in najbrž tudi po Donavi.

Navedeni podatki, zlasti pa izročilo, ki se je ohranilo pri pomorščakih, odgovarjajo deloma tudi na tretje postavljeno vprašanje. Če bi namreč upoštevali samo tiste štiri modele, ki jih omenja Müllner v svoji opombi, se najbrž ne bi pojavila potreba po posebni dvorani. Dovolj bi bila srednje velika učilnica. Videli smo pa, da omenja izročilo še vsaj dva modela vojnopomorskih ladij v avstrijskem mornariškem muzeju v Pulju. Dalje so tu še na novo ugotovljeni modeli iste šole, in sicer že omenjeni modeli vlačilca za prevoz lesa, fregate v gradnji, rečne tombase in rečne »ladje« (po eden v Ljubljani in Piranu). Sicer so zelo opazne razlike v izdelavi, kajti nekateri modeli so bolj grobi in manj precizni od drugih, vendar – kakor bomo videli kasneje – obstajajo za to prepričljivi razlogi. Skupaj smo tako našli deset modelov, torej šest več, kot je bilo znanih Müllnerju. Tu pa je še »nerazumljiva« Hacquetova pripomba, ki pravi – po Müllnerju – dobesedno: »Sam sem s takimi nesposobnimi ladjami preplul celotni tok [Save, op. M. P.] po vsej njeni dolžini.« Müllner k temu dodaja: »To naj bi bile jadrnice, ki pa so bile kmalu opuščene.« Tu je kontinentalni Müllner zašel v pomoto, ki je vso stvar precej zapletla. Vsekakor Hacquet ni mogel pluti niti z bojno ladjo »Kaiser Karl VI.« niti z beneško galejo, še manj pa z manjšo korveto na jadra in vesla, ki bi bila za manevriranje po reki več kot okorna. Dvomljivo je, da bi lahko po Savi plula trgovska ladja, ki je omenjena kot četrta, kajti njen ugrez je bil za nekatera mesta na Savi

16 Vse omenjene zapise je zapisal avtor neobvezno in so shranjeni pri njem. Za podatke o posameznih oficirjih Avstro-Ogrske prim. Redaktion der »Mitteilungen aus dem Gebiet des Seewesens«, 1876–1918, *Almanach für die K. u. K. Kriegsmarine*. Za podatke o jugoslovanskih oficirjih prim. posamezne Rangliste 1929 in 1939; Podhorsky 1972; Podhorsky 1970.

odločno preglobok. Vendar je morala Hacquetova odklonilna sodba slone-  
ti na dejstvu, ki je tako ostro sodbo vsaj deloma opravičilo.

Oglejmo si na kratko, kaj pravi Hacquet. Po kratki obravnavi Save in njenih značilnosti ter nevarnosti (mišljene so nevarnosti za plovbo in plovne objekte) prehaja na zgodovino »plovbe po naši deželi« od Karla VI. naprej. V odločilnem trenutku za plovbo po Savi (1768 do 1774) se je – po Hacquetovem mišljenju – pojavil v Ljubljani napačen človek, ki kot predstojnik plovbe ni bil sposoben napraviti vsega tistega, kar so upravičeno pričakovali od njega. Hacquet nikjer ne navaja imena tega moža, vendar je očitno, da gre za Gruberja, kar dokazuje med drugim tudi trditev, da so kranjski deželni stanovi in verjetno tudi dunajska vlada »storili napa-ko, da so moža odtegnili od njegovega pravega poklica, ki je bil oltar, ne pa navtika.«<sup>17</sup> Dalje Hacquet prav strupeno napada »napačnega človeka« zaradi zapravljenosti, alkimizma in vedeževalstva. Glede plovbe (po Savi) pa pravi:

*»Ves prometni svet je videl, da so bili posli za izboljšanje plovbe, ki so bili zaupani njegovim rokam, zlorabljeni, da je velike vsote zapravil z otroškimi neumnostmi, tako da bi imela brezdalna glava, če bi hotela objaviti vse te abderitske dogodke, dovolj snovi, da bi napolnila debel zvezek, in bi za to stoletje gotovo odkrili neverjetne stvari.«*

Med temi »stvarmi« pa so tudi savske jadrnice, o katerih Hacquet pravi:

*»Komaj se je pričelo misliti na to, da bi napravili Savo plovno in da bi razpadla [tj. zrušena] in deloma ponesrečena dela starih popravil, so že vnaprej zahtevali del denarja za gradnjo ladij, za katere bi mislil, da so bolj sposobne za morje kakor za rečni tok, ki je poln čeri.«*

Tu ni težko dognati, da je Müllner mislil na štiri ohranjene in tedaj znane modele morskih ladij, ker Hacquetovega pisanja ni prav razumel. Po drugi strani lahko ugotovimo, da Hacquet misli na ladje za priobalno plovbo na jadra. Gotovo pa je tudi, da so imele tudi vesla ali vsaj gonilne drogoe. Dalje Hacquet pravi:

*»Vse te po malem otročje navtične naprave so bile prevelike in premajhne, prevelike od Ljubljane do Siska, kjer se znajdemo [...] v veliki ravnini Ilirije in kjer se Sava pojača s Kolpo, premajhne pa od imenovanega mesta do Beograda, kjer se reka izliva v Donavo.«*

17 Hacquet 1784, 151–3.

In dalje:

*»Medtem ko so take ladje potrebovale enako posadko kot tiste, ki so bile primerne naravi reke, katere bi manj stale, in so v deželi navadno v uporabi ter nosijo trikrat večji tovor. Le komu more priti na misel uporabljati jadrnice na reki, ki je tako deroča in vijugava in so pri tem še njena obrežja obraščena z gostimi gozdovi?«*

Že do tega mesta je Hacquetovo pripovedovanje nadvse zlobno. Vendar pove marsikaj, kar nam pri Müllnerju in drugih piscih ni bilo razumljivo. Predvsem pa je treba pribiti dejstvo, da je Gruber dal graditi jadrnice za plovbo od Ljubljane do Beograda. Ta novost ni bila povsem posrečena, bila pa je za svoj čas revolucionarna vsaj kot poskus, da bi se v neki kontinentalni državi uvedla plovba na jadra po za to primernih rekah. Da Sava ni bila popolnoma primerna za takšno plovbo, Gruber tedaj še ni mogel vedeti. Iz izkušnje pa je to vedel Hacquet, vendar najbrž nekaj let potem, ko so bile spuščene v vodo prve takšne jadrnice. In tu podajamo celoten Hacquetov stavek, ki je pri Müllnerju nekoliko okrnjen: »Sam sem preplul celotni tok (Save) v vsej njegovi dolžini s takšnimi nesposobnimi ladjami, toda jadra niso mogla biti nikdar uporabljena.« V Hacquetovem poročilu je še ugotovitev (1784): »In sedaj so te dragocene ladje, za gradnjo katerih so bili porabljeni tudi cerkveni skladi, že nekaj let v pozabi, ne da bi dale najmanjšo korist.« In sredi tega negativnega poročila vzklikne Hacquet s Castriotom: »Preženite daleč od sebe vedeževalce iz zvezd in izdelovalce zlata!«

Med vsemi poročili o Gruberju kot ladjedelskem inženirju – kajti to mu priznava – je Hacquetovo najbolj strupeno. Ne moremo mu pa zanikati določene mere objektivnosti, čeprav tudi on o navtiki in plovbi ni vedel mnogo. Gruberju priznava, da je dal zgraditi jadrnice za plovbo po Savi, ocenjuje pa te ladje, da so prevelike za pot od izliva Ljubljanske do Siska in premajhne za pot od Siska do Zemuna. Prav tako priznava, da so mu kranjski deželni stanovi zaupali navtiko. Če pustimo ob strani natolcevanje o alkimizmu, neprimernem trošenju sredstev in podobno, ostaneta ti dve dejstvi nesporni.

Tu nas zanima le prvo, tj. gradnja savskih jadrnic. Ne moremo prezreti zlobne Hacquetove pripombe, da so bile te ladje že v njegovem času (knjiga je izšla leta 1784) pozabljene. Tu je šel Hacquet odločno predaleč. Gruberjevemu življenjepiscu Müllnerju moramo, kljub njegovi izraziti kontinentalnosti, nerazumevanju navtičnih vprašanj in mešanju vojno-

pomorskih ladij s savskimi jadrnicami, priznati toliko resnosti in objektivnosti, da je hotel njegovo delo pravilno oceniti. Ko ugotavlja, da »izvira zadnja oblika v uporabi savskih ladij od Gruberja in njegovih ladjedelskih mojstrov«, ima popolnoma prav. Ko ugotavlja, da so te ladje med leti 1779 in 1801 prihranile ogromne vsote pri tovorninah za vojaške prehrabene Transporte<sup>18</sup> na mejo s turškim ozemljem, pove, da so bile Gruberjeve ladje uporabne in da je Hacquet pravzaprav pretiraval, ko je trdil, da so starejše ladje vozile trikrat večji tovor. Na vsak način gre za večje rečne tovrne jadrnice, ki so bile projektirane v Gruberjevi brodarški šoli in po vsej verjetnosti izdelane v Ljubljani ali nedaleč od nje. Toda Hacquet je imel v svoji negativni sodbi o njih deloma prav. Za takšno sodbo je imel dve osnovi: hidrografske in navtične; poslednjo kljub skromni vednosti o tej stroki. Sava je bila hidrografske nezanesljiva. Ne gre samo za vijugavost in obraščenost z gozdovi, kar Hacquet posebej poudarja, gre za menjavanje struge na nekaterih mestih, prav tako pa za velike nanose proda s hribovitih predelov, tako po glavni strugi kakor po pritokih; gre dalje za erozijo obrežij ob poplavih in velikih deževjih. Vse to je spreminjalo plovno »središče«, torej hidrografske podobo plovne poti, tako da je bilo krmarju težko ugotoviti in določiti pravo smer. Na vožnji po reki navzdol se je prav lahko zgodilo, da se je ladja s premcem zapičila v prodnato ali peščeno dno in nasedla ter obstala. Za vožnjo proti toku pa je bila takšna ladja prepočasna, nerodna in nezanesljiva. Toliko glede hidrografskih osnov. Tem so se seveda pridružile navtične, ki niso nič manj odločilne. Sava teče po predelih, kjer so dokaj pogosti severni in severovzhodni vetrovi. Dober navtik je s pravilnim manevriranjem in ravnanjem z jadri to lahko izkoristil, ko je vozil v smeri toka. Prav zaradi tega kasnejša poročila – v nasprotju s Hacquetom – govore o znižanih tovorninah in velikih prihrankih pri vojaških tovorih. Če je govor o tem, potem lahko sklepamo, da je bilo na območju Save na Kranjskem, Štajerskem in Hrvaškem dovolj dobrih navtikov. Če bi jih ne bilo, bi se omenjena poročila gotovo glasila drugače. Hacquetu pa moramo pritrditi glede vožnje proti toku. In očitno je, da je svojo uničujočo sodbo zasnoval na eni od voženj od Beograda proti Kranjski oz. Zalogu. Za vožnjo proti toku bi jadrnica potrebovala širok manevrski prostor za tako imenovano cik-cak plovo; to je bilo možno na primer na Donavi in Renu, v ozki strugi Save pa gotovo ne. To pomeni, da so lahko uporabljali jadra le ob izredno primernem jugovzhodnem vetru, kar je v omenjenih predelih dokaj redek pojav, in še to ob stalni ne-

18 Müllner 1900, 90–1.



varnosti, da ladja nasede. V veliki večini primerov so za vožnjo proti toku prišla v poštev le vesla in gonilni drogovi. Za majhne ladje je taka plovba izvedljiva dokaj ekonomično, za težje in večje pa je takšna plovba neekonomična in navtično oporečna. Kljub temu pa lahko rečemo, da je bila vožnja v smeri toka toliko ekonomična in hitra, da je opravičila počasno povratno pot. Toda Hacquetu so bili hidrografske in navtične oziri, kakor jih je on razumel, dovolj, da je ta tip jadrnic označil za nesposobne.

Hacquet je svojo sodbo ustvaril na osnovi dveh ali več voženj v smeri Beograd – Sisak – Zalog. Da pa je svojo odklonilno stališče tako odločno napisal, je moral takšne ladje nekje videti in presoјati z vsemi tehničnimi podatki pri roki. To pa nas zopet pripelje v Gruberjevo dvorano za ladijske modele v mehanični in hidravlični šoli. Prastara praksa, ki se vleče od srednjega veka dalje (primer: Benetke, Livorno, Genova) je zahtevala, da se poleg ladje zgradi tudi model. Nekateri ladjedelci (primer: Trst, Piran, Koper, Benetke, Ancona) so na osnovi načrtov izdelali najprej model, nato šele ladjo. Nekaj takih modelov se je ohranilo. Zato lahko mirno trdimo, da so ljubljanski ladjedelci poleg modelov, ki so služili izključno pouku, izdelovali tudi modele savskih jadrnic, ki so bile projektirane na šoli. Zato je gotovo, da je bilo v dvorani poleg omenjenih tudi nekaj modelov savskih ladij, kakor so bile barketoni, barcelle, sechsrine in »ladje«, pa tudi kak model novih savskih jadrnic. Če že zdaj upoštevamo način dela in pouka na šoli, potem lahko govorimo vsaj o treh modelih teh pri Hacquetu tako omalovaževanih jadrnic. Gotovo je, da je Hacquet ustvaril svojo sodbo tudi na osnovi modelov, a žal jih ni opisal, ni navedel njihovih konstrukcijskih napak in se je dal zavesti splošnemu neodobravanju, ki se je tedaj širilo proti patru Gruberju. Zato moramo njegovo sodbo o jezuitovem delu jemati zelo zadržano.

Iz vsega tega se da sklepati, da je bilo v dvorani zbranih več modelov, kot jih danes poznamo. Na osnovi tu navedenih podatkov lahko naštejemo te modele: bojna ladja »Kaiser Karl VI.«, korveta na jadra in vesla, beneška galeja, fregata v gradnji, vlačilec za prevoz in vleko lesa, trgovska dvojbornica (vse hranijo v Piranu), vsaj dve fregati (hranili so ju v puljskem mornariškem muzeju), ena tombasa (hranijo jo v Ljubljani) in ena »ladja« za plovbo po Ljubljani (hranijo jo v Piranu). To so ohranjeni ali po izročilu mornarice izpričani modeli. Če so bili v zbirki modeli tipa tombasa in »ladja«, so bili tudi modeli tipa barketone, barcella in sechsrina. Če k vsem tem prištejemo še tri Gruberjeve savske jadrnice, tj. eno v gradnji, drugo na pol izgotovljeno in tretjo izgotovljeno, imamo skupaj 16



*Model šambeka oz. korvete. Last Narodni muzej Slovenije.*

modelov (število je verjetno nižje, kot je bilo modelov v resnici), ki so zaslužili karakteristiko natančnosti, kakršno jim daje Gruber v svojem poročilu, in estetičnosti, ki jo lahko opazimo pri šestih od osmih ohranjenih modelov. 16 modelov v velikem merilu pa je nedvomno zahtevalo posebno, in to večjo dvorano. To še zlasti zato, ker so bili modeli namenjeni pouku ladjedelstva in navtike in so torej zahtevali večji prostor že zaradi učencev, ki so morali opazovati izvedbo in detajle.

Morda je najmanj zapleten odgovor na četrto vprašanje. Gruber je poznal Trst in zelo verjetno tudi Reko.<sup>19</sup> Kot pedagog, ki se je ukvarjal z ladjedelstvom in – če imamo Hacquetovo poročilo za točno – z navtiko,

<sup>19</sup> Podatke mi je posredoval dr. Jože Šorn, za kar se mu iskreno zahvaljujem.





Model rešilnega čolna. Last Narodni muzej Slovenije.

je poznal tržaško pomorsko šolo, ki je bila ustanovljena 15 let pred njegovim prihodom v Ljubljano.<sup>20</sup> Vedel je, kaj tam poučujejo in kako šola deluje. Ni dvoma, da so se tržaški dijaki ukvarjali tudi z modelarstvom. Tržaško modelarstvo pa ni moglo biti na kdove kakšni višini. Najbrž je tako po preciznosti kakor po estetskem videzu daleč zaostajalo za beneškim. Vsekakor Gruber ni mogel biti zadovoljen z izdelki tržaške (kasneje reške) pomorske šole. Če v svojem poročilu navaja, da je dal izdelati modele v velikem merilu, pomeni, da je v Trstu videl majhne modele, ki mu niso povedali tistega, kar je od modelarstva pričakoval, ker niso mogli upoštevati podrobnosti. Gruberjevo poročilo poudarja pedagoški moment modelov, kajti treba je bilo usposobiti tako domače delavce kakor tudi poglobljati ladjedelsko teorijo bodočih inženirjev. Zato je od svojega »ladjedelskega mojstra« – bodi že tukaj povedano, da ni mogel biti samo eden – zahteval tudi »najmanjše stvari« in »vse podrobnosti«. Takšne zahteve pa so izključevale majhno merilo. Zato torej odločitev za velika merila. K temu je treba dodati še to, da je Gruber pričakoval od »svojih« modelov največjo korist za vso državo, kar izrecno poudarja in kar mu je

<sup>20</sup> Pahor 1970, 44.

treba verjeti, ker ni v poročilu nobene opore, ki bi nas zavajala v drugačno sklepanje.

Če vse te ugotovitve povežemo s številom in lepoto ladijskih modelov njegove dvorane, pridemo do sklepa, da je imel popolnoma prav, ko je zbirko ocenil za »edinstveno v naših deželah«. Zato ni čudno, da so bili modeli po njegovem odhodu iz Ljubljane deloma razneseni, da jih je kasneje nekaj prevzela vojna mornarica – prav tako iz pedagoških namenov. Če temeljito preučimo razne zapise pri posameznih mornariških oficirjih, inženirjih in podoficirjih avstrijske in jugoslovanske vojne mornarice, predvsem Vrečkovega in Peganovega, nam pedagoški moment stopi pred oči kot prvi in najvažnejši. In to je bil Gruberjev cilj, kar dokazuje že večkrat omenjeno poročilo. Čeprav so bili modeli, ki jih omenja izročilo, prepeljeni v mornariško bazo v Pulju po letu 1849, torej že v dobi, ko so začeli graditi ladje na parni pogon, ne moremo mimo dejstva, da veliki tvorec avstrijske vojnopomorske baze v Pulju viceadmiral Hans Birch von Dahlerup ni verjel v zmago strojev, ki jih je imel za modno muho, marveč v zmago jader, o čemer je najbrž prepričal tudi svojega naslednika generalajtnanta von Wimpfena, ki ga imamo za začetnika mornariškega muzeja v Pulju.

Pedagoški moment torej. Ta vključuje vse tisto, kar je Gruber v svojem poročilu nakazal, in vsekakor tudi ladjedelsko teorijo, ki je bila v njegovem času, kakor v času ustvarjanja mornariške baze v Pulju, več kot potrebna.

Gruberjev zapis, da bodo na modelih izobražujoči se učenci koristili vsej državi, pa skriva še veliko več kot samo pedagoški moment. Pod besedama »vsej državi« ne moremo razumeti samo kopnega. V primeru broderske šole ne smemo misliti samo na plovbo po rekah, v našem primeru po Savi. Misliti moramo tudi na plovbo po morju, saj smo v dobi, ko je Avstrija ustvarjala svojo vojno in trgovsko floto. Da je Gruber intenzivno mislil na morje, dokazujejo modeli morskih ladij, predvsem pa tistih, ki so bile namenjene obrambi Jadrana, pa tudi obrambi trgovske flote pred sredozemskimi korzarji, ki so brez usmiljenja napadali vse ladje, ki so vozile vrednejše tovore in »človeški material«, kateri se je dal odlično prodati v suženjstvo na trgih na Rodosu, Cipru, v Smirni in drugod. Na drugi strani so štirje od ohranjenih modelov modeli globokomorskih ladij. Globokomorski sta bili tudi fregati v mornariškem muzeju v Pulju. Po zapisu Riharda Makovca lahko domnevamo, da jih je bilo več. Podobno se da sklepati po zapisih Vladimirja Andoljška in Ervina Finka. Od vseh ti-

pov trgovskih ladij, ki so tedaj plule pod avstrijsko zastavo (nava, keč itd.), sta ohranjeni le že omenjena dvojambornica in vlačilec. Zdi se neverjetno, da bi Gruber usmeril svoj pogled samo na ladje za priobalno plovbo, kajti v obeh primerih gre za manjše ladje. Zato lahko rečemo, da je bilo modelov vsaj nekoliko več, in spričo nebogljenosti modelov tržaške pomorske šole so pomenili tedaj za Avstrijo resnično edinstveno zbirko splošnopomorske in pedagoške vrednosti, ki je lahko koristila vsej državi. Le tako je Gruberjevo poročilo lahko razumljivo.

Preostane nam še peto vprašanje, ki je morda med vsemi najbolj zapleteno. Zakaj so na mehanični in hidravlični šoli poučevali astronomijo? Nedvomno je moderno zasnovano kmetijstvo potrebovalo določeno astronomsko znanje, vendar bi takšen pouk lahko imeli brez posebnega astronomskega observatorija. Mehanična in hidravlična šola, da ostanemo pri njenem uradnem nazivu, pa je imela pouk, ki je bil zasnovan na astronomskem opazovanju; torej je premogla vsaj en teleskop in nekaj merilnih instrumentov, s katerimi so si dijaki pomagali. Zato je popolnoma gotovo, da pouk astronomije ni mogel biti namenjen samo dijakom agrikulturnih ved. Za mehanične vede je bil pouk astronomije brez vrednosti. Tu pa je še hidravlika. Če pojem hidravlike obravnavamo v današnjem smislu, potem moramo odkloniti astronomijo kot potreben predmet v njeni funkcionalnosti. Stvar postane drugačna, če se zamislimo v čas druge polovice 18. stoletja. Sicer na prvi pogled ne vemo popolnoma nič o tem, kaj vse je vseboval pojem hidravlike na Gruberjevi šoli, toda ne smemo pozabiti, da je dalo 18. stoletje prve resne rezultate tako v hidrodinamiki kakor v hidrostati in hidromehaniki. Imamo torej vso pravičo domnevati, da hidravlični pouk ni bil zasnovan samo na opisovanju, proučevanje ter načrtovanju raznih stiskalnic, črpalnih naprav, vodnih strojev itd., temveč da je bil zasnovan veliko širše in da so dobivali dijaki osnove hidravlike po rezultatih in merilih takratnih dognanj. Toda med tipičnimi hidravličnimi pojavi je tudi bibavica. Za njeno pojasnitev je že potrebno minimalno poznavanje astronomije ali vsaj lunine privlačnosti. Vprašanje je, kaj ima bibavica opraviti v mehanični in hidravlični šoli v Ljubljani. Ugotovili smo, da so kranjski deželni stanovi Gruberju zauपालi »brodarsko šolo«. Torej je imela mehanična in hidravlična šola poleg uradnega še neuradno ime »brodarska šola«. Iz vsega doslej povedanega, lahko sklepamo, da je bilo »brodarstvo« eden od njenih poglobitvenih ciljev. Toda to ni vse. Pod splošni pojem »brodarstvo« spada v tistem času tudi ladjedelstvo. Ladjedelski inženir pa je moral izračunati ugrez ladje

pri polni in delni obremenitvi. Prav tako mora ladjedelski inženir izračunati upor vode, potrebno površino jader za izkoriščanje moči vetrov in premagovanje upora vode. Dalje je naloga ladjedelskega inženirja izračunati potrebno težo balasta zaradi uravnavanja stabilnosti ladje na vodi. Vse to pa po pojmih tedanje dobe spada v hidromehaniko in hidrostatično. Ker so na broderski šoli izdelovali modele morskih ladij, so morali dati tudi osnove omenjenih izračunov. Toda ladja služi plovbi, za plovbo pa je potrebno znanje astronomije. Zopet nastane vprašanje, kakšne opravke ima Ljubljana s plovbo po morju. Zdi se, da nobenih. Toda samo na prvi pogled. Vsi veliki ladjarji slovenskega rodu, kakor so bili na primer Franc Rakovec, baron Raigersfeld, Franc Tomaž Grošelj, Friderik Österricher in drugi, so v prvi polovici 18. stoletja prihajali prav iz Ljubljane. Vsaj v Rakovčevem primeru je dokazano, da je tudi plul.<sup>21</sup> Verjetno je treba plovbo pripisati tudi Grošlju. Ni nikakega vzroka, da bi se v tem času ne našli na morju tudi kranjski in ljubljanski kapitani in mornarji, ki jim je bilo znanje astronomije bolj potrebno kot ladjarjem. Malo pred Gruberjevim časom je na primer znan kapitan Gregor Cotič nekje z Goriškega. V Gruberjevem času poznamo kapitana in ladjarja Simona Mašero, neznan od kod, in njegovega sina ali nečaka Petra, ki se ima že za Tržačana.<sup>22</sup> Oba sta znana po popolnoma slučajno odkritih virih. Sistematični študij bo gotovo odkril še nove pomorščake.

Rekli smo, da je Gruber poznal Trst, da je gotovo obiskoval tržaško navtično šolo, ki jo je leta 1754 ustanovil njegov sobrat reški jezuit pater Franc Ksaverij Orlando. Tedaj – če ne že prej – se je Gruber seznanil z navtiko, saj jo je kot broderski inženir, ki je računal z ugrezom, balastom, močjo vetrov in uporom vode ob različnih vremenskih prilikah, (deloma) uvrščal med pojave, ki jih je preučevala tudi hidravlika. Ko pravi, da bodo modeli koristili vsej državi, misli na nekaj več. Ker je imela tržaška navtična šola tedaj še malo učencev, si je Gruber s svojimi ladjami in s svojim poukom prizadeval ustvariti državi ne samo ladjedelski, temveč tudi navtični kader, in temu je bilo najbolj potrebno poznavanje astronomije. Torej je bila tako imenovana »broderska« šola tudi navtična šola. In v tem vidimo smisel pouka astronomije, izdelave modelov morskih ladij v velikem merilu, kjer so bile vidne vse podrobnosti, posebne dvorane za te modele in pa astronomskega observatorija z veliko teraso. Ne moremo

21 AS, »Fotokopija dnevnika potovanja v Senigallijo, na Sicilijo in na Portugalsko v Pomorskem muzeju v Piranu,« *Prim. Raigersfeldovi spisi*.

22 Pahor 1970, 44; Pahor 1969, 6.

reči, da je Gruber osebno predaval navtiko. Zlobna Hacquetova pripomba: »Preženite daleč od sebe prerokovalce iz zvezd!« pa skoraj stoodstotno dokazuje, da je predaval astronomijo. Velika terasa je bila kot nalašč za to, da je »po zvezdah« predaval tudi astronomsko navigacijo, kajti od tam je bilo mogoče z instrumenti odlično določiti smer, oddaljenost in pozicijo raznih točk v okolici Ljubljane. Pa denimo, da je Hacquetova pripomba le golo natolcevanje. Čemu potem vse to? Vprašanje ima en sam odgovor: Gruber je gledal dovolj daleč v prihodnost, da je za stvari, ki se jih ni mogel lotiti sam, priskrbel dovolj spretne strokovnjake.

Ker že govorimo o tržaški navtični šoli in njenem ustanovitelju jezuitu patru Orlandu,<sup>23</sup> je treba poudariti, da je imela na začetku popolnoma navtični značaj. Ljubljanska »brodarska« šola je imela širši radij delovanja, kar pomeni, da je bila njena usmeritev bolj široka, kajti bila je usmerjena v vodne gradnje, ladjedelstvo, navtiko in navigacijo. Cilj obeh šol je bilo pomorstvo. Torej je popolnoma mogoče, da sta šoli – in če že ne šoli, vsaj oba jezuita – sodelovali v tem velikem cilju; do leta 1775 je to sodelovanje teklo med Ljubljano in Trstom, naslednjih deset let pa med Ljubljano in Reko, kamor je Orlando preselil svojo šolo z učenci vred.<sup>24</sup> Samo mogoče? Tu pridemo zopet do izročila. Ing. Andrej Pegan je v svoji izjavi izrecno poudaril, da je bila linijska ladja »Kaiser Karl VI.« grajena na Reki. Ne samo to. Pegan je po reškem izročilu, ki ga je preučeval vse življenje, povzel, da so bile tam grajene »prve avstrijske bojne ladje«. Torej je popolnoma naravno, da je Rečan Orlando lahko priskrbel Gruberju vse načrte, ki jih je ta potreboval, in to od ladjedelnic, ki so ladje gradile. To je le eden od primerov sodelovanja in dopolnjevanja dveh v pomorstvo usmerjenih šol. Gotovo bi jih s podrobnejšim preučevanjem odkrili še več. Popolnoma možno je na primer, da sta si jezuita delno delila tudi navtični pouk. In tu nastane domneva, ki smo jo deloma že nakazali in ki je toliko bolj verjetna, kolikor sta oba mislila na korist države. Med učenci tržaške in kasneje reške navtične šole (za Reko se seznami dijakov sicer niso ohranili, toda tudi tu ni moglo biti drugače kakor v Trstu) srečamo le redko katerega, o katerem bi lahko vsaj s polovično gotovostjo domnevali, da je kasneje postal vojnopomorski oficir. Avstrija pa je potrebovala šolane oficirje za nastajajočo vojno mornarico. Spočetka in deloma še v 19. stoletju

23 Pahor 1970, 44.

24 Pahor 1970, 45.

jih je najemala v tujini, zlasti v Genovi<sup>25</sup>, Neapeljskem kraljestvu in papeški državi. Imamo celo oficirje, ki izhajajo z Irske, iz Anglije in Francije<sup>26</sup> (Matej O'Flanagan, La Motte itd.). Zato je naravno, da je skušala izobraziti lastni pomorski kader, ki ga je deloma šolala v tujini, deloma pa na način korzarov, tj. na praktičnih vožnjah, kjer je vsak oficir prestal kariero od »mladeniča« (mladeniča palube) do odgovornih položajev ali poveljstva. Jasno je, da so takšni oficirji bolj obvladali terestrično kakor astronomsko navigacijo, četudi so znali pluti »po zvezdah«. Logično je torej, da je Gruber vsaj skušal posredovati astronomsko navigacijo bodočim vojnopomorskim oficirjem, in to seveda ob pouku navtike pri skrbno izdelanih modelih in pouku astronomije. Zlobna Hacquetova pripomba, da so navtiko zaupali napačnemu človeku, in pa Castriottov vzklik o pregonu vedeževalcev iz zvezd sta najboljši dokaz za to.<sup>27</sup> Toda prav te zlobne pripombe dokazujejo tudi, da je država – v tem primeru ne več samo kranjski deželni stanovi – Gruberju zaupala. Zato rahli dvom, da bi prvi avstrijski doma šolani vojnopomorski oficirji prišli iz Gruberjeve »brodarske« šole, skoraj popolnoma odpade.

Treba je še upoštevati, da so morali vsaj nekoliko astronomije in astronomske navigacije poznati tudi vojnopomorski pravniki ali – kakor so jim rekli tedaj – avditorji, ker bi drugače ne mogli soditi poveljnikov in drugih oficirjev v primeru navigacijskih napak. Nekaj astronomske navigacije so morali poznati tudi pomorski zdravniki (morda razen kirurgov – ranarjev), ki so smeli prevzeti poveljstvo na ladji, če sta zmanjkala poveljnik in prvi oficir (Detailoffizier). Prav tako je bilo potrebno, da so nekoliko navigacije, tudi astronomske, poznali pomorski dušebrižniki, ki so smeli nastopati kot razbremenilne priče. Kakor drugi, so se tudi ti lahko izobrazili v Ljubljani. Ob obilici modelov vojnopomorskih ladij, ob urejenem astronomskem laboratoriju z veliko teraso, kjer so lahko reševali pozicijske naloge, je takšno pojasnilo več kot verjetno. Končno je treba priznati, da je Avstrija dobila prve doma šolane oficirje in pravnike prav sredi druge polovice 18. stoletja. V astronomski navigaciji so se lahko izobrazili samo v Ljubljani, ker druge takšne šole v Avstriji ni bilo.

25 ÖStA, KA, »Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte [npr. Alfred in Richard Du Barry].«

26 ÖStA, KA, »Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte [npr. Mathäus O Flannagan, Anton La Motte, ki je v Avstriji dobil naziv barona itd.].«

27 Hacquet 1784, 151–3.



Iz celotne obravnave Gruberjeve mehanične in hidravlične ali »brodarske« šole, kakor se je neuradno imenovala, lahko sklepamo naslednje: Pod pojmom »brodarstvo« ne smemo razumeti samo vseh vrst vodnih gradenj od pristanov do ladij, temveč tudi navtiko in navigacijo. V primeru ladjedelstva je lahko ugotoviti, da se je šola ukvarjala s poukom in načrtovanjem rečnih in morskih ladij. Za morske ladje smo na osnovi števila ohranjenih modelov lahko ugotovili, da so imele prednost vojne pred trgovskimi, kar kaže na skrb za državne koristi na morju. Za navtiko nam Hacquetove pripombe dokazujejo, da je imela prednost rečna pred pomorsko, kar je spričo obstoja navtične šole v Trstu in kasneje na Reki popolnoma razumljivo. Za navigacijo lahko trdimo, da je imela prednost astronomska, ker so terestrično poučevali na tržaško-reški šoli. Pa tudi državne koristi, torej vzgoja novega domačega vojnopomorskega kadra, govorijo za to. Poudarek na državnih koristih nas je privedel do morja, kajti le s tem, tj. z morjem, so bile državne koristi popolne, Gruberjevo gledanje ali – če uporabimo Steskov izraz – gorečnost torej ni veljala samo rekam, ampak so njegovi dalekosežni načrti – Steskov izraz – veljali predvsem morju; prav to dokazuje njegov astronomski laboratorij. Končno je od Karla VI. naprej to terjala državna politika. S tem pa se Gruberjeva pomembnost ne zmanjša, temveč le poveča, ker se je znal popolnoma vključiti v svoj čas. Ta čas pa je terjal razgledane in pogumne ljudi. Kljub vsej zlobi, ki jo vsebuje njegovo poročilo, je Hacquet nehote Gruberju priznal obe lastnosti in pojasnil njegovo osebnost bolj, kot bi jo mogel katerikoli tedaj živeči pisec panegirikov.

Skoraj vsi v uvodnem delu te razprave omenjeni avtorji poudarjajo ladjedelstvo in ladjedelca. To vprašanje je ostalo nepojasnjeno. Vprašanje ladjedelca je prav zanimivo, zato si ga oglejmo nekoliko pobliže in ga skušajmo rešiti po najboljših možnostih. V Gruberjevem poročilu smo prebrali, da je najel enega najspretnjših ladjedelskih mojstrov in dal izdelati modele raznih ladij v velikem merilu. To je bilo 25. februarja 1779. V ugotovitvah Serajnikove smo prebrali Gruberjevo trditev, da je bila ena od dvoran njegove šole namenjena za ladijske modele. To je Gruber pisal 4. aprila 1783, torej štiri leta po omenjenem poročilu in že v času, ko je Hacquet pripravljal svoje negativno poročilo. V seznamu izdatkov za leto 1774 so trije ladjedelski mojstri z dvema sodelavcema, ki pravzaprav ne bi smeli biti dovolj zaposleni, ker so načrti za erarično ladjedelnico padli v vodo zaradi pomanjkanja sredstev. Po Hacquetovem poročilu pa obstaja tedaj nov tip savskih jadrnic. V vseh teh podatkih je nekaj nelogičnosti.



Poročilo iz leta 1779 govori o že izdelanih modelih, ki so najbrž že postavljeni (morda še ne vsi) v dvorani mehanične in hidravlične šole. V poročilu iz leta 1783 najdemo omenjeno dvorano, ki pa je bila načrtovana vsaj deset let prej. Torej je Gruber že leta 1774 vedel, da bo uporabil dvorano za ladijske modele. Na vprašanje, koliko jih je bilo že izdelanih in kje so jih hranili, da so jih rešili pred velikim požarom, ki je uničil jezuitski kolegij, najbrž ne bo mogoče nikoli odgovoriti. Toda tu se pojavlja še drug problem, tj. izrecno omenjeni najspretnější ladjedelski mojster. Kdo je bil in kdaj je stopil v službo? Koliko dobrih modelov je lahko izgotovil v enem letu? In končno ali je bil res samo eden?

Če si ogledamo model bojne ladje, ki mu izročilo daje ime »Kaiser Karl VI.«, osupnemo nad detajli, ki si jih je modelar privoščil. Tu je najprej čudovito izrezljana in polirana polena v podobi srednjeveškega vojščaka, za 45° nagnjena naprej; tu je čudovito izrezljana krma, ki predstavlja razne kose orožja tistega časa. Dalje lahko omenimo nad 200 rezljanih stebričkov ob krmni ograji, nad 200 različnih škripcev, dva sramotna stebra z vrhom v obliki človeške glave, nekaj sto metrov vrvja, jamborske koše, vezi, zaščitne mreže, lestve in tako naprej. Torej same nadrobnosti, ki so zahtevale natančno delo. Če ostanemo pri takelaži, so tu ročno šivana jadra z vsemi potrebnimi pritiklinami. Takšnih detajlov bi lahko našteali še in še. Toda tu je 106 topov, verjetno dveh velikosti in kalibrov. Vsak je zahteval svoj štirikolesni voziček, ki ga je bilo treba izdelati na roke. Vse te detajle je bilo s tedanjim orodjem težko izdelati. Ladja ima štiri krove; za vsakega je moral modelar izdelati še posebne detajle, jih sestaviti, oblikovati in vstaviti na ustrezno mesto. Ne bomo se zmotili, če rečemo, da je spreten ladjedelec potreboval vsaj dve leti, preden je napravil samo ta model z vsemi podrobnostmi. Če upoštevamo, da je za manjšo korveto potreboval 12 mesecev, da je skoraj toliko časa zahtevala izdelava galeje in ohranjene trgovske jadrnice, potem je potreboval vsaj štiri leta za doslej znane modele. Ugotovili pa smo, da sta obstajala še vsaj dva zahtevna modela fregat, od katerih je zahteval vsak najmanj po leto dni dela. Torej najmanj šest let za šest modelov pri najbolj skromni oceni potrebnega delovnega časa. Če dalje upoštevamo model, ki natančno prikazuje ogrodje fregate, tj. kobilico, stativo in rebra z osmimi obodi opiate, in model vlačilca na vesla, ki pa je že zelo poškodovan, potem lahko zgornji številki dodamo nekako še pol leta. Toda tu so bili še modeli rečnih ladij, po prejšnjih ugotovitvah najmanj osem. Denimo, da so zaradi svoje

preproste konstrukcije zahtevali samo leto in pol dela. Vse skupaj zne- se osem let dela. To so zahtevali samo modeli, ki smo jih mogli ugotoviti.

Potemtakem lahko rečemo naslednje: Gruberjevo poročilo 25. febru- arja 1779 o »najspretnjšem ladjedelskem mojstru« je bilo poročilo »post festum«, tj. iz časa, ko so bili modeli že končani in nameščeni v dvora- no, o kateri je poročal tudi 4. aprila 1883, torej spet »post festum«. Od za- četka gradnje šole do 25. februarja 1779 je torej poteklo nepolnih šest let. V tem času en sam mojster ni mogel izdelati vseh naštetih modelov. Po drugi strani je Gruber, če je leta 1773 načrtoval dvorano za ladijske mode- le, moral imeti že nekaj izdelanih in nekaj planiranih, da je lahko vedel, kakšno dvorano potrebuje. Vsekakor so bili že izdelani modeli savskih ja- drnic, če Hacquet poroča, da so te ladje že pozabljene. Pa tudi nekateri drugi modeli rečnih ladij so morali biti že pripravljeni. Iz tega izhaja, da Gruber ladjedelskega mojstra ni najel leta 1779, ampak mnogo prej. Kdaj? Edino možno pojasnijo daje seznam izdatkov za leto 1774. Tu so omenjeni že našteti ladjedelci in njihova dva sodelavca. Najverjetneje je, da tiči ce- lotna uganka v Tržačanu Spiritu Vigu. On je namreč edini, za katerega je v viru naveden datum nastopa službe: 18. februar 1774. Če bi ostali štir- je, tj. mojstra Michele Gabiatti in Checco Davanzo ter sodelavca Dominik Persolja in Franc Perušič, nastopili v istem letu, bi bil datum nastopa prav tako zabeležen. Ker ni, pomeni, da so delali vse leto in da so nastopili že prej. Ker pa je Gruber načrtoval že večkrat imenovano dvorano na osnovi že izdelanih modelov, lahko domnevamo, da so vsaj nekateri od njih na- stopili že leta 1772. V času od nastopa do načrtovanja nove mehanične in hidravlične šole so morali izdelati vsaj nekaj modelov, med njimi modele savskih jadrnic, tombaso in »ladjo«, ki jih je Gruber videl in že planiral v dvorano skupaj s tistimi, ki jih je imel šele v svoji zamisli.

Toda Gruber ni bil popolnoma zadovoljen z omenjenimi izdelki. Čeprav je model rečne ladje, ki ga hrani Pomorski muzej v Piranu, ned- vomno izdelan v isti delavnici, je bolj primitiven in bolj površen kot ka- snejši modeli, na primer tisti, ki ga hranijo v depojih Narodnega muzeja. Isto velja za lesni vlačilec, ki se mu kljub poškodbam pozna nedodelanost. S takšnimi modeli natančen učenjak, kakršen je bil Gruber, ki mu je od vsega začetka šlo tudi za poučevanje ladjedelstva in ladjedelske teorije, ni mogel niti smel biti zadovoljen. In tu nastopa tisti najspretnjši ladje- delski mojster, ki naj bi, oziroma ki je spravil zadevo tako daleč, da jo je Gruber kasneje tako dobro ocenil, ko je poročal o »v naših deželah edin-

stveni zbirki«. Ta najspretnější ladjedelski mojster ni mogel biti nihče drug kot Tržačan Spirito Vigo.

Ko se Müllner v svojem delu sprašuje, kje je Gruber dobil omenjenega mojstra, nakazuje možnost, da se je obrnil na Benetke, kjer je bila takrat visoka šola za ladjedelstvo.<sup>28</sup> Ne bomo zanikali, da utegne imeti Müllner popolnoma prav, kajti Spirito Vigo je lahko prišel iz beneške ladjedelske šole. To bi lahko dokazoval model beneške galeje, ki je res odlično izdelan, celo mnogo bolje kot sočasni modeli galej in drugih ladij v samih Benetkah in ga prav zato ocenjujemo kot najlepši model te vrste na svetu. Toda obstaja še druga možnost, ki je lahko verjetnejša. Moglo se je na primer zgoditi, da je Gruber v svojih pogovorih s patrom Orlandom v Trstu nakazal potrebo po takšnem mojstru v Ljubljani. Morda je bilo to celo v zvezi s planirano »erarično ladjedelnico«, za katero naj bi Gruberjeva šola vzgojila potreben strokovni kader. Morda je bilo to v zvezi z državnimi koristmi, za katere sta se oba jezuita pošteno zavzemala. Morda je bilo to v zvezi z brodersko šolo samo, ki naj bi koristila državi pri vzgoji navtičnega kadra. Dejstvo je, da je Vigo prišel v Ljubljano in začel delati na navedeni dan. Po drugi strani sta tedaj Trst in Reka imela dobre ladjedelske mojstre, ki so zaradi obilice dela pri gradnji avstrijske trgovske in vojne mornarice bili verjetno boljši od beneških ladjedelcev, ker je bilo v Benetkah zaradi izmozganosti republike ladjedelstvo v delnem zatonu, kljub obstoju visoke ladjedelske šole. Toda vprašanje je, če je bil Vigo res samo ladjedelski mojster. Vsi znaki kažejo, da je bil specializiran mojster modelar, ki je ostale štiri učil dobro modelirati, čeprav je ohranil njihov prvotni način dela in ga samo preciziral, posodobil in estetiziral. Iz osebnih dohodkov, ki jih navaja poročilo, sicer ni razvidno, da bi bil boljši mojster kot ostali, a njegovi strokovnosti v prid ne govori le dejstvo, da je prišel zadnji, marveč tudi kvaliteta izdelkov, ki so šli skozi njegove roke. Model tombase v Ljubljani, ki so ga izdelali ob njegovem prihodu, že nakazuje neprimerno večjo kvaliteto kot prejšnji modeli. Zlasti pa je to opazno na štirih modelih vojnopomorskih ladij in na modelu trgovske dvojbornice, ki jih hrani Pomorski muzej v Piranu.

Toda trije mojstri in dva sodelavca so za omenjene modele odločno preveč. Izračunani čas izdelave obstoječih in ugotovljenih modelov bi se, ob upoštevanju manjše Gabiattijeve in Davanzove strokovnosti ter strokovnosti obeh sodelavcev, skrajšal na približno tretjino. To bi pomenilo, da so bili modeli doslej znanih morskih ladij izdelani v približno dveh le-

28 Müllner 1900, 90–1.

tih. Vendar moramo temu oporekati že iz vzroka, ki ga navaja Hacquet. Vsaj od projektiranja erarične ladjedelnice dalje, verjetno pa še kakšno leto prej, so v Ljubljani ali vsaj njeni neposredni bližini gradili savske jadrnice, ki jih je načrtoval Gruber. Kdo naj bi jih gradil ali vsaj vodil njihovo gradnjo, če ne mojstri in sodelavci, ki so bili na plačilnem spisku? Gotovo so takšne ladje zahtevale večje ekipe delavcev. Potrebni so bili tesarji, smolarji, mizarji, kovači in vsaj nekaj nekvalificiranih delavcev. To pomeni, da so bili modeli rečnih jadrnic, ki so prišli v Gruberjevo zbirko, izdelani poleg ladje; se pravi, da je naročilo vsebovalo tudi izdelavo modela, kakor se je dogajalo drugje po Evropi. Morda bi lahko rekli celo, da so bile ladje grajene na osnovi modelov »ad usum Pirani, Tergesti« itd. Z Vigovim prihodom v Ljubljano se je izdelovanje modelov izboljšalo in estetiziralo. Od morskih ladij, ki jih danes poznamo, je bil pred Vigovim prihodom v Ljubljano izdelan model vlačilca, in še tu se pozna nekaj njegovega prijema v delu. Ker so imeli mojstri dovolj dela z rečnimi ladjami, je bil model verjetno izdelan po delovnih urah, in to na izrecno naročilo vizionarja, ki je v »naših deželah« ustvarjal prvo pomorsko muzejsko zbirko pedagoške narave. Verjetno je tudi, da je naročil izdelavo vlačilca prav zaradi tega, ker so bile takšne ladje v tistih časih najbolj zaposlene, in to s prevozom hrastovega in drugega ladjedelskega lesa iz naših pristanišč v Benetke in dalje v Italijo in Dalmacijo. To je edini starejši model, ki ni mogel biti izdelan v rednem delovnem času. To pomeni, da sta mojstra in sodelavca modelirala v prostem času in da je Vigo, po prevzemu odgovornosti za modelarstvo, to prakso sprejel kot običajno in jo osvojil, čeprav je verjetno, da je sam vsaj deloma modelaril tudi v rednem delovnem času.

Iz tega izhajajo naslednje ugotovitve:

- Vsi imenovani ljubljanski ladjedelski mojstri, razen deloma Viga, so bili zaposleni kot praktični ladjedelci, ki so gradili rečne ladje in izdelovali njihove modele po prastarem običaju.
- Modele morskih ladij so izdelovali po naročilu, vendar izven delovnega časa, kot ekipa pod vodstvom Spirita Viga kot najizkušenejšega v takšnih delih.
- Načrte morskih ladij je lahko priskrbel pater Orlando, ki je imel kot vodja pomorske šole v Trstu in od leta 1775 na Reki dobre zveze z ladjedelnici.
- Čas izdelave morskih modelov lahko postavimo med leti 1774 (vlačilec in ogrodje fregate) in 1783 (verjetno model bojne ladje »Kaiser Karl VI.«, ki je najbolj dovršen med njimi), ko je Gruber

dal svoje poročilo o izrabi prostorov mehanične in hidravlične šole.

- Modeli morskih ladij so v zbirko prihajali posamezno iz leta v leto, kakor so bili končani.
- Modeli rečnih ladij so prihajali v zbirko še pred letom 1774, in sicer tako dolgo, dokler je bila gradnja Gruberjevih jadrnic aktualna.
- Tako smotrno urejena izdelava modelov je bila predvidena od samega začetka, tj. od leta načrtovanja Gruberjeve palače oz. nove mehanične in hidravlične šole.
- Že od vsega začetka je Gruber vedel, da bodo modeli uporabljene v pedagoške namene, zato so bili izdelani po točno določenih zahtevah, ki so bile za pedagoške potrebe najbolj smotrne.

S tem je časovno vprašanje izdelave modelov morskih ladij rešeno, kajti postaviti ga moramo v celotno desetletje med 1774 in 1783, ko so bili že definitivno postavljeni v dvorano šole. Čas začetka izdelave modelov rečnih ladij lahko pomaknemo za dve leti nazaj, tj. v leto 1772.

V teku celotne razprave, tako po literaturi in dokumentih kakor po izročilu, se nam pojavlja pedagoškost kot temeljni element Gruberjevega modelarstva. Pedagoški moment je bil za »brodarsko« šolo še posebej pomemben, ker vključuje pouk teorije na osnovi prakse. Na podlagi pedagoškega momenta torej lahko določimo tudi zaporedje izdelave modelov doslej znanih morskih ladij. Gotovo je, da so se morali učenci najprej seznaniti z ogrođjem ladje. Zato ni dvoma, da je bil prvi izdelan model fregate v gradnji (verjetno na prelomu 1774 in 1775), ki ga sedaj hrani Pomorski muzej v Piranu. Na njem se odlično vidijo kobilica, vsa rebra, prednje in zadnje stativo ter osem obodov zunanje opiate. Vse skupaj sloni na lično izdelanih stebričih, kakor v pravi ladjedelnici. Izdelovalec je hotel pokazati način gradnje ogrođja in način njegovega zavarovanja. Vse skupaj je tako natančno izdelano, da lahko spoznamo glavna rebra in začetek izračunov stabilnosti bodoče ladje. Že tu opazimo, kje bodo nameščeni krovi z odprtinami za topove in kje bo glavno težišče za ugrez. Z osmimi zunanjimi obodi je izdelovalec prikazal glavne linije, tako da so si učenci lahko kaj kmalu predstavljali celoten trup.

Če se držimo izročila, potem moramo kot drugi in tretji izdelek Gruberjeve modelarske ekipe obravnavati izginula modela fregat v puljskem mornariškem muzeju. Eden od njih je imel še odprto dno, kar pomeni, da je bilo še vedno videti kobilico in spodnji del reber. Kapetan

bojne ladje Rihard Makovec je govoril med drugim tudi o nedokončanem modelu. To pomeni, da so izdelovalci pustili dno odprto prav zaradi tega, da bi učencem pokazali, kje bo nameščen balast, ki bo odločal o stabilnosti ladje. Drugi model fregate je bil dokončan. Oba sta bila trojambornika s križnimi jadri, z okoli 50 do 60 topovi in v celoti dovršeno takelazo. Oba sta imela po eno poleno, sramotni steber in okrašeno, tj. rezljano krmo. Modela sta bila gotovo izdelana v letih 1775 do 1777. Sledi zahtevni model korvete, ki je ohranjen v Piranu. Na prvi pogled je to dokaj preprosta ladja. Toda videz vara. Čeprav ima samo en krov, je njena konstrukcija precej komplicirana. Nad krmilom močno nagnjena krma dokazuje, da je bila večina balasta nameščena v zadnji polovici ladje in da se premec pri plovbi ni ugrezal globoko. To je dalo ladji okretnost in manevrsko hitrost, ki je bila za tiste čase zavidljiva. Že na modelu se da to odlično spoznati. Ladjedelec je s tem dosegel, da se je krma s kabino izravnala s pravilno izrabo balasta in vkrcanih ladijskih potrebščin. To je bila sicer ena od karakteristik vseh tedanjih ladij. Pri korveti pa je bila – morda iz taktičnih razlogov – še poudarjena, verjetno zaradi manevrskih razlogov, kar je bilo v Sredozemlju nujno potrebno zaradi piratov. Ladja ima dva krova, tj. glavni in poveljniški, na prednjem in srednjem jamboru po eno latinsko jadro, na zadnjem – najmanjšem – jamboru pa križno jadro; s posebnim drogom je na zadnji jambor privezan krmni flok. Ta tip korvete spada v vrsto ladij, ki so jo poganjala jadra, za slabo vreme (bonaco) pa je imela še 44 veslačev, ki so poganjali 22 vesel. Oborožena je bila s 36 topovi srednjega dometa, kar prav tako kaže na manevrske sposobnosti. Ker je modelar pustil dno odprto, da se vidijo rebra, je skoraj gotovo, da sta bila izdelana dva taka modela, torej eden popoln, ali vsaj da je Gruber drugega planiral. Model je bil verjetno narejen v letih 1777 in 1778.

Po letu izdelave sledi trgovska dvojambornica. Ladjica je izredno lepih linij, ob levem in desnem boku je ograjena z lično ograjo, s preprostimi, vendar lepo izdelanimi stebrički. Okroglo zaključen premec poudarja prednje stativo, ki se zaključi s podstavkom za poleno. Krmilo je odprto, tj. nima posebne strehe, ki jo srečamo pri vojnih ladjah. Jadra so latinska in imajo tako površino, ki ustreza celotnemu boku, kar je za ta tip jader precej. Celotna notranjost, razen prostora ob krmi in premcu ter prostora za balast, je izkoriščena za skladišča. Ob krmi so prostori za mornarje, na premcu pa prostori za kuhinjo in shrambo živil. V oboje vodi majhna bocaporta (grotla), skladišče za tovor pa zapira 12 velikih bocaport. Po grobi oceni gre za plovilo z 80 do 100 ton nosilnosti. Verjetno je bila lad-

ja izdelana leta 1789, vendar skupaj z drugimi manjšimi ladjami, ki jih ne poznamo.

Sledi biser ljubljanskega modelarstva, tj. beneška galeja, kakor rečeno, med najlepšimi modeli te vrste na svetu. Je trojambornik z latinskimi jadri. Površina jader ustreza površini boka in strehe poveljniške kabine, ki je nameščena na krmni strani krova. Kabina je na zadnji strani zaključena z ornamentirano izrezljano ploščo. Ob premcu, tik veslaških klopi, je nameščena kajuta za noštroma (danes bi mu rekli šef krova, tedaj je imel drugačne – priganjaške – funkcije) in njegovega namestnika. Med poveljniškim prostorom in prostorom za noštroma je nameščenih 56 veslaških klopi v dveh vrstah po 28.<sup>29</sup> Ker sta veslala po dva veslača z enim veslom, je hkrati delalo 112 veslačev (galjotov). In ker so se veslači menjavali po večkrat na dan (navadno vsake štiri ure), je morala imeti ladja vsaj dve moštvi veslačev. To pomeni, da je imela okoli 230 ljudi delovne posadke. Ob veslaških klopeh so nameščene galjotske verige, s katerimi so bili veslači privezani na ladjo. To je bil znak, da so bili veslači kaznjenci, ki so bili obsojeni na galejo. Kakor pri korveti, opazimo nagnjenost proti krmi. Torej je bila večina balasta nameščena na krmni strani trupa. Tu je treba opozoriti na napako, ki jo je naredil Müllner pri štetju veslaških klopi. Omenja jih namreč samo 34, tj. po 17 na vsaki strani. Napaka izhaja iz dejstva, da je bil model precej poškodovan in mu je manjkalo 22 veslaških klopi (po 11 na vsakem boku). Te so bile ob restavriranju modela deloma najdene v skladiščnih prostorih, deloma pa nadomeščene z novimi. Model je bil verjetno narejen v letih 1779 in 1780.

Končno je tu še model bojne ladje »Kaiser Karl VI.«. Z drugim terminom bi jo lahko imenovali »admiralska« ali vsaj »viceadmiralska« ladja. Med vsemi obstoječimi modeli je ta največji. V linijah je nekoliko okoren, torej brez tiste elegance v trupu, kakor jih imata korveta in fregata in kakor jih lahko slutimo pri modelu fregate v gradnji. Modelar ga je izdelal dokončno, kar pomeni, da je zaprl celoten trup in da so tudi notranji prostori izdelani, kakor jih je predvidel načrt za veliko ladjo. Na krovu ima vrsto podrobnosti od polene do reliefnega okrasja na krmi, stebričkov in drugih detajlov. Je trojambornik s križnimi jadri. Med posameznimi jambori plapolajo štirje floki in tri sošna jadra. Na krmnem jamboru ima veliko krmno jadro in na podaljšku premčnega stativa dve pomožni križni

29 Müllnerjeva napaka pri štetju veslaških klopi je bila razumljiva, kajti manjkale so prednje in zadnje klopi v obeh vrstah. Ob restavraciji modela so bile najdene v »grotlah« in deloma nadomeščene z novimi.



jadri. Če je kateri od modelov izdelan do vseh podrobnosti, kakor je poudaril Gruber v svojem poročilu, potem je to model bojne ladje. Modelarji so se lotili dela z izredno natančnostjo in so znali tudi najbolj grobe detajle na ladji estetizirati in jih tako uskladiti z okolico. Med vsemi naštetimi modeli je ta zahteval največ dela. Rekli smo, da bi modelar posameznik potreboval vsaj dve leti za njegovo izdelavo. Ob načinu dela Vigove ekipe ladjedelcev je delo trajalo približno toliko, kolikor bi za njegovo izdelavo potreboval posameznik. Zato lahko rečemo, da je izdelava tega modela trajala vsaj leto in pol, morda nekoliko več. Ne bomo se motili, če čas izdelave postavimo v leti 1781 in 1782. Tako je Gruber leta 1783 lahko poročal o dvorani, kjer je nameščena zbirka »ladijskih modelov, ki je v naših deželah gotovo edinstvena«.

Vsi ohranjeni in ugotovljeni modeli morskih ladij predstavljajo plovila, ki so bila namenjena plovbi po Sredozemlju in le deloma po Atlantiku in Indijskem oceanu. Po karakteristikah, ki so na vsakem modelu opazne, pa jih po izvoru nikakor ne moremo v celoti postaviti v Sredozemlje, kajti tipi, kot so na primer bojne ladje in fregate, niso nastali v Sredozemlju, ampak na območju Severnega morja in španske atlantske obale. Če sodimo po linijah, spada »fregata v gradnji« – in z njo tudi obe fregati, ki ju je hranil mornariški muzej v Pulju – med ladje, ki so se v prvi polovici 18. stoletja pojavile kot nov tip v območju Severnega morja. Njene vzore lahko iščemo na Angleškem. Seveda so se v deloma spremenjenih oblikah kmalu razširile tudi v ostale dele Evrope, predvsem v Španijo in na Portugalsko. Ker je imela Avstrija dobre trgovske odnose s Portugalsko, sodimo, da so Avstrijci svoje prve fregate posneli po portugalskih. Za bojno ladjo nam izročilo omenja kot izvirno mesto Antwerpen v Belgiji. Možno je tudi, da so svojo bojno ladjo posneli po tedanjih holandskih načrtih. Razlike sicer niso velike in zato prideta v enaki meri obe možnosti v poštev. Tipično sredozemska ladja je korveta. V tistem času so se pojavljale v Neapeljskem kraljestvu, na južni obali Francije in v Kataloniji. Sodimo, da je Avstrija svoje prve korvete zasnovala po neapeljskih vzorih. Za galejo ni nikakih dvomov. To je tipična beneška galeja, kakršne so se pojavile v zadnjih desetletjih 17. stoletja v Benetkah in z majhnimi spremembami in izboljšavami plule do konca Republike. Trgovska ladja je prav tako jadranskega tipa. Zaradi plitvega ugreza jo je nekdo celo imenoval »lagunska galeja«. To sicer ne drži, vendar prav plitvi ugrez dokazuje, da je bila bolj sposobna za priobalno kakor za globokomorsko plovbo. Takšne ladje najdemo v prvi polovici 18. stoletja na jadranski obali

Papeške države, v Neapeljskem kraljestvu, v Toscani in Liguriji. Avstrijci so verjetno svoje prve ladje tega tipa povzeli po vzorih Papeške države; morda so dobili načrte iz Ancone ali Senigallije. Preostane še vlačilec za les. Vsa njegova konstrukcija kaže na to, da je to tipična severnojadranska ladja za plitve vode. Borna je bila lahko le v Trstu, Benetkah, na Reki ali pa v kakem drugem pristanišču, od koder so avstrijski trgovci izvažali les v Benetke ali Dalmacijo ali srednjo in južno Italijo. Poleg lesa so takšne ladje lahko vozile le nepokvarljive tovore ali v povoščene rjuhe pakirano platno in druge vrste tekstila. Zato so bile prikladnejše za krajše vožnje, na primer za relacijo Trst–Benetke. Vsekakor je bila v Gruberjevem času toliko znana in tako uporabna, da se mu je zdelo vredno naročiti model in ga razstaviti v svoji dvorani. Ne vemo, kje je povzel načrte za tiste modele, ki so se popolnoma izgubili in jih niti izročilo ne omenja. Vsekakor pa je na mestu domneva, da jih je bilo več, kakor smo jih lahko našeli, saj bi drugače učencem ne mogel predstaviti plovbe svojega časa.

Imamo torej moža, o katerem smo do nedavna vedeli le to, da je v Ljubljani vodil gradnjo kanala za osuševanje barja, da je sezidal mehanično in hidravlično šolo in da se je ukvarjal s plovbo po Savi. Lahko bi bili upoštevali tudi njegovo učiteljevanje, vendar ga nismo dovolj. Omenjali smo njegovo ravnateljstvo »brodarstva« pa tudi njegovo brodarsko šolo. Nikoli pa mu ne bi pripisali takšne daljnovidnosti, na kakršno nas je opozoril njegov najhujši kritik in sodobnik Hacquet. Kakšne načrte pa naj bi imel globok »kontinentalec« v zvezi z morjem in pomorstvom? In vendar so tu ladjedelstvo, navtika, plovba, terestrična in astronomska navigacija. Vse to je uvajal v svoj pouk, vse to je spadalo pod splošni pojem »brodarstvo«. Država in dežela sta mu to zaupali. Ampak ob svojem odhodu v Rusijo je pustil za sabo tako malo pomorskih sledov, da je bilo prav težko spoznati, v čem je bila njegova »gorečnost« in kakšni so bili njegovi načrti. Ali je Hacquet vse povedal, kar je mislil v Gruberjevem delu? Njegova neprizanesljiva kritika nam je marsikaj odkrila, vsega pa gotovo ne. Marsikaj bi odkrila strokovnjaku za tisti čas, kajti poleg povedanega vsebuje še obilo natolcevanj, iz katerih bi morda še bolje izluščili misel in odlike osebnosti, ki je med prvimi odkrivala Slovencem skrivnosti morja in neba. Pater Gruber, ki mu je Hacquetova uničujoča kritika v marsičem spodnesla tla in je bila gotovo med tehtnimi vzroki za njegov odhod v Rusijo, bi bil moral biti svojega kritika vesel, saj ga je proslavil bolj kot katerikoli poznejši pisec.

Popolnoma jasno je, da je bil Gruber pomorsko zelo razgledan človek. Od kod ta razgledanost, ta vnema za pomorske znanosti, ni popolnoma jasno, ker pater Orlando s svojo šolo ne more razložiti vsega. Le Trst in Reka nista mogla ustvariti tako prodornega, v prihodnost zagledanega genija, posebno če še pomislimo, da so bili njegovi obiski v teh mestih le občasni in da nimamo niti dokazov o pismenih stikih med obema jezuitoma. Je bilo mogoče, da bi svoje znanje črpal tudi od drugod? Delovanje v prid državnim koristim ga je gotovo še pred prihodom iz Gradca v Ljubljano privedlo v stik z avstrijsko zunanjo trgovino in političnimi zvezami s Portugalsko, eno najbolj razvitih pomorskih držav tedanjega časa. Bajke in resnice o tedanjih portugalskih pomorščakih so bile zelo razširjene. In tu je verjetno prvi vir Gruberjevega pomorskega znanja. Redki so bili izobraženci tistega časa, ki ne bi poznali Camoesovih »Luzitancev«, smelih potovanj portugalskih raziskovalcev od Henrika Pomorščaka dalje. In prav Henrik Pomorščak je v prvi polovici 15. stoletja ustanovil eno od prvih pomorskih šol v Evropi. Strokovno in upravno je bila podrejena najprej dominikancem, nato jezuitom.<sup>30</sup> Pater Gruber je imel vse možnosti, da je prek državnih oblasti, prek mornarice in trgovinske komore navezal stike s tamkajšnjimi jezuiti in da je od tam dobival napotke in literaturo. Ali tega ne moremo prejudicirati. Možno je vsekakor, kajti jezuiti so imeli eno najbolj povezanih organizacij v zahodnem svetu. Idealno bi bilo, ko bi mogli to dokazati, še posebno zato, ker obstaja verjetnost, da je vsaj eden od obstoječih modelov portugalskega vzora. Reči pa moramo naslednje: Če bi bilo mogoče preučiti Gruberjevo knjižnico, instrumente in njihov izvor, bi bilo prav gotovo možno njegovo osebnost s pomorskega vidika še bolj osvetliti, in nič se ne bi čudili, če bi njegove zveze segale ne samo na Portugalsko, temveč povsod tja, kjer so imeli jezuiti opravka s pomorskim šolstvom.

Za konec še skromna želja. Gruberjeva osebnost, zlasti njegovo delovanje za rečno in pomorsko plovbo, za navtiko, navigacijo in ladjedelstvo, s to razpravo še daleč ni pojasnjena. Dobro bi bilo, ko bi se Gruberja v celoti lotila v zgodovini in pomorstvu izkušena skupina, ki bi revalorizirala vse dostopne dokumente in predmete in se s tem poglobila v probleme, ki smo jih tu le bežno nakazali.

30 Podatek mi je posredoval komodor norveške trgovske mornarice in extra master Vladimir Trop, stanujoč v Radencih. Za ljubeznivost se mu iskreno zahvaljujem.

## Viri in literatura

### Arhivski viri

AS: Arhiv Republike Slovenije.

ÖStA, KA: Österreichisches Staatsarchiv, Kriegsarchiv.

### Literatura

Glomar, Joža. 1925–1932. »Gruber Gabrijel.« V *Slovenski biografski leksikon* 1., uredil Alfonz Gspan, 268–269. Ljubljana: Zadružna gospodarska banka.

Hacquet, Balthasar. 1784. *Oryctographia Carniolica, oder physikalische Erdbeschreibung des Herzogthums Krain, Istrien, und zum Theil der benachbarten Länder*. Leipzig: Breitkopf.

Kopatin, Viktor. 1934. »Gabrijel Gruber S. J. in njegov prekop.« V *Kronika slovenskih mest* 1 (1): 8–14. Ljubljana: Mestna občina Ljubljana.

Müllner, Alfons. 1900. »Die Zukunft der Stadt Laibach.« V *Argo: Zeitschrift für krainische Landeskunde* 7/5: 90–91. Ljubljana: Klein in Kovač.

Pahor, Miroslav. 1969. *Sto let slovenskega ladjarstva 1841–1941*. Piran: Splošna plovba.

———. 1970. »Slovenski dijaki in študentje na pomorskih šolah 1754–1941.« V *10 let višje pomorske šole Piran 1960–1970*, uredili S. Kavšek, J. Jeglič, Z. Klasek, J. Oblišar, D. Kernev in E. Kopriva, 43–100. Piran: Višja pomorska šola.

Podhorsky, René. 1970. *Ranglista ukaznog osoblja kraljevske mornarice na dan 6. aprila 1941. godine*. Zürich: S.n.

———. 1972. *Ukazno osoblje kraljevske mornarice koje na dan 6. aprila 1941 nije više bilo u aktivnoj službi*. Zürich: S.n.

Redaktion der »Mitteilungen aus dem Gebiet des Seewesens.« 1876–1918. *Almanach für die K. u. K. Kriegsmarine*. Dunaj: S.n.

Serajnik-Vavken, Juša. 1959. »Stavbni razvoj Gruberjeve palače v Ljubljani.« V *Kronika: časopis za slovensko krajevno zgodovino* 7 (3): 174–89. Ljubljana: Zveza zgodovinskih društev Slovenije.

Slokar, Ivan. 1960. »Zgodovina ljubljanskih opekarn od leta 1732 do leta 1860.« V *Kronika časopis za slovensko krajevno zgodovino* 8 (1): 40–50. Ljubljana: Zveza zgodovinskih društev Slovenije.

Steska, Viktor. 1905. »P. Gabriel Gruber.« *Izvestja muzejskega društva za Kranjsko* 15:41–46. Ljubljana: Muzejsko društvo za Kranjsko.

Zwitter, Franc. 1930. »Razvoj ljubljanskega teritorija.« *Geografski vestnik* 5–6 (1–4): 138–54. Ljubljana: Geografsko društvo v Ljubljani.

# Sto let slovenskega ladjarstva (1841–1941)

## Predgovor

Ob tako pomembni obletnici, kot je petnajsta obletnica obstoja in razvoja Splošne plovbe, slovenskega ladjarskega podjetja, ki je bilo ustanovljeno po drugi svetovni vojni s slovenskimi silami in slovenskim kapitalom, je prav, da pogledamo, odkod naenkrat slovenske ladje na svetovnih oceanih, odkod ta razvoj, ki so ga le redki pričakovali. Zato se moramo vprašati: Kako in na kakšni zgodovinski osnovi gradimo trgovsko mornarico?

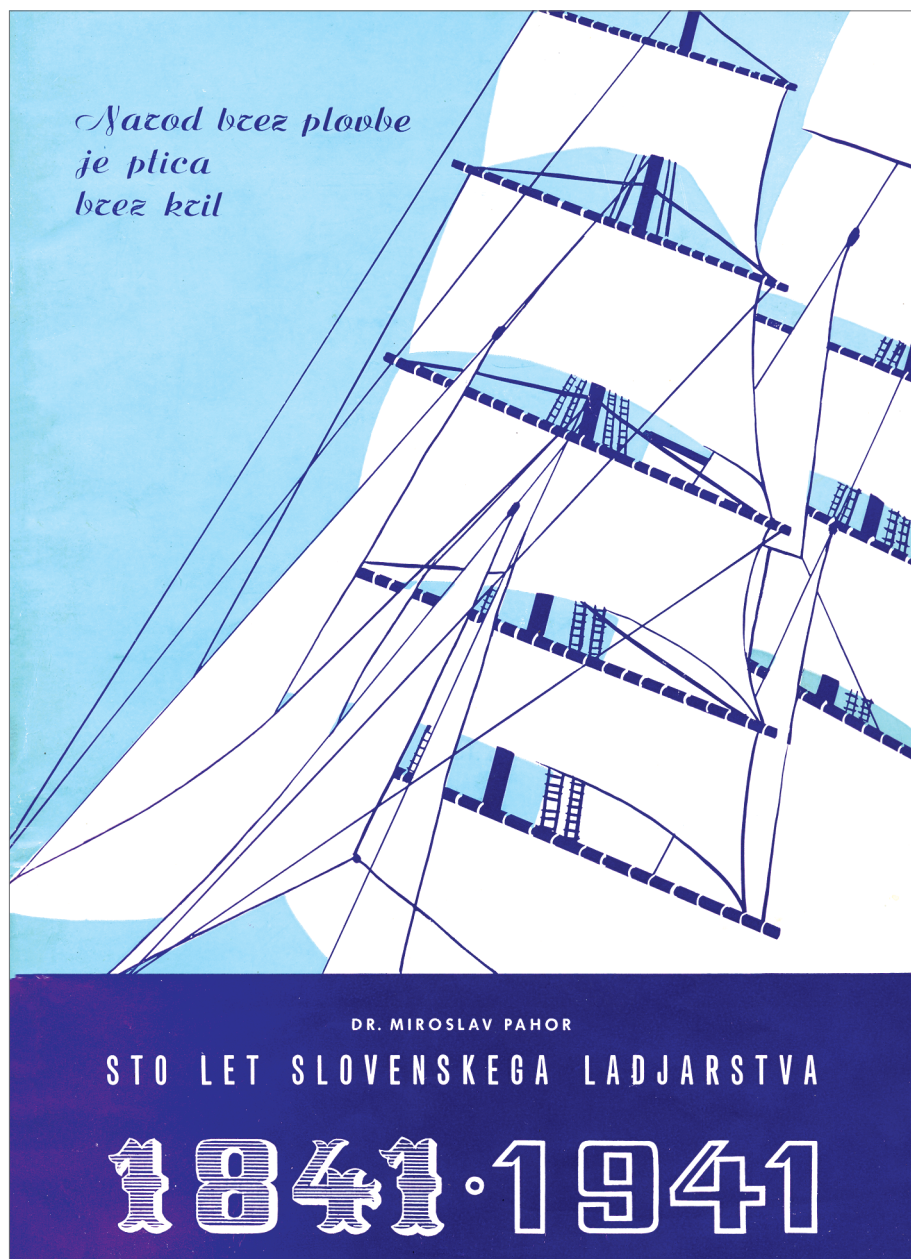
Pred leti sem bil priča dolгим debatam in razgovorom, v katerih so razni »strokovnjaki« navdušenim propagatorjem pomorstva dokazovali, da Slovenci nimamo pomorskega kadra, da nimamo na morju nikakih izkušenj in da nimamo pomorske tradicije. Vsako podjetje, ki bi bilo ustanovljeno brez takšnih pogojev, bi moralo nujno propasti.

Tedaj smo vedeli o pomorski preteklosti našega naroda zelo malo. A bilo je dovolj, da je v pravem trenutku navržen in pravilno prikazan dokument iz preteklosti lahko odločilno pomagal vsem tistim, ki so se borili za to, da bi tudi gospodarsko izkoristili to malo okno v svet, ki smo si ga priborili s tolikimi žrtvami, da bi kupili in poslali na svetovna morja več ladij pod našo zastavo.

Slovenci nimamo pomorskega kadra! To neresnično trditev je bilo relativno lahko pobiti. Pomorske šole v Bakru, Dubrovniku in Kotoru so v stari Jugoslaviji vzgojile precejšnje število slovenskih navtikov in strojnikov. 20 odstotkov oficirskega kadra v vojni mornarici je bilo slovenskega. Po vojni pa je nova pomorska šola v Piranu vzgojila nove kadre, ki že danes uspešno nadomeščajo odslužene pomorščake in si pridobivajo v svetu vse večje spoštovanje.

Slovenci nimamo pomorskih izkušenj! S to trditvijo je bilo dokaj težje obračunati. Ladjarska podjetja, ki so upravljala s slovenskim kapitalom pred prvo in pred drugo svetovno vojno, so upravljali v glavnem Hrvati, Madžari in Italijani. Toda, ali ni bilo podobno s slovensko industrijo? Ali nismo bili ob propadu stare Avstro-Ogrske na področju industrije v prav takih razmerah, kakor smo jih našli na morju po drugi svetovni vojni? In vendar, ko je slovenska industrija prišla pod slovensko vodstvo, ni propadla; širila se je, postajala je močnejša, in zadovoljevala je potrebe našega in neredko tudi tujega tržišča. Enako je veljalo za trgovino, turizem,

Samo morje je vedelo: zbrani prispevki k slovenski pomorski zgodovini 2



Naslovnica publikacije *Sto let slovenskega ladjarstva*.



obrtništvo itd. Po drugi svetovni vojni pa se je ta razvoj še pospešil. Ali ni bilo pričakovati, da bo podobno tudi s pomorstvom? Zakaj torej bojazen zaradi pomanjkanja izkušenj? Ti argumenti so naposled obveljali.

Slovinci nimamo pomorske tradicije! Ta slogan je bilo najtežje razbiti. Da imamo precejšnjo tradicijo na morju, so vedeli le redki naši ljudje. Nekatere uspešne slovenske ladjarje so omenili naši pisatelji že v prejšnjem stoletju. To pa ni dovolj. Treba je bilo šele ustvariti našo pomorsko historiografijo, zgodovinsko načeti vprašanja, ki jih je zaslužil že Josip Gruden v svoji Zgodovini slovenskega naroda, in dopolniti našo narodno zgodovino z docela nepoznanimi poglavji. Tega težkega posla sta se prva lotila dr. Ferdo Gestrin in dr. Jože Šorn z zelo zadovoljivimi rezultati. Po petnajstih letih dela imamo tudi na tem področju lepe uspehe. Dela, ki so bila objavljena v raznih strokovnih revijah in zbornikih, dovolj zgovorno pobijajo trditve nasprotnikov naših sedanjih posegov v svetovno pomorsko trgovino. S tem je bilo dokazano, da nam tudi tradicije ne manjka, da smo – kljub tisočletni politični odrezanosti od obale – na morju doma prav tako kakor na kopnem. Geslo o popolni kontinentalnosti našega naroda je politično geslo, ki so ga v zadnjih desetletjih našega težkega boja za nacionalno neodvisnost ustvarili naši narodni nasprotniki v stari Avstriji. To geslo pa se po krivdi nas samih s prepričanjem, da je resnično, izgovarja še danes.

Toda danes je že dokazano, da imamo, kljub težkim političnim razmeram v preteklosti, ne samo kader in izkušnje, temveč tudi zelo staro tradicijo. Moremo torej reči, da je morje element, ki je prav tako naš kakor drugih obmorskih in pomorskih narodov.

Ko se lotevam vprašanja slovenskih ladjarjev v preteklosti, tj. predhodnikov našega sedanjega ladjarskega podjetja, mislim, da izražam misel vsega slovenskega obmorskega prebivalstva in velikega dela prebivalstva kontinentalnega dela republike, če poudarim, da je treba naše okno v svet še bolj izkoristiti in Splošni plovbi v Piranu omogočiti, da nadaljuje in pospeši svoj razvoj. Moja skromna želja je, da bi temu namenu služil tudi pričujoči zgodovinski pregled slovenskega ladjarstva.

## **Uvod**

Opisati zgodovino slovenskega ladjarstva od začetka štiridesetih let prejšnjega stoletja do konca prve svetovne vojne bi bila hvaležna naloga za večjo skupino raziskovalcev. Ker so ohranjeni viri po vseh arhivih vzhodne in zahodne jadranske obale, je nemogoče, da bi posameznik zbral in

dostojno obdelal vse vire iz arhivov jadranskih mest, ki pridejo v poštev za to snov. Toda že gradivo, ki ga imamo na voljo, daje slutiti, da je bilo slovensko ladjarstvo precej pomembnejše, kot smo doslej mislili. To pa je tudi razumljivo. Po našem ozemlju vodijo v srednjo Evropo trgovske poti, ki so v vseh časih povezovala srednjeevropska ljudstva, od sedanje Češke in Slovaške do južne Nemčije, s pomorsko trgovino na Jadranu.

V času, ki ga obravnava ta razprava, so bile omenjene poti še važnejše. Hitri gospodarski in populacijski razvoj Trsta in Reke in izredna rast industrijskih središč v notranjosti avstrijske države sta polagoma spreminjala našo deželo v most med srednjo Evropo in Jadranom. To se je najbolj pokazalo, ko je bila leta 1859 dograjena Južna železnica, ki je povezovala Dunaj s Trstom. Nekoliko kasneje so dogradili še železniški odcep iz Pivke na Reko; tako je bilo povezano s središčem države tudi reško pristanišče, ki se je kakor Trst hitro razvijalo. To stanje se je še popravilo, ko je bila speljana še železnica Budimpešta–Reka, ki je povezovala Jadran tudi z ogrsko polovico avstrijske države. Vse to pa je povzročilo, da sta se Trst in Reka začela naglo razvijati na vseh gospodarskih področjih.

Dinamični razvoj Trsta in Reke je v obe mesti pritegnil tudi mnoge Slovence, ki so se zaposlili v najvažnejših gospodarskih panogah v obeh mestih, to je v trgovini, pomorstvu, ladjarstvu in ladjedelništvu, ponekod tudi v bančništvu in industriji.

A temu, čemur sledimo v ladjarstvu druge polovice 19. stoletja, verjetno ne bi mogli slediti, če ne bi imeli na morju neke stare tradicije tako v ladjarstvu kot v pomorski trgovini. V teh gospodarskih vejah smo se Slovenci uveljavljali že od srednjega veka. V 14. in 15. stoletju, ko je trgovina med našimi primorskimi mesti in slovenskim ter srednjeevropskim zaledjem zelo cvetela, srečamo ob obmorskih mestih mnoge slovenske trgovce. Čeprav je bil slovenski narod politično odrezan od morja in svojih naravnih pristanišč, so Slovenci posegli v pomorsko trgovino in ladjarstvo. Ne moremo sicer trditi, da so bili naši predniki gibalo pomorstva na severnem Jadranu, a tega ne moremo trditi za nikogar. Reka in Trst, ki sta od poznega srednjega veka pripadala naravnemu zaledju, sta bila kot trgovski pristanišči precej nepomembna. V nekoliko manjši meri velja to tudi za Koper, Izolo, Piran in za druga istrska mesta. Pomorstvo naših mest so ovirali administrativni ukrepi beneške republike, ki je uvedla predvsem na severnem Jadranu pravi trgovsko pomorski monopol, ta pa je ekonomsko prizadel vsa obalna mesta tega področja. Kljub temu so se mnogi Slovenci vključili v življenje primorskih mest in živahno trgovali.

li v posredniški trgovini s slovenskimi deželami in preko njih z globljim avstrijskim, ogrskim in deloma nemškim zaledjem. Kljub slabim potem in velikim razdaljam se je ta trgovina tako razmahnila, da nas to danes preseneča. Ljubljana, Škofja Loka, Kranj, Kamnik, Novo mesto, Zagreb, Dravograd, Gradec, Beljak, Salzburg, Dunaj in druga mesta so bila stalno povezana z morjem – po tujih in po naših trgovcih. Vse to kaže na živahno trgovsko menjavo med zaledjem in morjem kakor tudi obratno.

Naravno je, da niso trgovali samo s soljo. Prof. Gestrin v svojem delu o trgovini slovenskega zaledja s primorskimi mesti navaja kot predmet trgovine: vino, olje, žafran, poper, muškatni cvet in orešek, nageljnovce žbice, ingver, cimet, pomaranče, limone, mandeljne, rozine, sladkor, rožiče, olive, granatna jabolka, raznovrstne tkanine (žamet, surovo svilo, atlas, damast, blago iz kamelje dlake itd.), soliter, galun, papir, ribe (hobotnice, tune, škombre, polenovke, plošče in slanike in še razne vrste male ribe). Že ta seznam dokazuje, da so vse to različno blago dovažali po morju, da ga je bilo treba kupiti ali zamenjati za blago domače proizvodnje, kakor so bile npr. koža, živina, meso in mesni izdelki, med in vosek, železni izdelki in izdelki iz drugih kovin, domače sukno, les (med drugim tudi les za gradnjo ladij), leseni izdelki in drugo. To pa je nujno terjalo, da so se meščani naših primorskih mest ukvarjali z ladjarstvom in morskim prevozništvom. Poleg italijanskih navajajo viri tudi celo vrsto slovenskih trgovcev, ki so v 14. in 15. stoletju vzdrževali zveze med mesti na obali in mesti v zaledju ter s tem pomagali pri razvoju pomorske trgovine naših pomorskih mest. V 16. stoletju se je trgovanje nadaljevalo, le da je deloma odpadla trgovina z mesti pod beneško upravo, to je z Miljami, Koprom, Izolo in Piranom, ker so avstrijske oblasti uvedle prisilne poti proti Trstu in Reki. Prisilne poti pa so povečale dotok trgovcev predvsem v ti dve mesti in s tem pripravile pot velikanskemu razvoju, ki sta ga Trst in Reka doživela pozneje.

Sedemnajsto stoletje je v tem pogledu najmanj raziskano. Vzrok je deloma v spremenjenem načinu administracije mest, deloma pa tudi v tem, da so se zgodovinarji za to dobo najmanj zanimali. Viri pa bodo nedvomno dokazali, da je bila slovenska trgovina s Trstom in Reko tudi tedaj zelo živahna.

Med slovenskimi trgovci, ki so v teh stoletjih trgovali v mestih na obali, so za nas najvažnejši tisti, ki so posegli v pomorsko trgovino kot najemniki ladij ali kot pravi ladjarji, to je lastniki plovnih objektov. Viri dokazujejo, da so Slovenci najemali ladje že v 14. stoletju. Tako navajajo listi-

ne v Piranu Jakoba iz Gorice in Nikolaja, sina pok. Ridolfa, iz Devina, ki sta leta 1354 najela ladjo v tem mestu. Prav tako sta leta 1388 najela ladjo v Piranu Maver in Peter, sin Matije, oba iz Gorice. V 15. stoletju je vse več najemnikov plovnih objektov. Tako srečamo mimo drugih pri tem poslu Matijo Vidasa iz Ljubljane in Petra iz Dravograda (1421), Ivana Strigla, morda iz Ljubljane (1492), Nikolaja Antifara iz Ljubljane (1495) in Jurija Heca, ki se imenuje zdaj Dunajčana zdaj Goričana (1496).

Še važnejši so podatki o pravih lastnikih ladij. Prvi doslej znani slovenski lastnik ladje je ljubljanski trgovec Tomaž, sin Mihaelov, ki je leta 1422 zastavil svojo ladjo Židu Samuelu iz Pirana za dolg, ki ga je imel pri njem. Vir ne izključuje možnosti, da je imel omenjeni Tomaž še druge ladje. Naslednji lastnik ladje je Pavel Dolničar (Lustaler) iz Ljubljane, ki je imel svojo ladjo na Reki (1443). Sledi Frančišek iz Vipave (1473), ki je s svojo ladjo prevažal romarje v romarske kraje srednje in severne Italije. Tudi že imenovani trgovec Jurij Hec se omenja med ladjarji, saj je izgubil leta 1493 eno od svojih ladij v nekem brodolomu. Na začetku 16. stoletja se omenja med ladjarji Bernard Glonhofer iz Ljubljane (1503–1507).

Največji del 16. in 17. stoletja je v tem pogledu, kakor je že bilo rečeno, popolnoma neraziskan. Nove podatke o slovenskih ladjarjih dobimo šele v prvi polovici 18. stoletja, to je v času, ko je Karel VI. razglasil svobodno plovo po Jadranu (patent 2. julija 1717). Merkantilistična politika Karla VI. in Marije Terezije, ki je končno zlomila beneški pomorski in trgovski monopol na severnem Jadranu, je omogočila, da sta se avstrijski pomorski mesti Trst in Reka začeli naglo razvijati. Ni dvoma, da so pri tem razvoju sodelovali tudi Slovenci iz neposrednega zaledja. Žal so se v obeh razvijajočih se mestih zaposlovali predvsem kot delovna sila. Vendar so se prav v tej dobi pojavili tudi pomembnejši slovenski poslovni ljudje in med njimi je bilo tudi nekaj sposobnih ladjarjev. Tako je bil lastnik ladje Franc Rakovec, baron Raigersfeld, iz Ljubljane. Leta 1719 se je preselil na Reko, kjer je kupil ladjo, verjetno tipa nava, s katero je trgoval med Kvarnerom, Senegalijo, Sicilijo in Portugalsko. Ni znano, koliko časa je bil lastnik te ladje. Doslej znani viri ne omenjajo niti njenega imena. Z Reke se je preselil v Trst. Tam ga najdemo med člani avstrijske Orientalske kompanije in tržaške Trgovinske uprave, torej zopet med ladjarji. Skupaj z baronom Codellijem spada med najbolj vnete propagatorje merkantilizma v Avstriji.

Raigersfeldovi sodobniki so bili Friderik Österreicher, trgovec iz Ljubljane, ki se je okrog leta 1717 preselil v Trst, kjer je kupil ladjo tipa keč,

Franc Tomaž Grošelj iz Kroke, ki je kmalu po letu 1730 kupil ladjo enakega tipa z imenom »L'Aurora«, in Michel Angelo Zois iz Ljubljane. Ta je imel verjetno več ladij. Med njimi je znana nava z imenom »San Bonaventura et anime del Purtgatorio«, ki jo je leta 1745 prodal v Dubrovnik. Po virih se zdi, da je bil v tem času eden najmočnejših poslovnih ljudi v Trstu.

V drugi polovici 18. stoletja omenjajo viri Österreicherjevega sina Friderika mlajšega, ki je zaprosil avstrijske oblasti, da bi smel svojo ladjo oborožiti s topovi za obrambo pred pirati. V istem času je omenjen Simon Mašera, ki je zaprosil oblasti za dva topa, s katerima bi opremil ladjo tipa polaka. Verjetno je bil med solastniki ladje »S. Giovanni Nepomuceno«, ki ji je poveljeval tudi kapitan Gregor Cotič iz Trsta. Med ladjarje prištevamo tudi barona Žigo Zois.

Navedeni podatki so sicer zelo skopi in nepopolni, vendar dokazujejo, da so Slovenci stalno delovali v pomorski trgovini in ladjarstvu. Ni dvoma, da bo obširnejše raziskovanje še neraziskanega gradiva razkrilo nove podatke o slovenskih ladjarjih. Prav tako ne dvomimo, da jih bodo pokazali tudi viri za prvo polovico 19. stoletja, o kateri za zdaj ne vemo skoraj ničesar.

Treba je poudariti, da pri odhajanju na morje in pri poskusih, da bi se na njem uveljavili, ne gre za neki avanturizem. Gre za to, da so napredni meščani vedno bolj spoznavali ekonomski pomen morja. To velja še posebno za dobo merkantilizma, ko smo Slovenci imeli med poslovnimi ljudmi v naših primorskih mestih tudi gospodarske teoretike, kot je bil npr. Raigersfeld, in praktike, kot sta bila Grošelj in Zois, ki so v poslovnem svetu dobe pomenili mnogo več, kot bi se zdelo. Napredni meščanski podjetniki so torej v vseh stoletjih, ko so bili Slovenci odrezani od obale, in v dobi splošne konservativnosti, ki je vladala na našem ozemlju, utirali pot do morja in odpirali morska pota svoji domovini. S tem da so se oprijeli pomorske trgovine in ladjarstva, s tem da so aktivno delovali in vztrajali v teh gospodarskih vejah ter privabljali še nove ljudi na obalo, so dokazovali, da je morje neprecenljiv zaklad za vsak narod, ki živi ob njem. Nič čudnega torej, če je napredno slovensko meščanstvo utrlo pot slovenski pomorski miselnosti, ki se je kazala v tem, da so naši pomorščaki počasi, a vztrajno gradili pomorsko tradicijo kljub konservativizmu slovenskega zaledja.

Tako smo prišli do jedra vprašanja. Ni namen te razprave, da bi izčrpno prikazala slovensko ladjarstvo v zadnjih osemdesetih letih avstrijskega cesarstva. Razlogi, ki tako raziskavo posamezniku skorajda

onemogočajo, so isti kot za starejša obdobja. Zato sem se odločil, da nekoliko podrobneje obdelam že objavljene podatke in jih povežem s tistimi, ki jih navajajo letopisi avstrijske pomorske vlade v Trstu med leti 1850 do 1913 ter letopisi madžarske pomorske vlade med leti 1890 in 1918. Podatki so sicer nepopolni, vendar nam s pomočjo drugih dostopnih virov in literature vsaj bežno prikažejo eno od poglavij naše narodne zgodovine, ki so popolnoma neobdelana. Če bom s tem dosegel, da se bo za ta vprašanja začel zanimati širši krog predvsem mladih raziskovalcev, ki bodo načrtno pregledali in obdelali pomorsko in ladjarsko dejavnost našega naroda, bo doseženo več, kot si morem zdaj želeči, kajti podatki, ki jih bom navajal, kažejo, da so globlje raziskave potrebne in da smemo od njih pričakovati nova razkritja.

### Splošni podatki

Primorska mesta, predvsem Trst in Reka, so se v 19. stoletju zelo hitro razvijala. Reka, ki na začetku 18. stoletja ni pomenila mnogo več kot druga manjša istrska mesta, je postala mesto z razvito industrijo, trgovino in obrtjo. Tam se je razvijalo pomorstvo in ladjedelništvo, zbirali so se poslovni krogi, ki so ves ta razvoj naglo usmerjali. Za Trst je treba reči, da je postajal vlemesto z vsemi prednostmi, ki jih je tak razvoj lahko nudil prebivalcem. 19. stoletje je torej za razvoj Trsta in Reke pomenilo prav toliko kot za razvoj velikih industrijskih središč v notranjosti avstrijske države. Razvoj zunanje trgovine in trgovske mornarice, izboljšanje trgovskih cest v notranjost države, gradnja železnic, vse to je dajalo velikanske možnosti za trgovsko povezavo najoddaljenejših državnih pokrajin z morjem. Vse to pa je privabilo v primorska mesta veliko novih prebivalcev. Ponavljal se je proces naseljevanja, ki ga je začel patent Karla VI. o svobodni plovbi po Jadranu, le da je bilo naseljevanje obsežnejše in intenzivnejše. Novi prebivalci so prihajali z bližnjega slovenskega Krasa in iz slovenske Istre, iz Vipavske in Soške doline, iz Brkinov in Pivke, a tudi iz ožje Kranjske, s Štajerske in Koroške. Prihajali pa so tudi iz Hrvaškega primorja in Istre, iz Dalmacije in Boke Kotorske ter iz globljega jugoslovanskega zaledja. Poleg italijanskega naselitvenega toka se je v Trstu poznal slovenski naselitveni tok kot najpomembnejši. Nato je bilo po številu največ Hrvatov. Kozmopolitski Trst pa je privlačeval tudi Nemce in Madžare, marsikdaj pa tudi Grke in Francoze. Dinamični razvoj obeh mest pa je zahteval smeje in sposobne ljudi. Takšnih srečamo največ med Hrvati, ne manjka pa jih tudi med Slovenci, ki so nemalokrat do-

segli, da so se povzpeli v gospodarsko močnejše kroge, to je med trgovce, industrijce, bančnike, ladjarje in druge poklice v mornarici in ladjedelništvu. Tako ni nič čudnega, če v letopisih pomorske vlade, ki je vir za preučevanje avstrijske trgovske mornarice, srečamo v Trstu, na Reki in v drugih pristaniščih poleg Kozuličev, Martinoličev in Tripkovičev tudi razne slovenske ladjarje, kot so Jelovski, Mašere, Godniči, Gorupi in drugi. Res je, da naši ladjarji niso tako pomembni kot pravkar omenjeni Hrvatje, res pa je tudi, da so kljub temu pomembno prispevali k razvoju Trsta, Reke in njunih mornaric. Naj takoj pripomnimo, da v pričujoči razpravi ne bomo mogli naštetih vseh, kajti ni vedno gotovo, da so bili razni ladjarji, ki imajo slovenski priimek, Slovenci. Po drugi strani lahko naštejemo samo tiste, ki jih omenjajo letopisi. V nekaterih primerih imamo namreč ladje, kjer letopisi beležijo samo tri ali štiri lastnike, drugi pa so – včasih tudi do 175 – zajeti samo v skupno število. V večini takih primerov se skriva za številko po več Slovencev, ki so prispevali svoj skromni kapital za nakup ladje.

Če se povrnemo k slovenskim priimkom, moramo poudariti, da bi bilo potrebno ugotoviti krajevni izvor raznih ladjarjev, ki so se nastanili na Reki in v nekaterih drugih mestih Hrvaškega primorja in Istre. Taki priimki so npr. Glažar, Dernulc, Vrbošek ali Verbošek in drugi. Ladjarje s temi priimki srečamo v vsem Hrvaškem primorju in nekatere tudi v Dalmaciji. Največkrat ni jasno, ali so se v kraj gospodarskega delovanja preselili naravnost iz slovenskih dežel ali so bili v primorskih mestih nastanjeni že v 18. stoletju ali že prej, kakor npr. Simon Mašera, ali so se preselili iz hrvaške notranjosti, npr. iz Zagorja in Medjimurja, kjer nahajamo take in podobne priimke. Da pa Trst in Reka privlačujeta tudi Hrvate, dokazujejo že omenjeni Martinoliči, Tripkoviči in Kozuliči, ki so v Trstu ustvarili prave ladjarske dinastije. Te so imele v svojih rokah velik del avstrijskega trgovskega ladjevja in so še danes med najpomembnejšimi pomorskimi gospodarstveniki v Trstu. Iz teh razlogov bo ostalo vprašanje narodnosti nekaterih ladjarjev, ki jih navajajo letopisi pomorske vlade, še nadalje nerešeno. Iz enakih razlogov bo ostalo nerešeno vprašanje večjega dela ladjarjev, ki imajo nemške priimke, čeprav je med njimi marsikateri Slovenec.

Vendar bo že to, kar bomo obravnavali v pričujoči razpravi, dokaz, da je bil delež Slovencev v razvoju ladjarstva in pomorskega prevoznništva v tistih časih dokaj pomemben. Res je, da bi bil lahko večji, če bi slovenska buržoazija znala in mogla svoje gospodarske zmogljivosti bolj usmeriti na morje. Toda večji del slovenskega kapitala je bil morju tuj.



Vendar se je tradicija, ki smo jo poznali v času merkantilizma, ohranila tudi v času, ki nas zanima. Poleg poskusov naših ljudi, da bi se uveljavili kot ladjarji in aktivni pomorski prevozniki, je delal na morju slovenski plovni kader od mornarjev do poveljnikov – kapitanov dolge plovbe in upraviteljev male obalne plovbe. Naj za primer navedem, da se je v tržaški pomorski šoli v približno sto šestdesetih letih, to je od njenega nastanka do začetka prve svetovne vojne, šolalo nad 500 slovenskih dijakov, ki so pozneje dosegli čine poročnikov in kapitanov ter položaje ladijskih konstruktorjev in strojnikov, ladjedelskih mojstrov in pomorskih astronomov. Drugi primer, ki naj rabi za ilustracijo pomorske usmerjenosti našega naroda, je dejstvo, da viri, ki jih obravnavamo, omenjajo vsaj 100 kapitanov in poročnikov, od katerih jih je bilo vsaj 40 v službi pri avstrijskem Lloyd. Da pa naši kapitani niso bili slabši od drugih, dokazuje vrsta odlikovanih, ki jih navaja letni »album honorum«. Med drugim dokazuje to tudi spomenik, ki ga je leta 1885 dala postaviti uprava Lloyd kapitanu Ivanu Jožefu Marušiču na mirenskem pokopališču v spodnji Vipavski dolini. Gotovo je bilo v naših krajih še več takih spomenikov. V letih, ko letopisi navajajo tudi imena ladijskih strojnikov, pa jih najdemo okrog 80 iz naših krajev. Poleg tega pa isti letopisi beležijo celo vrsto drugih ljudi, ki so bili povezani s pomorskim gospodarstvom kot ladijski inženirji in risarji v Lloydovem arzenalu, kot ladijski zdravniki, agenti in predstavniki v Lloydovih agencijah od Jadrana do Azije in Južne Amerike in končno kot uradniki pri Lloydovih osrednjih uradih, svetniki, delničarji in uradniki pri drugih ladjarskih družbah.

Pri naših ladjarjih naj poudarim, da je bil njihov poklic navedno drugačen. Tako so bili npr. Matej Gasser, Franc Jelovšek starejši, vsi Valušniki, Anton Porenta, Vincenc Furlan, Krištof Kosovel in drugi najprej oficirji, nato poveljniki raznih ladij. To pomeni, da so šli skozi pomorske šole, skozi poročniške in kapitanske izpite in tako dobili kapitanske čine. To pa tudi pomeni, da so vložili v ladje svoje prihranke. Med ladjarje so torej stopili kasneje. Če so to storili, so bili prepričani, da se jim bo obrestovalo. Izvora naših ladjarjev ne smemo torej iskati samo v meščanskem razredu, kajti med njimi so bili tudi sinovi kmetov in obrtnikov. Tako je iz kmečke družine Franc Jelovšek starejši, katerega brat je bil posestnik v Ilirski Bistrici. Prav tako lahko prištevamo med kmečke sinove Karla Godniča, Krištofa Kosovela, Ferdinanda Marušiča iz Devina, Franca Maliča iz Vinice in druge.

Vse, kar smo doslej omenili, kaže, da so se Slovenci na morju v glavnem uveljavili, saj je bilo prodiranje naših ljudi v razne pomorske poklice stalno in neprekinjeno. To pa dokazuje, da so se mnogi Slovenci oprijeli pomorstva kot panoge, ki je prinašala stalno zaposlitev po eni in zanesljiv vir blagostanja po drugi strani.

Ladjarstvo ni bilo med najbolj pomembnimi načini uveljavljanja Slovencev v pomorskem gospodarstvu. Nekoliko pomembnejše je postalo sredi 19. stoletja, ko je znatno porastlo in nato nepretrgoma rastlo do konca sedemdesetih let in obstajalo do konca prve svetovne vojne. Res je sicer, da je število naših ladjarjev od začetka devetdesetih let upadalo, toda tedaj so se pojavili ljudje, ki so s svojim kapitalom pristopili k močnim ladjarskim družbam. Njihovo število ni bilo veliko, pomemben pa je bil kapital, ki so ga prinesli svojim družbam. Od leta 1841, ko sta Franc Jelovšek in Matej Gasser naročila gradnjo 386-tonskega barka »Laibach« in leta 1846 415-tonske nave »Fiume«, do leta 1909, ko je Matilda Smrekar roj. Trpin kupila parnik male obalne plovbe z imenom »Aussa C.«, in leta 1911, ko je Anka Orel kupila 12 karatov na parniku velike obalne plovbe »Emma«, je vrsta slovenskih ladjarjev neprekinjena. Res je tudi, da je v devetdesetih letih manj ladij v rokah posameznikov, toda to izravnavajo, kakor bomo videli, ljudje, ki kupujejo delnice velikih ladjarskih družb, kot so bile »Ungaro-croata«, »Austroamericana«, »Oriente« in druge.

Ko govorimo o ladjarjih, moramo takoj ugotoviti, da v seznamih lastnikov plovnih objektov, ki jih objavljajo letopisi, srečamo med Slovenci take, ki so bili lastniki vseh 24 karatov, na katere se je delila ladja, ali jasneje lastniki vse ladje. Srečamo pa tudi take, ki so imeli po dve tretjini, polovico ali manj ladijskih deležev, ki so bili torej družabniki povečini hrvaških, pa tudi italijanskih in nemških ladjarjev. V nadaljevanju bomo poskusili ugotoviti, katera od teh oblik je prevladovala, upoštevajoč seveda tipe in nosilnost ladje, material in pogon.

Pripomniti je treba, da so se naši ljudje oprijeli vseh vrst ladij, ki so tedaj plule po Jadranu. Tako imamo lastnike lesenih ladij dolge, velike obalne in male obalne plovbe. V devetdesetih letih se pojavi pet lastnikov velikih železnih jadrnic dolge plovbe. Končno imamo tudi lastnike in so-lastnike parnikov, ki jih kakor jadrnice delimo na ladje dolge, velike obalne in male obalne plovbe. Ker so se parniki razmeroma počasi uveljavljali v prometu na Jadranu, je razumljivo, da gre v prvem obdobju le za lesene jadrnice. Ko pa so v osemdesetih letih prevladali parniki, so začele jadrnice počasi izginjati. Tudi naši ladjarji so jih opuščali, čeprav nam viri

dovolj dobro dokazujejo, da so jih razmeroma najdlje praktično uporabljali. Železnih jadrnic dolge plovbe je bilo izredno malo. Zanimivo pa je dejstvo, da sta bili zadnji dve ladji tega tipa prav v rokah naših ladjarjev.

Da bi bil pregled slovenskega ladjarstva čim razumljivejši, sem vse tri vrste ladij zbral in analiziral v preglednih tabelah, kjer so prikazane po tipu, nosilnosti, kraju in letu gradnje, nakupa in registracije, času uporabe itd. Ladjarje sem poskušal prikazati po deležu, ki so ga imeli na ladjah, in po kraju bivanja. Vse podatke, ki jih vsebujejo tabele, sem črpal iz letopisov pomorske vlade v Trstu iz let 1850 do 1913 ter iz letopisov pomorske vlade madžarske polovice države med leti 1902 in 1918. Žal so podatki pomanjkljivi, saj nam sporočajo samo kraj bivanja, ne pa tudi rojstnih krajev naših ladjarjev. Zato je v večini primerov težko natančno določiti, od kod so se priselili v primorska mesta.

### **Lesene jadrnice in njihovi lastniki**

Preden preidem k prvi tabeli, naj poudarim, da je bark »Laibach« prva slovenska ladja, ki plove v tem obdobju. O njej imamo tudi največ podatkov. Predvsem nam je znano, da sta jo leta 1841 naročila Matej Gasser in Franc Jelovšek skupaj s hrvaškim ladjarjem Antonom Matešičem z Reke. Dne 10. maja 1841 je Jelovšek sporočil svojo namero, da bo gradil ladjo, Andreju Debevcu v Ljubljano in mu naročil, naj prosi župana za dovoljenje, da bi se ladja imenovala po Ljubljani. Iz dopisa izvemo, da so ladjo gradili iz hrastovega lesa, ki so ga dobavili iz okolice Ljubljane, da bo ladja sposobna prepeljati 20.000 mernikov žita in da bo okrašena z grbom mesta Ljubljane, izrezljanim iz lesa, ki bo vdelan na imenitnem mesu ladje. Debevc je vsebino pisma sporočil ljubljanskemu županu oziroma magistratu, ki je 17. maja istega leta pristal, da nosi ladja ime po Ljubljani. Obenem je ljubljanska občina želela, da bi bila obveščena, kdaj bo splavitev, da bi poslala svojega zastopnika k slovesnosti. Po tem prvem pismu se je med ljubljanskim magistratom in Jelovškom razvilo dopisovanje, ki je trajalo vse do 3. maja 1843, ko sta se Jelovšek in Gasser zahvalila za podeljeno častno meščanstvo. Mimogrede bodi povedano, da je ljubljanska občina pooblastila Pavla Jelovška, posestnika in člana Kmetijske družbe v Ilirski Bistrici, da v njenem imenu ureja vse zadeve v zvezi z ladjo in njeno splavitvijo. Ladja bi morala izpluti zadnje dni leta 1841. To se pa ni zgodilo zaradi zelo slabega vremena, ki je nekaj tednov razsajalo nad reško pokrajino. Ladjo so svečano splavili 28. (po poročilu Franca Jelovška in Mateja Gasserja) ali 29. januarja 1842 (po poročilu predstav-



Ladijski model tipa bark.

nika Ljubljane Pavla Jelovška). Ker je bilo Gasserjevo in Jelovškovo poročilo napisano šele 9. julija, je skoraj gotovo, da je treba verjeti poročilu Pavla Jelovška. Dalje vemo, da je »Laibach« odpotovala v Trst, kjer so jo natovorili z »žitom, svilo in drugim dragocenim blagom«, ki je bilo namenjeno na Angleško. Dne 2. junija je ladja priplula v London, kjer so jo takoj iztovorili in natovorili z blagom, ki je bilo namenjeno v Carigrad in Odeso. Zanimivo je, da sta Jelovšek in Gasser poslala ljubljanskemu magistratu umetniško sliko ladje, ki je bila obešena v občinski sejni sobi. Septembra 1842 je ljubljanski mestni svet sklenil imenovati Jelovška in Gasserja za častna meščana. Diplomi o imenovanju sta jima bili izročeni 24. aprila 1843. Takšna je začetna zgodovina prve slovenske ladje v obravnavanem obdobju. A preglejmo tabelo!

Tabela št. 1 prikazuje kronološko urejeni pregled trgovskih jadrnic obalne, velike obalne in male obalne plovbe, ki so bile v popolni ali delni lasti naših ladjarjev. Iz tabele je razvidno, da gre za 75 ladij, ki so se zvrstile v pristaniščih severnega Jadrana med leti 1841 in 1898. Zadnji stolpec kaže, da je bilo v lasti ali solastništvu slovenskih ladjarjev 52 ladij dolge



Model trgovske jadrnice, značilen za 19. stoletje.

Tabela 1: Pregled lesenih trgovskih jadrnic v posesti ali solastništvu slovenskih ladjarjev od 1850 do 1913

| Št. | Ime in domicil ladjarja                         | Ime ladje in kraj vpisa | Tip ladje   | Material | Nosilnost v tonah | Leto gradnje | Kraj gradnje | Posadka | Karati | Leto nakupa | Leto prodaje | Plovba   | Opombe                                                                     |
|-----|-------------------------------------------------|-------------------------|-------------|----------|-------------------|--------------|--------------|---------|--------|-------------|--------------|----------|----------------------------------------------------------------------------|
| 1   | Matej<br>G. GASSER in<br>Franc JELOVŠEK<br>Reka | Laibach<br>Reka         | bark        | les      | 386               | 1842         | Reka         | 13      | 8<br>6 | 1842        | 1857         | D. P.    | Leto 1854 je<br>Jelovšek odkupil<br>še tri karate                          |
| 2   |                                                 | Fiume<br>Reka           | nava        | les      | 415               | 1847         | Reka         | 13      | 8<br>8 | 1847        | 1864         | D. P.    |                                                                            |
| 3   | Jožef VALUŠNIK<br>Reka                          | Florida<br>Reka         | bark        | les      | 355               | 1840         | Reka         | 13+1    | 12     | 1847        | 1850         | D. P.    |                                                                            |
| 4   | Nikolaj<br>VALUŠNIK<br>Reka                     | Baro Vay<br>Reka        | brigantina  | les      | 386               | 1848         | Reka         | 12+1    | 2      | 1848        | 1851         | D. P.    |                                                                            |
| 5   | Vincenc<br>FURLAN<br>Benetke                    | Giacomo<br>Benetke      | brig-škuner | les      |                   | 1848         | Benetke      | 12+1    | 24     | 1848        | ?            | V. O. P. |                                                                            |
| 6   | Vincenc<br>FURLAN<br>Benetke                    | Gloria<br>Benetke       | brigantina  | les      | 229               | 1849         | Chioggia     | 12+1    | 24     | 1849        | 1858         | D. P.    |                                                                            |
| 7   | Karlo GODNIČ<br>Trst                            | Ristoro<br>Trst         | brigantina  | les      | 242               | 1848         | Benetke      | 10      | 24     | 1852        | 1856         | D. P.    |                                                                            |
| 8   | Nikolaj<br>VALUŠNIK<br>Reka                     | Marghiza<br>Reka        | bark        | les      | 411               | 1853         | Reka         | 12      | 24     | 1853        | 1857         | D. P.    |                                                                            |
| 9   | Ferdinand<br>MARUŠIČ<br>Devin                   | Vapore<br>Trst          | pelig       | les      | 21                | 1823         | Chioggia     | 3       | 24     | 1853        | 1861         | M. O. P. |                                                                            |
| 10  | Emilija SANCIN<br>Trst                          | Emily<br>Trst           | brig-škuner | les      | 199               | 1850         | Martinščica  | 7       | 6      | 1853        | 1860         | V. O. P. |                                                                            |
| 11  | Anton MAŠERA<br>Dunaj-Trst                      | Costregnano<br>Trst     | brigantina  | les      | 326               | 1854         | Reka         | 10      | 5      | 1853        | 1861         | D. P.    | Od leta 1861 je<br>ladji ime »Rifor-<br>mac. Prodana je<br>bila leta 1871. |
| 12  | Nikolaj FURLAN<br>Chioggia                      | Vittorioso<br>Benetke   | pelig       | les      | 69                | 1853         | Chioggia     | 5       | 24     | 1853        | 1871         | M. O. P. |                                                                            |
| 13  | Krištof<br>KOSOVEL<br>Rovinj                    | Tre Fratelli<br>Rovinj  | pelig       | les      | 24                | 1853         | Rovinj       | 3       | 24     | 1853        | 1856         | M. O. P. |                                                                            |



| Št. | Ime in domicil<br>ladjarja                  | Ime ladje<br>in kraj vpisa | Tip ladje    | Material | Nosilnost<br>v tonah | Leto<br>gradnje | Kraj gradnje          | Posadka | Karati   | Leto<br>nakupa | Leto<br>prodaje | Plovba   | Opombe                                                         |
|-----|---------------------------------------------|----------------------------|--------------|----------|----------------------|-----------------|-----------------------|---------|----------|----------------|-----------------|----------|----------------------------------------------------------------|
| 14  | Pavel KUGY (Koroško)<br>Andrej TOMAN (Trst) | Ivan<br>Trst               | brigantina   | les      | 129                  | 1850            | Trst                  | 6       | 12<br>12 | 1853           | 1855            | V. O. P. |                                                                |
| 15  | Andrej KOPRIVEC<br>Polhov Gradec            | Cattina C.<br>Trst         | bark         | les      | 341                  | 1853            | Trst                  | 12      | 8        | 1853           | 1864            | D. P.    | Koprivec je umrl leta 1860. Po tem letu pripada 8 kar. dedičem |
| 16  | Anton PORENTA<br>Trst                       | Fabio Severo<br>Trst       | brig.-škuner | les      | 173                  | 1851            | Reka                  | 6       | 24       | 1855           | 1867            | V. O. P. |                                                                |
| 17  | Ivan KALISTER<br>Trst                       | Maria Franciska<br>Trst    | bark         | les      | 518                  | 1854            | Pečine                | 12      | 24       | 1855           | 1862            | D. P.    |                                                                |
| 18  | Nikolaj VALUŠNIK<br>Reka                    | Resiza<br>Reka             | brig         | les      | 373                  | 1854            | Pečine                | 12      | 24       | 1855           | 1857            | D. P.    |                                                                |
| 19  | Franc JELOVŠEK<br>Reka                      | Carlotta<br>Reka           | nava         | les      | 449                  | 1852            | Pečine                | 10      | 6        | 1855           | 1874            | D. P.    | 1875 ensam lastnik: Gelletič Anton Gašper                      |
| 20  | Ivan KOROŠEC<br>Reka                        | Francesco Gilberto<br>Reka | bark         | les      | 427                  | 1856            | Reka                  | 12      | 24       | 1856           | 1874            | D. P.    | Leta 1868 prodal 12 karatov bratu Francetu.                    |
| 21  | Adolf Franc KLEMENČIČ<br>Trst               | Beneficato<br>Trst         | brigantina   | les      | 182                  | 1856            | Sv. Lovrenc pri Trstu | 7       | 24       | 1857           | 1859            | V. O. P. |                                                                |
| 22  | Bernard Ignac ERŽEN<br>Trst                 | Argo<br>Trst               | brigantina   | les      | 192                  | 1850            | Turčija               | 9       | 24       | 1858           | 1861            | V. O. P. |                                                                |
| 23  | Nikolaj VALUŠNIK<br>Reka                    | Resiza N.<br>Reka          | brig         | les      | 451                  | 1858            | Pečine                | 12      | 20       | 1858           | 1864            | D. P.    |                                                                |
| 24  | Jernej ŠUSTERSIČ<br>Trst                    | Peppino<br>Trst            | bark         | les      | 316                  | 1825            | Boston                | 10      | 16       | 1860           | 1865            | V. O. P. |                                                                |



| Št.             | Ime in domicil<br>ladjarja               | Ime ladje<br>in kraj vpisa | Tip ladje   | Material | Nosilnost<br>v tonah | Leto<br>gradnje | Kraj gradnje   | Posadka | Karati  | Leto<br>nakupa | Leto<br>prodaje | Plovba   | Opombe                                             |
|-----------------|------------------------------------------|----------------------------|-------------|----------|----------------------|-----------------|----------------|---------|---------|----------------|-----------------|----------|----------------------------------------------------|
| Anton           |                                          |                            |             |          |                      |                 |                |         |         |                |                 |          |                                                    |
| ŠTERBENK        |                                          |                            |             |          |                      |                 |                |         |         |                |                 |          |                                                    |
| 25              | Dormia Karolina<br>roj. ŠTERBENK<br>Trst | Beppino<br>Trst            | trabakula   | les      | 99                   | 1860            | Sv. Rok (Trst) | 6       | 20<br>4 | 1860           | 1870            | M. O. P. |                                                    |
| Vincenc         |                                          |                            |             |          |                      |                 |                |         |         |                |                 |          |                                                    |
| FURLAN          |                                          |                            |             |          |                      |                 |                |         |         |                |                 |          |                                                    |
| 26              | Benetke                                  | Veneto<br>Benetke          | brig        | les      | 411                  | 1854            | Benetke        | 10      | 24      | 1860           | 1866            | D. P.    |                                                    |
| Giuseppe Mat-   |                                          |                            |             |          |                      |                 |                |         |         |                |                 |          |                                                    |
| teo             |                                          |                            |             |          |                      |                 |                |         |         |                |                 |          |                                                    |
| 27              | Jožef JUSTIN<br>Sušak                    | Reka                       | bark        | les      | 495                  | 1855            | Martinščica    | 12      | 6       | 1863           | 1876            | D. P.    | Odl leta 1875<br>je ladji ime Gi-<br>useppe J.     |
| Nikolaj         |                                          |                            |             |          |                      |                 |                |         |         |                |                 |          |                                                    |
| VALUŠNIK        |                                          |                            |             |          |                      |                 |                |         |         |                |                 |          |                                                    |
| Reka            |                                          |                            |             |          |                      |                 |                |         |         |                |                 |          |                                                    |
| 28              | Rudolf VE-<br>LUSNIK<br>Reka             | Nicolo<br>Reka             | barkluger   | les      | 483                  | 1864/5          | Pečine         | 10      | 12<br>3 | 1865           | 1868            | D. P.    |                                                    |
| Andrej KOCMAN   |                                          |                            |             |          |                      |                 |                |         |         |                |                 |          |                                                    |
| 29              | Trst                                     | Accorto<br>Trst            | polaka      | les      | 372                  | 1848            | Mali Lošinj    | 10      | 6 ½     | 1867           | 1868            | D. P.    | Kocman je last-<br>nik 6 ½ karata<br>do leta 1872. |
| Eugen KRIŽMAN   |                                          |                            |             |          |                      |                 |                |         |         |                |                 |          |                                                    |
| 30              | Trst                                     | Briton<br>Trst             | trabakula   | les      | 73                   | 1863            | Koper          | 3       | 24      | 1868           | 1875            | V. O. P. |                                                    |
| Franc MALIČ     |                                          |                            |             |          |                      |                 |                |         |         |                |                 |          |                                                    |
| (Lj.) Vinica    |                                          |                            |             |          |                      |                 |                |         |         |                |                 |          |                                                    |
| 31              | Trst                                     | Iri<br>Trst                | brig-škuner | les      | 453                  | 1868            | Reka           | 10      | 24      | 1868           | 1870            | D. P.    |                                                    |
| Anton FUNK      |                                          |                            |             |          |                      |                 |                |         |         |                |                 |          |                                                    |
| Paolina S.      |                                          |                            |             |          |                      |                 |                |         |         |                |                 |          |                                                    |
| 32              | Trst                                     | Trst                       | bark        | les      | 622                  | 1869            | Trst           | 12      | 2       | 1869           | 1876            | D. P.    |                                                    |
| Ivan Jožef      |                                          |                            |             |          |                      |                 |                |         |         |                |                 |          |                                                    |
| KANTE           |                                          |                            |             |          |                      |                 |                |         |         |                |                 |          |                                                    |
| 33              | Reka                                     | Sospir<br>Reka             | bark        | les      | 508                  | 1869            | Reka           | 9       | 3       | 1869           | 1873            | D. P.    |                                                    |
| Hermína Josipi- |                                          |                            |             |          |                      |                 |                |         |         |                |                 |          |                                                    |
| na JELERŠIČ     |                                          |                            |             |          |                      |                 |                |         |         |                |                 |          |                                                    |
| 34              | Trst                                     | Mirra<br>Trst              | brig        | les      | 479                  | 1870            | Mali Lošinj    | ?       | 1       | 1870           | 1884            | D. P.    |                                                    |
| Ivan DUŠJAK     |                                          |                            |             |          |                      |                 |                |         |         |                |                 |          |                                                    |
| Madagaskar      |                                          |                            |             |          |                      |                 |                |         |         |                |                 |          |                                                    |
| 35              | Trst                                     | Trst                       | bark        | les      | 533                  | 1870            | Trst           | ?       | 2       | 1870           | 1877            | D. P.    |                                                    |
| Leopold Alojzij |                                          |                            |             |          |                      |                 |                |         |         |                |                 |          |                                                    |
| DOLENC          |                                          |                            |             |          |                      |                 |                |         |         |                |                 |          |                                                    |
| 36              | Pulj                                     | Flegon<br>Trst             | brig        | les      | 399                  | 1870            | Mali Lošinj    | ?       | 6       | 1870           | 1875            | D. P.    |                                                    |

| Št. | Ime in domicil<br>ladjarja | Ime ladje<br>in kraj vpisa | Tip ladje   | Material | Nosilnost<br>v tonah | Leto<br>gradnje | Kraj gradnje          | Posadka | Karati | Leto<br>nakupa | Leto<br>prodaje | Plovba   | Opombe                                                             |
|-----|----------------------------|----------------------------|-------------|----------|----------------------|-----------------|-----------------------|---------|--------|----------------|-----------------|----------|--------------------------------------------------------------------|
| 37  | Karlo JELERŠIČ<br>Trst     | Gazzella<br>Trst           | bark        | les      | 448                  | 1853            | Reka                  | ?       | 6      | 1870           | 1874            | D. P.    | Skupaj s trdko<br>Terni. 1 ½ kara-<br>ta ima Dušjak<br>I. Trst.    |
| 38  | Karlo JELERŠIČ<br>Trst     | Mercurio<br>Trst           | bark        | les      | 469                  | 1863            | Sv. Rok (Trst)        | ?       | 6      | 1870           | 1874            | D. P.    | Leta 1873 je<br>dokupil še 2<br>karata.                            |
| 39  | Karlo JELERŠIČ<br>Trst     | Civetta<br>Trst            | škuner      | les      | 168                  | 1870            | Mali Lošinj           | ?       | 7      | 1870           | 1872            | V. O. P. |                                                                    |
| 40  | Karlo JELERŠIČ<br>Trst     | Lidia<br>Trst              | bark        | les      | 611                  | 1870            | Barkovlje             | ?       | 7 ½    | 1870           | 1871            | D. P.    | 1 kar. Sancin<br>Hier. 2 ½ karata<br>Kraus Jakob, oba<br>iz Trsta. |
| 41  | Karlo JELERŠIČ<br>Trst     | Proserpina<br>Trst         | bark        | les      | 737                  | 1871            | Mali Lošinj           | ?       | 2      | 1871           | 1880            | D. P.    |                                                                    |
| 42  | Alojzij VRAM<br>Trst       | Figlia Jenny<br>Trst       | nava        | les      | 703                  | 1855            | Koper                 | ?       | 24     | 1871           | 1880            | D. P.    |                                                                    |
| 43  | Josipina KOMAC<br>Trst     | Due Fratelli<br>Trst       | bark        | les      | 474                  | 1863            | Sv. Rok (Trst)        | ?       | 12     | 1871           | 1873            | D. P.    |                                                                    |
| 44  | Karlo JELERŠIČ<br>Trst     | Luigi S.<br>Trst           | bark        | les      | 635                  | 1872            | Trst                  | ?       | 2      | 1872           | 1876            | D. P.    |                                                                    |
| 45  | Karlo JELERŠIČ<br>Trst     | Alberto<br>Trst            | bark        | les      | 564                  | 1872            | Sv. Lovrenc<br>(Trst) | ?       | 12     | 1872           | 1874            | D. P.    |                                                                    |
| 46  | Karlo JELERŠIČ<br>Trst     | Reno<br>Trst               | bark        | les      | 468                  | 1871            | Martinsčica           | ?       | 4      | 1872           | 1874            | D. P.    |                                                                    |
| 47  | Lovrenc<br>KADERK<br>Trst  | Nicolas<br>Trst            | bark        | les      | 397                  | 1868            | Reka                  | ?       | 24     | 1872           | 1877            | D. P.    |                                                                    |
| 48  | Alojzij VRAM<br>Trst       | Due Figlie<br>Trst         | bark        | les      | 460                  | 1851            | Reka                  | ?       | 24     | 1873           | 1879            | D. P.    |                                                                    |
| 49  | Edvard VRAM<br>Trst        | Polixeni<br>Trst           | brig        | les      | 217                  | 1856            | Reka                  | ?       | 24     | 1873           | 1876            | D. P.    |                                                                    |
| 50  | Karlo JELERŠIČ<br>Trst     | Lidia<br>Trst              | brig-škuner | les      | 203                  | 1874            | Mali Lošinj           | ?       | 24     | 1874           | 1880            | D. P.    |                                                                    |
| 51  | Karlo JELERŠIČ<br>Trst     | Ciro<br>Trst               | brig        | les      | 583                  | 1876            | Mali Lošinj           | ?       | 5      | 1876           | 1888            | D. P.    |                                                                    |

| Št. | Ime in domicil ladjarja                                              | Ime ladje in kraj vpisa | Tip ladje   | Material | Nosilnost v tonah | Leto gradnje | Kraj gradnje | Posadka | Karati      | Leto nakupa | Leto prodaje | Plovba   | Opombe |
|-----|----------------------------------------------------------------------|-------------------------|-------------|----------|-------------------|--------------|--------------|---------|-------------|-------------|--------------|----------|--------|
| 52  | Antonija DOLENC Mali Lošinj                                          | Unione Reka             | bark        | les      | 432               | 1855         | Reka         | ?       | ¼           | 1876        | 1878         | D. P.    |        |
| 53  | Franc ŠUSTERŠIČ Trst                                                 | Giuseppina Trst         | brigantina  | les      | 274               | 1864         | La Spezia    | ?       | 24          | 1876        | 1877         | V. O. P. |        |
| 54  | Emilija KOČEVAR roj. NIKOLIČ Pulj                                    | Tomina II. Reka         | brig-škuner | les      | 274               | 1876         | Mali Lošinj  | ?       | 2           | 1876        | 1892         | D. P.    |        |
| 55  | Ivana MUHA roj. GORUP Trst                                           | Aurora M. Trst          | brig        | les      | 334               | 1866         | Mali Lošinj  | ?       | 24          | 1877        | 1885         | V. O. P. |        |
| 56  | Karlo JELERSIČ Trst                                                  | Erminia J. Trst         | nava        | les      | 932               | 1876         | Mali Lošinj  | ?       | 12          | 1877        | 1884         | D. P.    |        |
| 57  | Antonija DO-LENC Mali Lošinj                                         | Urano Reka              | bark        | les      | 420               | 1864         | Mali Lošinj  | ?       | ½           | 1877        | 1883         | D. P.    |        |
| 58  | Jožef KANTE s. Jožefa Trst                                           | Elvira Trst             | bark        | les      | 318               | 1866         | Trst         | ?       | 12<br>12    | 1877        | 1882         | D. P.    |        |
| 59  | Jožef KANTE sin Antona Reka                                          | Esempio Trst            | bark        | les      | 658               | 1877         | Mali Lošinj  | ?       | 6           | 1877        | 1890         | D. P.    |        |
| 60  | Marija DOLENC Benetke Leopold DOLENC Benetke Valentin DOLENC Benetke | Sirena Trst             | bark        | les      | 535               | 1876         | Benetke      | ?       | 6<br>2<br>8 | 1878        | 1898         | D. P.    |        |
| 61  | Angelika MALALAN Trst                                                | Carolina Premuda Trst   | bark        | les      | 506               | 1871         | Benetke      | ?       | 4 ½         | 1879        | 1882         | D. P.    |        |

| Št. | Ime in domicil<br>ladjarja               | Ime ladje<br>in kraj vpisa | Tip ladje   | Material               | Nosilnost<br>v tonah | Leto<br>gradnje | Kraj gradnje             | Posadka | Karati | Leto<br>nakupa | Leto<br>prodaje | Plovba   | Opombe                                                                                          |
|-----|------------------------------------------|----------------------------|-------------|------------------------|----------------------|-----------------|--------------------------|---------|--------|----------------|-----------------|----------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 62  | Karlo JELERSIČ<br>Trst                   | Slobodan M.<br>Trst        | bark        | les                    | 750                  | 1880            | Mali Lošinj              | ?       | 4      | 1880           | 1882            | D. P.    |                                                                                                 |
| 63  | Angelika<br>MALALAN<br>Trst              | Giordano<br>Trst           | brigantina  | les                    | 333                  | 1857            | Pečine                   | ?       | 4 ½    | 1880           | 1881            | V. O. P. |                                                                                                 |
| 64  | Karlo JELERSIČ<br>Trst                   | Miran<br>Trst              | brig-škuner | les                    | 94                   | 1882            | Mali Lošinj              | ?       | 24     | 1882           | 1884            | M. O. P. |                                                                                                 |
| 65  | Silvester<br>BRADASKJA<br>Tržič (Monf)   | Cervignano<br>Trst         | P. L.       | les<br>vijak           | 28b/19n              | 1873            | Trst                     | 3       | 24     | 1882           | 1903            | M. O. P. | Po letu 1900<br>lastnica<br>Bradaskja Ade-<br>la. Leto 1903 je<br>prodala Marku<br>Martinoliću. |
| 66  | Fran VELUŠIČ<br>sin Domicijana<br>Sežana | Padre<br>Reka              | bark        | les                    | 583                  | 1866            | Reka                     | ?       | 2      | 1882           | 1884            | D. P.    |                                                                                                 |
| 67  | Jožef MAUSER<br>Trst                     | Mario<br>Trst              | barkača     | les                    | 20                   | 1880            | Sv. Marko<br>(Trst)      | 4       | 24     | 1880           | ?               | M. O. P. | Primerna za<br>pristaniška dela.                                                                |
| 68  | Karlo JELERSIČ<br>Trst                   | Sabin<br>Trst              | škuner      | les                    | 96                   | 1881            | Mali Lošinj              | ?       | 6      | 1881           | 1889            | M. O. P. |                                                                                                 |
| 69  | Ivan KOROŠEC<br>pok. Franceta<br>Reka    | Olga B.<br>Reka            | brig-škuner | les<br>železo          | 266                  | 1871            | Baker                    | 7       | 8      | 1883           | 1890            | V. O. P. |                                                                                                 |
| 70  | Karlo JELERSIČ<br>Trst                   | Slobodna<br>Trst           | nava        | les                    | 119                  | 1884            | Mali Lošinj              | ?       | 6      | 1884           | 1887            | D. P.    |                                                                                                 |
| 71  | Danijel POLAK<br>Aleksandrija            | La Fortuna<br>Trst         | bark        | les                    | 1022                 | 1859            | Amsterdam                | ?       | 24     | 1884           | 1885            | D. P.    |                                                                                                 |
| 72  | Ivan KOROŠEC<br>pok. Franca<br>Reka      | Beatrice<br>Reka           | bark        | les<br>fod. v<br>baker | 496                  | 1866            | Reka                     | 10      | 6      | 1887           | 1889            | D. P.    |                                                                                                 |
| 73  | Anton<br>KERSANAC<br>Portorož            | Metta<br>Trst              | bark        | les                    | 631/573              | 1879            | Reka                     | ?       | 24     | 1892           | 1893            | D. P.    |                                                                                                 |
| 74  | Hijeronim<br>SANCIN<br>Trst              | Nidia<br>Trst              | bark        | les                    | 342/303              | 1868            | North Shields<br>Anglija | ?       | 16     | 1894           | 1895            | D. P.    | Do leta 1902 os-<br>tane povežnik<br>na ladji.                                                  |

| Št. | Ime in domicil<br>ladjarja | Ime ladje<br>in kraj vpisa | Tip ladje | Material | Nosilnost<br>v tonah | Leto<br>gradnje | Kraj gradnje             | Posadka | Karati            | Leto<br>nakupa | Leto<br>prodaje | Plovba   | Opombe |
|-----|----------------------------|----------------------------|-----------|----------|----------------------|-----------------|--------------------------|---------|-------------------|----------------|-----------------|----------|--------|
|     | Ivan SANCIN                |                            |           |          |                      |                 |                          |         |                   |                |                 |          |        |
|     | Trst                       |                            |           |          |                      |                 |                          |         |                   |                |                 |          |        |
|     | Evgen SANCIN               | Nidia                      | bark      | les      | 342/303              | 1868            | North Shields<br>Anglija | ?       | 5 ½<br>5 ½<br>5 ½ | 1895           | 1898            | V. O. P. |        |
| 75  | Trst<br>Eleonora<br>SANCIN | Trst                       |           |          |                      |                 |                          |         |                   |                |                 |          |        |
|     | Trst                       |                            |           |          |                      |                 |                          |         |                   |                |                 |          |        |

Pojasnila k tabeli: D. P. = dolga plovba; V. O. P. = velika obalna plovba;  
M. O. P.= mala obalna plovba

plovbe, 15 velike obalne in 8 ladij male obalne plovbe. Stolpec o tipih ladij nam pove, da je bilo med slovenskimi plovnimi objekti 34 barkov, 9 brigantin, 8 brigov in 8 brigškunerjev, 5 ladij je bilo tipa nava. Dalje se omejnajo 3 manjše ladje tipa pelig, 2 trabakuli in 2 skunerja, 1 ladja je tipa polaka, druga barkluger. Končno je treba omeniti še Mauserjevo barkačo in Bradaškijevo ladjo male obalne plovbe neugotovljivega tipa, ki jo je lastnik opremil s parnim motorjem.

Iz obeh stolpcev je razvidno, da so slovenski ladjarji dajali prednost ladjam dolge plovbe. To se je dogajalo nedvomno zato, ker so večje ladje dovoljevale obsežnejši akcijski radij in važnejše posle. Do istih zaključkov nas privede analiza rubrike o tonaži oziroma nosilnosti ladij. Imamo namreč opravka z dvainpetdesetimi objekti z nosilnostjo nad 300 ton in samo dvaindvajset ladij ima manj kot 300 ton nosilnosti. Za eno ladjo nosilnost ni znana. Toda vse kaže, da jo je treba prišteti h kategoriji z nosilnostjo nad 300 ton. Tako je v seznamu triinpetdeset večjih in dvaindvajset manjših ladij.

Podrobna razdelitev ladij po nosilnosti je takale: petnajst jih spada v kategorijo med 300 in 400 tonami, osemnajst v kategorijo med 400 in 500 tonami in osem v kategorijo med 500 in 600 tonami. Enainštirideset ladij spada torej po nosilnosti v tako imenovano srednjo kategorijo. Najbrž spada sem tudi ladja, katere nosilnost ni znana. Tako se število ladij srednje kategorije poveča na dvainštirideset. V višje kategorije spada enajst ladij. Med njimi jih je pet med 600 in 700, tri med 700 in 800 in ena med 900 in 1.000 tonami. V kategorijo z nosilnostjo nad 1.000 ton spadata torej samo dve ladji in to ena pod in ena nad 1.100 ton. Tudi ti podatki potrjujejo, da so prevladovale ladje srednje kategorije. Primerjava z drugimi ladjarji na Jadranu nam pove, da so Slovenci sledili Hrvatom in Nemcem, pri katerih je povprečje nosilnosti ladij približno enako. V nižje kategorije nosilnosti spada, kot rečeno, dvaindvajset ladij. Od tega jih je sedem z nosilnostjo med 300 in 200 tonami in šest med 200 in 100 tonami. Drugih enajst objektov spada v kategorijo pod 100 ton nosilnosti. Zadnja številka potrjuje domnevo, da slovenski ladjarji niso kazali velikega zanimanja za malo obalno plovbo. Če upoštevamo še, da je bilo vsaj pet malih jadrnic grajenih ali prirejenih za prevoz peska in kamenja iz ustja Soče in kraških obmorskih vasi v velika mesta, kot sta Trst in Benetke, je zgornja domneva še bolj utemeljena.

Če se sedaj obrnemo na ladjedelnice, kjer so bile grajene ladje, ki jih obravnavamo, moremo takoj ugotoviti, da so naši ladjarji najbolj zaupa-



*Model barke.*

li domačim ladjedelniciam. Med temi je uživala največje zaupanje ladjedelnica na Reki, ki je zgradila skupno osemnajst ladij z naše tabele. Reki sledi Mali Lošinj. Tamkajšnje ladjedelnice so zgradile za slovenske ladjarje šestnajst ladij. Tretje po vrsti so bile ladjedelnice mesta Trsta, kamor prištevamo še ladjedelnice v Sv. Roku, Barkovljah in Sv. Lovrencu pri Trstu. Tu je bilo zgrajenih skupno petnajst omenjenih ladij. Ladjedelnica v Pečinah je zgradila šest in v Martinščici tri ladje. Dve sta bili zgrajeni v Kopru in po ena v Bakru in Rovinju. V Slovenskem in Hrvaškem primorju je bilo za naše ladjarje zgrajenih skupno enainšestdeset ladij z naše tabele. K avstrijski obali štejemo še Benetke in Chioggio. V ladjedelnicah teh mest je bilo zgrajenih osem ladij, in sicer: tri v Chioggi in pet v Benetkah. Šest od tega je bilo zgrajenih pred, dve pa po letu 1866, ko je Benečija prišla pod Italijo. Šest ladij pa so naši ladjarji kupili v tujini. Naredili so jih v Bostonu, Amsterdamu, North-Shieldsu, La Spezii in v neki neimenovani ladjedelnici v Turčiji.

Seveda ni naključje, da so najbolj zaupali ladjedelniciam v Trstu, na Reki in v Malem Lošinju. V tem so slovenski ladjarji posnemali Hrvate,



Madžare in Nemce, ki so imenovanim ladjedelnicam zelo zaupali. Upoštevati je treba tudi, da so omenjene ladjedelnice delale z velikim uspehom tudi za tuje ladjarje, kar jim je prinašalo priznanja in seveda še povečalo zaupanje drugače dokaj nezaupljivih Slovencev.

Odnos ladjarjev do plovnih objektov in pomorstva prikazuje tudi starost ladje ob nakupu celotne plovne enote ali njenih deležev. V tem so naši ladjarji povprečno na boljšem kot hrvaški in nemški, vendar nekoliko na slabšem kot madžarski. Od petinsedemdeset ladij, ki jih omenja tabela, je bilo kar triintrideset takih, ki so jih Slovenci dali zgraditi na novo sami ali v družbi s hrvaškimi, italijanskimi in nemškimi ladjarji. Enajst je bilo ob nakupu starih do pet let. Osem jih je prišlo v last ali solastništvo Slovencev, ko so imele 5 do 10 let. Osem ladij je bilo kupljenih v starosti od 10 do 15 let, osem od 15 do 20 let, tri od 20 do 25 let in štiri od 25 do 35 let. Omenjene številke dovolj zgovorno dokazujejo, da je večina slovenskih ladjarjev poznala prednosti nove ali malo rabljene ladje. Triintrideset novih, h katerim lahko prištejemo še enajst skoraj novih ladij, dovolj dobro utemeljuje to trditev.

Vse ladje, ki so na tabeli, so bile registrirane v štirih pristaniščih. Zopet prednjači Trst z enainpetdesetimi registracijami, sledi mu Reka z devetnajstimi. Štiri ladje so bile registrirane v Benetkah in ena v Rovinju. Najprivlačnejši pomorski center za naše ljudi je torej postal Trst. Tu je slovensko napredno meščanstvo gotovo videlo največje možnosti za razvoj, predvsem pa večje možnosti za povezavo pomorske trgovine s širokim slovenskim zaledjem, ki je bilo – posebno po dograditvi Južne železnice – široko odprto za tranzitno trgovino med morjem in srednjo Evropo. Šele v drugi vrsti je prihajala v poštev Reka, ki je bila stoletje prej v središču pozornosti slovenskih ladjarjev. Toliko o ladjah.

Seznamimo se sedaj z ladjarji in njihovim odnosom do ladje in do ladjarskega poklica sploh. Na vprašanje, od kod so prišli, je možno le deloma odgovoriti. Pri večini gre za priseljence iz raznih krajev slovenskih historyčnih pokrajin; to so priseljenci, ki so se v obalnih mestih že udomačili in se imeli za Tržačane, Rečane, Benečane itd. Le za redke izmed njih je mogoče po doslej znanih virih določiti tudi kraj izvora. Znano je npr., da je bil Franc Jelovšek iz Vrem na Krasu. Njegov družabnik Matej Gasser je prišel na Reko iz Škofje Loke. Anton Mašera, ki se imenuje zdaj Tržačana zdaj Dunajčana, izhaja brez dvoma iz neke vasi pod Krnom. Nikolaj in Vincenc Furlan, ki nastopata v Benetkah in Chioggi, sta doma iz spodnje Vipavske doline ali, to je verjetneje, s Komenskega Krasa. Andrej Koprivec, ki se

pojavlja kot ladjar leta 1853, je iz Polhovega Gradca. Ferdinand Marušič je bil doma v Devinu, Pavel Kugy pa v Lindu na Koroškem. Franc Velušič izjavlja, da je Sežančan, čeprav je stalno živel v Lovranu pri Reki. Silvester Bradaškija je bil iz Tržiča (Monfalcone) in Anton Keršanac je po podatkih letopisov živel v Portorožu, kjer se je ta priimek ohranil do nedavnega.

Določiti izvor drugih je dokaj težje. Dolenci, ki se pojavljajo v Pulju, kasneje pa v Malem Lošinjju, lahko izvirajo iz bližine Trsta (npr. z Opčin), iz gornje Vipavske doline (okolica Ajdovščine), z Notranjskega ali celo z Gorenjskega (okolica Škofje Loke ali Kranja). Po nekaterih terenskih podatkih menimo, da je verjetna domneva, da so po rodu iz okolice Ajdovščine. Čeprav sta bila vsaj dva Dolenca, to je Valentin in Avgust, ki ju srečamo med slovenskimi ladjarji tega obdobja, rojena v Piranu, ju ne moremo imeti za prava Pirančana. Njun oče se je v Piran, kjer je bil finančni uslužbenec, priselil od drugod. Približno enako je z Valušniki, le s to razliko, da jih na Primorskem nahajamo zelo malo. Pač pa so gotovo iz krajev Slovenskega primorja Andrej Kocman, Evgen Križman, vsi trije Kanteti, Adolf Klemenčič, Jožef Justin in Anton Porenta. Ivana Gorup je imela moža iz ene od briških vasi na robu Furlanske nižine. Krištof Kosovel je prišel verjetno iz Črnič pri Gorici. Angelika Malalan in Karlo Jeleršič, ki spadata med najbolj znane ladjarje slovenskega rodu, sta prav gotovo Kraševca. Prav tako je s Karlom Godničem, ki je bil doma iz Komna ali bližnje okolice. Emilija Sancin, Andrej Toman in morda Franc Šušteršič so zelo verjetno iz družin, ki so se priselile v Trst že v 18. stoletju in so se po pravici imele za stare tržaške družine. Anton Šterbenk je verjetno po rodu iz okolice Ribnice na Dolenjskem. Jožef Mauser se je preselil v Trst iz okolice Radovljice na Gorenjskem.

Ivan Kalister, Bernard Eržen, Anton Funk, Ivan Dušjak, Alojzij in Edvard Vram, Lovrenc Kaderk in Danijel Polak so po njihovih izjavah Tržačani. Kakor rečeno, so se v Trstu naseljevali naši ljudje iz vseh historyčnih pokrajin. Zato je treba iskati njihov izvor tako na Primorskem kakor na Štajerskem, Koroškem in Kranjskem. To je za slovenske razmere popolnoma razumljivo.

Podrobnejši pregled tabele nam pove, da je bilo v lasti posameznikov osemindvajset ladij. Na prvem mestu so barki. Lastniki tega tipa ladje so razporejeni takole: Ivan Kalister iz Trsta je imel ladjo »Maria Francesca« (1855–1862), Ivan Korošec ladjo »Francesco Gilberto« (1856–1874), Lovrenc Kaderk ladjo »Nicolos« (1872–1877) in Alojzij Vram (Fram?) ladjo »Due figlie« (1873–1879). V osemdesetih letih je bil Danijel Polak lastnik preko-



Ladijski model brigantine.

oceanke »La Fortuna« (1884–1885). V devetdesetih letih se pojavi kot lastnik vseh 24 karatov ladje tipa bark še Anton Keršanac iz Portoroža, ki je imel prekoceanke »Metta« (1892–1893). K vsem tem moramo prišteti še Jožefa Kanteta iz Trsta in Jožefa Kanteta z Reke, ki sta imela vsak 12 karatov na barku »Elvira« (1877–1892).

Po številu sledijo brigantine. Prvi slovenski ladjar, ki ga srečamo kot gospodarja tega tipa ladje, je Vincenc Furlan iz Benetk. Leta 1849 je kupil brigantino z imenom »Gloria«. Z njo je trgoval do leta 1859, ko jo je končno prodal. Furlanu sledi Karlo Godnič iz Trsta z ladjo »Ristoro« (1852–1856), dalje Adolf Klemenčič, prav tako iz Trsta, z ladjo »Beneficato« (1857–1859) in Bernard Eržen z ladjo »Argo« (1858–1862). V sedemdesetih letih se pojavi še Franc Šušteršič iz Trsta z brigantino »Giuseppina« (1876–1877). K tej peterici moramo prišteti še Pavla Kugyja iz Linda na Koroškem in Andreja Tomana iz Trsta, ki sta v letih 1853 in 1855 imela vsak pol brigantine »Ivan«.

Sledijo lastniki plovnih enot tipa brigškuner. Prvi je bil Vincenc Furlan, ki je leta 1848 kupil Grb mesta Ljubljane, kakršen ustreza krmi barka »Laibach« v Benetkah ladjo z imenom »Giacomo«. Prodal jo je pred



### *Brigantina.*

letom 1855, ker ni imenovana v tretjem letopisu pomorske vlade, ki je izšel tega leta. Ladjo tega tipa je imel tudi Anton Porenta iz Trsta. To je bil brigškuner »Fabio Severo«. Kupil ga je leta 1855, prodal pa 1867. Sledita Franc Malič iz Vinice v Beli krajini, ki je bil lastnik ladje »Iri« (1868–1870), in Karlo Jeleršič iz Trsta, lastnik ladje »Lidia« (1874–1880) in »Miran« (1882–1884). Zadnji slovenski lastnik tega tipa ladje je bil Ivan Korošec, sin pok. Franca, z ladjo »Olga B.« (1883–1890).

Trije posamezni ladjarji so bili lastniki tipa ladje brig. Rečan Nikolaj Valušnik je leta 1855 kupil brig z imenom »Resiza« (Rezica). Prodal ga je leta 1857. Kapital je kmalu nato uporabil za nakup petih šestin nove ladje z enakim imenom. Že večkrat imenovani Vincenc Furlan je imel v posesti brig z imenom »Venelo« (1860–1866). Edvard Vram (morda tudi Fram) je leta 1873 kupil brig »Polixeni«, ki je bil v njegovi lasti do leta 1876. Naslednje leto ladje ni več na seznamu. K tem trem moramo prišteti še ladjarko Ivano Muha, sestro Jožefa Gorupa, o katerem bomo še govorili. S svojo doto je kupila brig »Aurora M.«. Izkoriščala ga je od leta 1877 do 1885. Po tem letu je letopisi ne omenjajo več.

Nadaljnji trije ladjarji so bili lastniki ladjic male obalne plovbe tipa pelig, ki so podobne trabakulam. Leta 1853 je tako ladjico kupil Ferdinand Marušič iz Devina. Čeprav je ladja nosila ponosno ime »Vapore«, ni ver-

jetno, da bi imela parni stroj. Marušič je ladjico prodal leta 1861. Kakor Marušič je leta 1853 kupil ladjico enakega tipa tudi Nikolaj Furlan iz Benetk. Imenovala se je »Vittorioso«. Furlan je z njo plul do leta 1871. Tudi Krištof Kosovel iz Rovinja je kupil svoj pelig istočasno s Furlanom. Ladjico z imenom »Briton« je uporabljal do 1856. Vse kaže, da sta Furlan in Kosovel sodelovala pri prevozih raznega blaga med južno Istro in Benetkami.

Zelo podobno je bilo s trabakulami. V lasti posameznikov sta bili samo dve. Prvo je imel Evgen Križman. To je bila jadrnica »Briton« (ime je v letopisu dokaj pogosto), ki je bila kupljena 1868, prodana pa leta 1875. Druga je trabakula »Beppino«, ki je bila last Antona Šterbenka (20 karatov) in njegove hčere Karoline, poročene Dormia (4 karate). Šterbenkova ladjica je plula od leta 1860 do 1870.

Edini slovenski ladjar, ki je bil lastnik vseh karatov na ladji tipa nava, je bil že imenovani Alojzij Vram. Leta 1871 je kupil navo z imenom »Figlia Jenny«. V njegovi lasti je bila do 1880, ko jo je prodal družini Tarabocchia iz Trsta. Ker srečamo Vrama po tem letu med uglednimi tržaškimi trgovci, domnevamo, da je imel s svojimi plovnimi enotami dokajšnje dobičke.

Ladjar, ki je bil lastnik jadrnice neugotovljivega tipa z dodatnim motorjem, je bil Silvester Bradaškija iz Tržiča, ki je leta 1882 kupil ladjo »Cervignano«. Do leta 1903 je vozil z njo pesek iz ustja Soče v tržaško pristanišče. Če upoštevamo tri plovne enote, ki so bile last družine ali družbe prijateljev, je bilo v popolni lasti slovenskih ladjarjev trideset večjih in manjših jadrnic dolge, velike obalne in male obalne plovbe. Ta številka je sicer majhna, vendar pomembna, če upoštevamo slovenske razmere. Za Slovence je bilo namreč pomorstvo do neke mere še vedno le poskus, da bi se uveljavili v gospodarski panogi, ki je bila zaradi politične odrezanosti od morja in iz drugih razlogov za naš narod še vedno nova. K omenjenim lastnikom naj dodamo še barkačo Jožefa Mauserja, o kateri bomo še govorili.

Poleg naštetih srečamo v letopisih še šest ladjarjev, ki so imeli na ladjah polovico ali več deležev oziroma karatov in so torej z večino glasov odločali o izkoriščanju ladje, o njenem tovoru, smereh itd. Tudi v tej kategoriji se prvi pojavlja eden od Valušnikov. To pot imamo opravka z Jožefom Valušnikom z Reke, ki je bil lastnik 12 karatov na barku »Florida« (1847–1850). Valušniku sledijo Jernej Šušteršič s 16 karati na barku »Beppino« (1860–1865), Josipina Komac z 12 karati na barku »Due Fratelli« (1871–



1873) in Karlo Jeleršič z 12 karati na ladji »Alberto« (1872–1874). V to skupino spada še Hieronim Sancin s 16 karati na barku »Nidia« (1894–1898). Po njegovi smrti so si posest na ladji razdelili njegovi trije otroci Ivan, Evgen in Eleonora, po enakih deležih. Že omenjeni Karlo Jeleršič je leta 1877 kupil 12 karatov na navi »Erminia J.«. Ladja je nosila ime po ladjarjevi ženi. Za Jeleršiča in njegove družabnike je plula do leta 1884. Takrat jo je odkupila »Tvrdba bratov Tripkovič«. Omeniti še moramo že večkrat omenjenega Nikolaja Valušnika, ki je leta 1858 kupil 20 karatov na brigu »Resiza N.« (v pomenu Nova Režica) in leta 1865 12 karatov na barklugu »Nicolo«. Prva je bila prodana leta 1864, druga pa leta 1868. Kar osem je bilo torej ladij, katerih pol ali več karatov so imeli v lasti slovenski ladjarji. Poleg teh je treba imenovati še osemnajst ladij, pri katerih so solastniki Slovenci imeli četrtno ali več karatov, in šestnajst ladij, pri katerih so imeli manj kot četrtno karatov. Preobširno bi bilo obravnavati vsakega posebej. Naj omenimo le tiste, ki jih viri omenjajo kot lastnike ali solastnike dveh ali več ladij, in tiste, ki so v družbi z drugimi Slovenci imeli v posesti več kot polovico ladje.

Naj začnem z drugo skupino. Tu so znani trije primeri. Vsekakor je treba kot prva omeniti Franca Jelovška in Mateja Gasserja. Poleg tega, da sta z družabnikom Antonom Matešičem dala zgraditi bark »Laibach«, na katerem sta si zagotovila vsak 8 karatov, sta z istim družabnikom odkupila po 8 karatov na barku »Fiume«, ki je bil zgrajen s kapitalom vse trojice leta 1847. Leta 1854 sta svoj delež na »Laibachu« povečala na 17 karatov. Tri leta kasneje je bila ladja prodana v tujino. Bark »Fiume« pa sta izkoriščala do leta 1864. V to skupino spadajo tudi Marija, Leopold in Valentin Dolenc, ki so imeli skupno 16 karatov na barku »Sirena« (1878–1898), in Ivan Korošec, sin pok. Franca, ki je bil lastnik 6 karatov na barku »Beatrice«.

V prvo skupino je treba spet najprej uvrstiti Franca Jelovška, ki je imel poleg tega, kar smo že omenili, še 6 karatov na navi »Carlotta«. Deleže je kupil najkasneje leta 1855, v njegovi posesti pa so ostali do leta 1874. Poleg Jelovška je treba imenovati Antona Mašero, ki je imel 5 karatov na brigantini »Costregnano« (1853–1861), ki je kasneje dobila novo ime »Riforma« (1861–1871). Po osemnajstletni plovbi je ladjo 1871 prodal. Kako je potekalo Mašerovo pomorsko udejstvovanje potem, ko je prodal svoj delež na »Riformi«, ni znano. Ker pa je bil kasneje med ladjarji tudi njegov sin Peter, smemo sklepati, da se Mašera ni odpovedal pomorstvu.

V isto skupino z Jelovškom in Mašero štejemo Andreja Kocmana, ki je leta 1877 kupil 6 in pol karata na ladji »Accorto«, a jo je že čez leto dni prodal, in Leopolda Dolenca, ki je pred nakupom deležev na »Sireni« imel 6 karatov na brigu »Flegon« (1870–1875). Tudi Angelika Malalan je imela štiri in pol karata na barku »Carolina Premuda« (1879–1882) in prav toliko na brigantini »Giordano« (1880–1881).

Najpomembnejši med pripadniki te skupine je bil Karlo Jeleršič. Doslej smo ga srečali kot lastnika dveh brigškunerjev, od katerih je imel večji 203, manjši pa 94 ton nosilnosti. Poleg tega smo ga srečali kot najmočnejšega družabnika na navi »Erminia J.«. Toda to je le malo v primererjavi z deleži, ki jih je imel na drugih ladjah svojega časa. Predvsem je bil solastnik 9 barkov. Kronološko so si sledili takole: »Gazzella« 6 karatov (1870–1874), »Mercurio« 6 karatov (1870–1874), »Lidia« 7 in pol karata (1870–1871), »Proserpina« 2 karata (1871–1880), »Luigi S.« 2 karata (1872–1876), »Alberto« 12 karatov (1872–1874), »Reno« 4 karate (1872–1876), »Esempio« 6 karatov (1877–1890) in »Slobodan M.« 4 karate (1880–1881). Sledita dva škunerja, in sicer: »Civetta« s 7 karati (1870–1872) in »Sabin« s 6 karati (1881–1889). Med brigi je bil delno njegov »Ciro«. Na tej ladji je imel pet karatov (1876–1888). Prav tako je bila delno njegova »Slobodna«, na kateri je imel 8 karatov (1884–1887). Vendar je Jeleršič nastopal kot ladjar že pred letom 1870. Skupaj s svojim trgovskim družabnikom Ternijem (»Tvrdba Jeleršič in Terni«) je leta 1865 kupil 12 karatov na brigu »Federico« (253 ton) in 6 karatov na barku »Gazzella« (448 ton). Prav tako je s Ternijem kupoval deleže na drugih ladjah, med katerimi je bila vsaj od leta 1869 delno njegova brigantina »Palinuro«. To pomeni, da je nastopil kot uspešen samostojen ladjar, šele ko je videl, da so se mu v družbi s Ternijem kupljeni ladijski deleži bogato obrestovali. Preden je dal duška svoji finančni velikopoteznosti, se je hotel prepričati, da bo udeležba finančno uspešna. Zato je njegova dejavnost od leta 1870 do 1882 rastla skoraj neprenehoma. Po tem letu je zastajala nekako do leta 1887, nakar je začela naglo upadati. Kje so vzroki za upadanje, ni natančno znano, nekateri še nepopolnemu preverjeni podatki pa kažejo, da je treba upadanje njegove dejavnosti pripisati prezgodnji smrti edinega sina, ki je umrl v mladeniških letih. Sin Jernej Jeleršič je namreč podlegel bolezni prav leta 1887. Leta 1890 je umrl tudi Karlo Jeleršič. Kaj se je zgodilo z njegovo dediščino, nisem mogel dognati. Toliko o ladjarjih.



Preostane nam še, do odgovorimo na vprašanje, koliko časa so naši ladjarji izkoriščali svoje ladje. Na seznamu sta samo dve ladji, za kateri doba uporabe ni znana. Za obe sicer moremo domnevati, da sta ju lastnika izkoriščala nad šest let, vendar to je le domneva, ki za natančnost prikaza ne pride v poštev. Ostane torej triinsedemdeset ladij, za katere imamo tudi podatek o dobi izkoriščanja. Zato bomo analizo naslovnili samo na te. Sedemintrideset ladij so lastniki izkoriščali do pet let. Ta visoka številka označuje v glavnem vse tiste, ki so se z ladjarstvom samo poskusili uveljaviti v pomorstvu. To so – če jih navedemo kronološko – predvsem Nikolaj Furlan, Pavel Kugy, Adolf Klemenčič, Bernard Eržen, Rudolf Valušnik, Andrej Kocman, Franc Malič, Ivan Jožef Kante, Josipina Kocman, Lovrenc Kaclerk, Edvard Vram, Franc Velušič, Danijel Polak, Anton Keršanac in še nekateri drugi. Iz te skupine bi morda lahko izvzeli Bernarda Eržena, ki je kot kapitan dolge plovbe ostal na morju in se uveljavil kot poveljnik ladje in kot Lloydov in Kozuličev uslužbenec. Prav tako bi lahko izvzeli Rudolfa Valušnika, ki je skupaj z drugimi Valušniki še vedno deloval v ladjarstvu, in Franca Velušiča, ki je po preselitvi na Reko oziroma v Lovran ostal tesno povezan s pomorstvom, čeprav ne neposredno z ladjarstvom. Kot poveljnik ladij pri različnih ladjarjih in ladjarskih družbah se je uveljavil tudi Anton Keršanac.

Karlo Godnič, Nikolaj Valušnik in Jožef Kante, ki so svoje ladje izkoriščali manj kot pet let, so dovolj zgodaj spoznali važnost in pomen trgovsko-pomorskih in ladjarskih družb in so vanje vložili svoj kapital. Zato njihovega posega v ladjarstvo, ki smo ga pravkar obravnavali, ne moremo imeti samo za poskus. Še manj je bilo le poskus delovanje Karla Jeleršiča, ki je kar osem svojih ladij izkoriščal manj kot pet let.

Enaindvajset ladij je za naše lastnike plulo od 5 do 10 let. Nadaljnjih sedem so izkoriščali od 10 do 15 let in osem ladij je plulo od 15 do 21 let. Lastnikov teh ladij ni mogoče uvrščati med tiste, ki so z ladjarstvom samo poskusili srečo. Povečini so se lastniki teh ladij ali imetniki njihovih deležev, ko so neposredno udeležbo v ladjarstvu opustili, lotili kakega drugega trgovskega in pomorskega posla, ali pa so vložili svoj kapital v neko ladjarsko družbo in tako postali njeni delničarji. Po podatkih so naši ladjarji uporabljali ladje povprečno od šest do sedem let. Tako dolga doba ni le skromna preizkušnja v ladjarstvu. Stvar pa se bistveno spremeni, če iz seznama izvzamemo vse tiste ladjarje, za katere smo ugotovili, da so se resnično le poskusili v ladjarstvu. Doba izko-

riščanja ladje se v takem primeru povzpne za nekaj več kot štiri leta in traja povprečno skoraj enajst let. To pa je skoraj jadransko povprečje, če upoštevamo, da je celo Lloyd mnoge svoje ladje prodal, preden je taka doba potekla. Torej tudi po dobi izkoriščanja ladje naši ladjarji niso nič zaostajali za svojimi hrvaškimi, nemškimi in italijanskimi poslovnimi partnerji. Če upoštevamo, da je bila zelo velika konkurenca velikih ladjarjev, kot so bili Kozuliči, Martinoliči, Tripkoviči, Tarabocchie in drugi, ter ladjarskih družb, kot je bil Lloyd, potem kažejo vse dosedanje navedbe na pozitivno bilanco naših ladjarjev – lastnikov lesenih ladij. S svojo dejavnostjo so pokazali sposobnost za upravljanje kapitala, ki so ga vložili v ladje, z udeležbo v ladjarstvu pa so tajali tudi led konservativnosti pri slovenski buržoaziji. Posebno tisti, ki so se vključili v razne trgovsko-pomorske družbe in postali njihovi delničarji, so dokazali, da jim ni manjkalo smelosti in poslovnega duha, saj so si zagotovili precejšnje dobičke. S sodelovanjem v pomorsko-trgovskih in ladjarskih družbah, pa so pomagali, da je narodno gospodarstvo vsaj nekoliko prodiralo s celine proti obali. Toda o vsem tem kasneje. Za sedaj bo dovolj, če poudarimo, da je šlo večini naših ladjarjev več kot le za poskus, da je šlo za utrditev za naš narod ne popolnoma nove, vendar zelo napredne in donosne veje gospodarstva. O tistih, za katere smo ugotovili, da so samo poskusili, pa je treba poudariti, da na Jadranu niso bili osamljeni. Letopisi pomorske vlade nam povedo, da imamo tudi precej Nemcev, Italijanov in Hrvatov, ki v ladjarstvu niso uspeli. Teh je celo več kot tistih, ki jim je to delo uspelo. To pa pomeni, da Slovenci v neuspehih poskusih niso bili izjema.

Tabela 2: Pregled trgovskih jadrnic dolge in velike obalne plovbe, katerih lastniki ali solastniki so bili ladjarji Slovenci

| Št.                  | Ime in<br>domicil-<br>larja                            | Ime ladje in<br>krajvpisa | Tip ladje<br>in mate-<br>rial | Pogon         | Dolžina | Širina | Višina | Leto<br>gradnje | Kraj grad-<br>nje | Posadka | Karati | Leto na-<br>kupa | Nosilnost               | Plovba |
|----------------------|--------------------------------------------------------|---------------------------|-------------------------------|---------------|---------|--------|--------|-----------------|-------------------|---------|--------|------------------|-------------------------|--------|
| 1                    | Henrik Angel<br>JAZBEC<br>Trst                         | Amor<br>Trst              | bark<br>les<br>železo         | jadra         | 41,76   | 8,72   | 5,62   | 1879            | Benetke           | 9+1     | 12     | 1891             | 1898 504t               | D. P.  |
| 2                    | Henrik Angel<br>JAZBEC<br>Trst                         | Euro<br>Trst              | bark<br>les<br>železo         | jadra         | 49,30   | 9,12   | 5,90   | 1875            | Mali Lošinj       | ?       | 18     | 1891             | 1898 713/704t           | D. P.  |
| 2                    | Henrik Angel<br>JAZBEC<br>Trst                         | Beechdale<br>Trst         | bark<br>les<br>železo         | jadra         | 60,71   | 9,36   | 5,85   | 1877            | Liverpool         | 14+1    | 18     | 1892             | 1911 815/792t           | D. P.  |
| Jožef MIKLA-<br>VČIČ |                                                        |                           |                               |               |         |        |        |                 |                   |         |        |                  |                         |        |
| 4                    | Henrik Angel<br>JAZBEC<br>Trst                         | Deveron<br>Trst           | nava<br>les<br>železo         | jadra<br>para | 70,00   | 11,04  | 6,70   | 1875            | Greenock          | 19+1    | 4<br>3 | 1895<br>1895     | 1901<br>1902 1323/1256t | D. P.  |
| 4                    | Peter MAŠERA<br>Trst                                   | Nini (ex<br>Amor)<br>Trst | bark<br>les<br>železo         | jadra<br>para | 47,51   | 9,32   | 6,66   | 1875            | Benetke           | 11+1    | 24     | 1898             | 1903 715/646t           | D. P.  |
| 6                    | Henrik Angel<br>JAZBEC<br>Trst                         | Orpheus<br>Trst           | nava<br>les<br>železo         | jadra<br>para | 74,70   | 11,26  | 6,79   | 1880            | Greenock          | 19+1    | 24     | 1903             | 1909 1537/1382t         | D. P.  |
| 7                    | Ivan Miklavčič<br>Trst                                 | Drina<br>Trst             | bark<br>les<br>železo         | jadra<br>para | 57,08   | 9,50   | 5,60   | 1872            | Glasgow           | 17+1    | 8      | 1893             | 1898 759/683t           | D. P.  |
| 8                    | Henrik Angel<br>JAZBEC<br>Jožef MIKLA-<br>VČIČ<br>Trst | Sava<br>Trst              | nava<br>les<br>železo         | jadra<br>para | 63,12   | 10,24  | 6,58   | 1866            | Glasgow           | 17+1    | 3<br>4 | 1895             | 1898 1128/1026t         | D. P.  |

## Lastniki velikih železnih jadrnic

Tabela št. 2 prikazuje slovenske lastnike železnih jadrnic, velikih trijambornic, ki so se pri nas pojavile v sedemdesetih letih 19. stoletja; v manj kot štiridesetih letih pa so jih dokončno umaknili iz prometa. Naši ladjarji so se jih oprijeli dokaj pozno – šele v devetdesetih letih – so pa razmeroma najdlje vztrajali pri njih, to je dokler se niso popolnoma preživele. V skupini železnih jadrnic imamo v seznamu samo osem ladij; pet je bilo tipa bark, tri pa tipa nava.

Po nosilnosti so barki zelo različni. Najmanjši – »Amor« – je imel nosilnost 504 tone. Trije so bili v kategoriji med 700 in 800 in eden v kategoriji med 800 in 900 tonami. Vse tri nave so bile po nosilnosti veliko večje kot barki. Manjša je imela 1.128, srednja 1.323, večja pa 1.537 ton nosilnosti. Po tonaži spadajo omenjene ladje med največje tovrstne plovne objekte na Jadranu.

Povprečna doba izkoriščanja teh ladij je bila sedem let. Tri so na povprečju izkoriščanja, ena je nad, štiri pa pod povprečjem. Tako je bark »Beechdale« plul za našega ladjarja celih devetnajst let. Barka »Euro« in »Amor« sta plula po sedem let, prav toliko tudi nava »Deveron«. Barka »Drina« in »Nini« sta plula za naše ladjarje po štiri leta. Nava z imenom »Sava« pa je bila prodana že tri leta po nakupu.

Vse ladje, ki jih vsebuje tabela, so bile zgrajene v razdobju štirinajstih let. Najstarejša je »Sava«, ki je bila zgrajena leta 1866. Njej sledi »Drina«, ki je bila splavljena leta 1872. Tri so bile zgrajene 1875 (»Euro«, »Nini« in »Deveron«), »Beechdale« je bil zgrajen leta 1877, »Amor« leta 1879 in »Orphcus« leta 1880. Po kraju gradnje se ta skupina ladij bistveno razlikuje od prve. Samo ena ladja je bila zgrajena v domači ladjedelnici, vse druge pa so bile izdelane v tujih ladjedelnicah. Dve sta bili zgrajeni in kupljeni v Benetkah, to sta »Amor« in »Nini«, pet pa na Angleškem. Ladjedelnica v Greenocku je zgradila navi »Deveron« in »Orphcus«, ladjedelnica v Glasgowu barka »Drina« in »Sava«, ladjedelnica v Liverpoolu pa bark »Beechdale«. Bark »Euro« je bil zgrajen v ladjedelnici v Malem Lošinju. Tudi po starosti v letu nakupa se ladje te skupine precej razlikujejo od tistih iz prve skupine. Tako je iz tabele razvidno, da niti ena od teh ladij ni bila zgrajena s slovenskim kapitalom, temveč so bile vse kupljene. Še več – starost ob nakupu ni bila pri nobeni manjša od devetnajst let. Toliko jih je imel bark »Amor«, ki ga je leta 1891 kupil tržaški ladjar Henrik Angel Jazbec s svojimi družabniki. Tri leta več je imel bark »Beechdale«, ki ga je kupil isti ladjar leta 1892. Bark »Euro«, ki ga je kupil

Tabela 3: Pregled slovenskih ladjarjev, lastnikov ali solastnikov železnih ladij na parni, motorni ali električni pogon 1883–1913

| Št. | Ime in domicil ladjarja | Ime in kraj vpisane ladje | Material   | Pogon  | Tonaža  | Dolžina | Širina | Višina | Leto gradnje | Kraj           | Posadka | Karati | Leto nakupa    | Leto prodaje | Plovba   | Moč motorja KS | Opombe          |
|-----|-------------------------|---------------------------|------------|--------|---------|---------|--------|--------|--------------|----------------|---------|--------|----------------|--------------|----------|----------------|-----------------|
| 1   | Jožef MAUSER Trst       | Sloga Trst                | foder. les | kolesa | 80      |         |        |        | 1823         | Benetke        | 9+1     | 24     | 1868<br>11. 8. | 1874         | M. O. P. | 40 KS          | Potniški parnik |
| 2   | Jožef MAUSER Trst       | Gövö Trst                 | foder. les | kolesa | 143     |         |        |        | 1837         | Trst           | 9+1     | 24     | 1869           | 1872         | M. O. P. | 60 KS          | Potniški parnik |
| 3   | Jožef MAUSER Trst       | Elisa Trst                | železo     | vijak  | 33/17   | 19,69   | 3,60   | 2,12   | 1870         | Sv. Rok Trst   | 4+1     | 24     | 1870           | 1889         | M. O. P. | 15 KS          | Potniški parnik |
| 4   | Jožef MAUSER Trst       | Surrey Trst               | železo     | kolesa | 130     |         |        |        | 1868         | London         | 12+1    | 24     | 1872           | 1882         | M. O. P. | 75 KS          | Remorker        |
| 5   | Jožef MAUSER Trst       | Lonyay Trst               | foder. les | vijak  | 138     |         |        |        | 1842         | Trst           | 9+1     | 24     | 1872           | 1877         | M. O. P. | 70 KS          | Potniški parnik |
| 6   | Jožef MAUSER Trst       | Cocale Trst               | železo     | vijak  | 14      |         |        |        | 1868         | Sv. Marko Trst | 4+1     | 24     | 1874           | 1875         | M. O. P. | 10 KS          | Potniški parnik |
| 7   | Jožef MAUSER Trst       | Blitz Trst                | železo     | vijak  | 24/12   | 19,36   | 3,26   | 1,86   | 1872         | Trst           | 5+1     | 24     | 1875           | 1889         | M. O. P. | 150 KS         | Potniški parnik |
| 8   | Jožef MAUSER Trst       | Marquado Trst             | železo     | vijak  | 189/120 | 37,39   | 6,06   | 3,20   | 1868         | London         | 8+1     | 24     | 1883           | 1890         | M. O. P. | 50 KS          | Potniški parnik |
| 9   | Jožef MAUSER Trst       | Opus Trst                 | železo     | vijak  | 24/17   | 18,86   | 3,66   | 2,02   | 1883         | Trst           | 3+1     | 24     | 1883           | 1890         | M. O. P. | 16 KS          | Remorker        |
| 10  | Jožef MAUSER Trst       | Norino Trst               | železo     | vijak  | 29/15   | 21,70   | 4,16   | 1,60   | 1883         | Trst           | 4+1     | 24     | 1884           | 1890         | M. O. P. | 16 KS          | Potniški parnik |
| 11  | Jožef MAUSER Trst       | Trieste Trst              | železo     | vijak  | 30/16   | 20,45   | 3,22   | 1,90   | 1860         | Trst           | 4+1     | 24     | 1885           | 1889         | M. O. P. | 15 KS          | Potniški parnik |
| 12  | Jožef MAUSER Trst       | Zeta Trst                 | železo     | vijak  | 27/24   | 25,05   | 3,91   | 2,18   | 1869         | Trst           | 4+1     | 24     | 1886           | 1889         | M. O. P. | 20 KS          | Potniški parnik |

| Št. | Ime in domicil ladjarja                            | Ime in kraj vpisa ladje     | Material | Pogon           | Tonaža        | Dolžina | Širina | Višina | Leto gradnje | Kraj gradnje       | Posadka | Karati  | Leto nakupa | Leto prodaje | Plovba   | Moč motor-ja KS | Opombe                                            |
|-----|----------------------------------------------------|-----------------------------|----------|-----------------|---------------|---------|--------|--------|--------------|--------------------|---------|---------|-------------|--------------|----------|-----------------|---------------------------------------------------|
| 13  | Jožef MAUSER<br>Trst                               | Nerenta<br>Trst             | železo   | vijak           | 280           | 38,70   | 8      | 3,50   | 1882         | Trst Sv. Marko     | 9+1     | 24      | 1882        | 1889         | M. O. P. | 400 HP          | Draga primer-<br>na za luška<br>dela.             |
| 14  | Jožef MAUSER<br>Trst                               | No. XI.<br>Trst             | železo   | vijak           | 300           | 39      | 8,38   | 3,50   | 1883         | Trst Sv. Marko     | 9+1     | 24      | 1883        | 1889         | M. O. P. | 300 HP          | Draga primer-<br>na za luška<br>dela.             |
| 15  | Karlo STEKINA<br>Gorica                            | Medea D.<br>Trst            | železo   | vijak<br>parna  | 819/519       | 66,75   | 9,20   | 4,48   | 1884         | Yarrow<br>Anglija  | ?       | 24      | 1888        | 1892         | D. P.    | 110 KS          | Kupil<br>Lloyd.                                   |
| 16  | Jernej SARDOČ<br>Koper<br>Evgen BRAJDA<br>Videm    | Maria R. G.<br>Trst         | železo   | kolesa<br>parna | 604/386       | 58,56   | 8,24   | 4,24   | 1858         | Glasgow<br>Anglija | ?       | 18<br>6 | 1891        | 1894         | V. O. P. | 632/175         | Od leta<br>1893 ima<br>Brajda 8<br>kar.           |
| 17  | Jožef MIKLAČIČ<br>Trst<br>Ivan<br>MIKLAČIČ<br>Trst | San Giusto<br>Trst          | železo   | parna<br>vijak  | 2009/<br>1265 | 79,96   | 10,62  | 5,51   | 1890         | Trst               | 19+1    | 1<br>1  | 1891        | 1893         | D. P.    | 880/180         | Kupil Sta-<br>bilmento<br>tecnico Tri-<br>estino. |
| 18  | Jožef MIKLAČIČ<br>Trst<br>Ivan<br>MIKLAČIČ<br>Trst | San Rocco<br>Trst           | železo   | parna<br>vijak  | 2015/<br>1207 | 79,42   | 10,60  | 5,65   | 1891         | Trst               | 18+1    | 3<br>1  | 1891        | 1898         | D. P.    | 900/100         |                                                   |
| 19  | Valentin DOLENC<br>Mali Lošinj                     | A. F. Cosu-<br>lich<br>Trst | železo   | parna<br>vijak  | 1823/<br>1185 | 74,19   | 10,67  | 5,97   | 1891         | Kiel               | 18+1    | 5/8     | 1891        | 1899         | D. P.    | 95/236          |                                                   |

| Št.                    | Ime<br>in domicil<br>ladjarja | Ime in kraj<br>vpisa ladje | Material | Pogon          | Tonaža        | Dolžina | Širina | Višina | Leto<br>gradnje | Kraj<br>gradnje            | Posadka | Karati   | Leto na-<br>kupa | Leto na-<br>prodaje | Plovba | Moč<br>motor-<br>ja KS | Opombe                         |
|------------------------|-------------------------------|----------------------------|----------|----------------|---------------|---------|--------|--------|-----------------|----------------------------|---------|----------|------------------|---------------------|--------|------------------------|--------------------------------|
| Jožef                  |                               |                            |          |                |               |         |        |        |                 |                            |         |          |                  |                     |        |                        |                                |
| MIKLAVČIČ              |                               |                            |          |                |               |         |        |        |                 |                            |         |          |                  |                     |        |                        |                                |
| Emilija                |                               |                            |          |                |               |         |        |        |                 |                            |         |          |                  |                     |        |                        |                                |
| 20                     | MIKLAVČIČ                     | Dorotea<br>Trst            | železo   | parna<br>vijak | 1545/<br>949  | 79,09   | 10,97  | 5,39   | 1888            | New Cas-<br>tle on<br>Tyne | 17+1    | 1        | 1892             | 1898                | D. P.  | 750/150                |                                |
| Ivan MIKLA-<br>VČIČ    |                               |                            |          |                |               |         |        |        |                 |                            |         |          |                  |                     |        |                        |                                |
| Trst                   |                               |                            |          |                |               |         |        |        |                 |                            |         |          |                  |                     |        |                        |                                |
| 1 %                    |                               |                            |          |                |               |         |        |        |                 |                            |         |          |                  |                     |        |                        |                                |
| Jožef                  |                               |                            |          |                |               |         |        |        |                 |                            |         |          |                  |                     |        |                        |                                |
| MIKLAVČIČ              |                               |                            |          |                |               |         |        |        |                 |                            |         |          |                  |                     |        |                        |                                |
| Ivan MIKLA-<br>VČIČ    |                               |                            |          |                |               |         |        |        |                 |                            |         |          |                  |                     |        |                        |                                |
| 21                     | MIKLAVČIČ                     | Isonzo<br>Trst             | železo   | parna<br>vijak | 832/<br>484   | 59,58   | 8,05   | 6,17   | 1883            | Geste-<br>münde            | 13+1    | 2        | 1895             | 1899                | D. P.  | 320/99                 |                                |
| Henrik A.<br>JAZBEC    |                               |                            |          |                |               |         |        |        |                 |                            |         |          |                  |                     |        |                        |                                |
| Trst                   |                               |                            |          |                |               |         |        |        |                 |                            |         |          |                  |                     |        |                        |                                |
| 2                      |                               |                            |          |                |               |         |        |        |                 |                            |         |          |                  |                     |        |                        |                                |
| Ivan MIKLA-<br>VČIČ    |                               |                            |          |                |               |         |        |        |                 |                            |         |          |                  |                     |        |                        |                                |
| 22                     | MIKLAVČIČ                     | Godolphin<br>Trst          | železo   | parna<br>vijak | 1558/<br>921  | 76,18   | 10,32  | 5,14   | 1889            | Grangen-<br>mouth          | 18+1    | 1        | 1895             | 1899                | D. P.  | ?                      |                                |
| Henrik Angel<br>JAZBEC |                               |                            |          |                |               |         |        |        |                 |                            |         |          |                  |                     |        |                        |                                |
| 23                     | MIKLAVČIČ                     | Grignano<br>Trst           | železo   | parna<br>vijak | 911/<br>548   | 65,20   | 8,54   | 4,92   | 1871            | West<br>Hartle-<br>pool    | 12+1    | 2        | 1896             | 1898                | D. P.  | ?                      |                                |
| Henrik Angel<br>JAZBEC |                               |                            |          |                |               |         |        |        |                 |                            |         |          |                  |                     |        |                        |                                |
| 24                     | MIKLAVČIČ                     | Urio<br>Trst               | železo   | parna<br>vijak | 503/<br>284   | 49,08   | 7,24   | 3,64   | 1877            | West<br>Hartle-<br>pool    | 12+1    | 24       | 1897             | 1898                | V.O.P. | ?                      |                                |
| Emilija                |                               |                            |          |                |               |         |        |        |                 |                            |         |          |                  |                     |        |                        |                                |
| MIKLAVČIČ              |                               |                            |          |                |               |         |        |        |                 |                            |         |          |                  |                     |        |                        |                                |
| Ivan MIKLA-<br>VČIČ    |                               |                            |          |                |               |         |        |        |                 |                            |         |          |                  |                     |        |                        |                                |
| 25                     | MIKLAVČIČ                     | Grazia<br>Trst             | železo   | parna<br>vijak | 1578/<br>1005 | 79,42   | 10,11  | 7,16   | 1877            | Sunder-<br>land            | 17+1    | 1 %<br>1 | 1898             | 1899                | D. P.  | ?                      |                                |
| Jožef<br>MIKLAVČIČ     |                               |                            |          |                |               |         |        |        |                 |                            |         |          |                  |                     |        |                        |                                |
| Trst                   |                               |                            |          |                |               |         |        |        |                 |                            |         |          |                  |                     |        |                        |                                |
| 26                     |                               |                            |          |                |               |         |        |        |                 |                            |         |          |                  |                     |        |                        |                                |
| Jožef PREC             |                               |                            |          |                |               |         |        |        |                 |                            |         |          |                  |                     |        |                        |                                |
| Mittewald              |                               |                            |          |                |               |         |        |        |                 |                            |         |          |                  |                     |        |                        |                                |
| 26                     | PREC                          | Bennaco<br>Trst            | železo   | parna<br>vijak | 559/335       | 53,43   | 8,75   | 4,40   | 1899            | Trst                       | 13+1    | 16       | 1899             | 1913                | V.O.P. | 350                    | Od 1910<br>leta 18<br>karatov. |



| Št. | Ime in domicil ladjarja | Ime in kraj vpisa ladje | Material   | Pogon       | Tonaža            | Dolžina   | Širina | Višina | Leto gradnje | Kraj gradnje | Posadka     | Karati | Leto nakupa | Plovba | Moč motorja KS | Opombe   |          |                                         |
|-----|-------------------------|-------------------------|------------|-------------|-------------------|-----------|--------|--------|--------------|--------------|-------------|--------|-------------|--------|----------------|----------|----------|-----------------------------------------|
|     | Kornelji GORUP          | Trst                    | Triglav    | železo      | parna vijak       | 992/618   | 63,44  | 9,60   | 4,72         | 1898         | Trst        | 13+    | 13          | 1899   | 1907           | D. P.    | 575/115  | Prodal Tripkoviču.                      |
|     | August PON-GRAC         | Zagreb                  |            |             |                   |           |        |        |              |              |             |        |             |        |                |          |          |                                         |
|     | Valentin BASTIČ         | Trst                    | Evelina    | železo      | parna vijak       | 49/24     | 19,69  | 3,60   | 2,12         | 1875         | Trst        | 6+1    | 24          | 1900   | 1913           | M. O. P. | 80/16    |                                         |
|     | Henrik Angel            | JAZBEC                  | Kate       | železo      | parna vijak       | 2224/1361 | 88,83  | 11,23  | 8,09         | 1883         | Sunderland  | 19+1   | 24          | 1900   | 1905           | D. P.    | 1000/180 |                                         |
|     | Herman KLASINC          | Koper                   | Sistiana   | železo      | parna vijak       | 42/19     | 23,16  | 3,94   | 1,86         | 1875         | Gloucester  | 4+1    | 16          | 1900   | 1902           | M. O. P. | 75/16    |                                         |
|     | Anton KOLMAN            | Trst                    | Rosetta    | železo      | motor na petrolej | 7         | 10,00  | 2,16   | 1,15         | 1896         | Mali Lošinj | 2+1    | 24          | 1901   | 1902           | M. O. P. | 50/10    |                                         |
|     | Kornelji GORUP          | Trst                    | Pečine     | železo      | parna vijak       | 2296/1493 | 87,77  | 12,74  | 5,77         | 1900         | Stockton    | 20+1   | 1           | 1901   | 1910           | D. P.    | 1010/22  |                                         |
|     | Marij TUREK             | sin Edvarda             | S. Nazario | jeklo       | parna vijak       | 67/33     | 26,78  | 5,45   | 2,26         | 1886         | Rostock     | 5+1    | 24          | 1906   | 1907           | M. O. P. | 150/25   |                                         |
|     | August PON-GRAC         | pok. Gvida              |            |             |                   |           |        |        |              |              |             |        |             |        |                |          |          | Družba Kopajtič Sigmund An-pok. Antona. |
|     | Zagreb                  | Rečina                  | železo     | parna vijak | 2355/1604         | 95,67     | 12,67  | 5,35   | 1899         | Port Glasgow | 19+1        | 1      | 1901        | 1913   | D. P.          |          |          |                                         |
|     | Viktor JENKO            | Reka                    |            |             |                   |           |        |        |              |              |             |        |             |        |                |          |          |                                         |
|     | Josip GORUP             | Reka                    |            |             |                   |           |        |        |              |              |             |        |             |        |                |          |          |                                         |

| Št. | Ime<br>in domicil<br>ladjarja                                                                                       | Ime in kraj<br>vpisa ladje | Material                  | Pogon                            | Tonaža        | Dolžina | Širina | Višina | Leto<br>gradnje | Kraj<br>gradnje     | Posadka | Karati      | Leto na-<br>kupa | Plovba | Moč<br>motor-<br>ja KS | Opombe                                                                                                                                                                                                       |
|-----|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------|---------------------------|----------------------------------|---------------|---------|--------|--------|-----------------|---------------------|---------|-------------|------------------|--------|------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|     | Lojze JER-<br>OVSEK<br>Reka<br>Anton<br>VALUSNIK<br>Reka<br>Julija ŽU-<br>PANČIČ<br>Reka<br>Ana<br>VALUSNIK<br>Reka |                            | Indifi-<br>cients<br>Reka | parna<br>vijak                   | 2333/<br>1451 | 89,86   | 12,70  | 5,70   | 1901            | Stockton<br>on Tees | 19+1    | %<br>%<br>1 | 1901<br>1909     | D. P.  |                        | Leta 1909<br>se družba<br>preimenu-<br>je »Inde-<br>ficient-<br>er« societa<br>anonima di<br>navigazi-<br>one nar-<br>ittima, ki<br>obstaja še<br>leta 1917.<br>L. 1918<br>je prešla<br>v družbo<br>Oriente. |
|     | Ivan VILHAR<br>Reka                                                                                                 | Kostrena<br>Reka           | železo                    | parna<br>vijak                   | 2531/<br>1582 | 95,38   | 12,80  | 6,28   | 1902            | Yoker<br>Škotska    | 20+1    | %           | 1902             | D. P.  |                        | Družba<br>Sodič Iva-<br>na A. pok.<br>Jakoba.                                                                                                                                                                |
|     | Marij TUREK<br>Trst                                                                                                 | Fantasia<br>Trst           | jeklo                     | elek-<br>tro-mo-<br>tor<br>vijak | 6/6           | 10,30   | 2,20   | 1,20   | ?               | ?                   | 2+1     | 24          | 1907             | 1909   | M. O. P.               | 19<br>KS<br>(luger)                                                                                                                                                                                          |
|     | Matilda SM-<br>REKAR vdov.<br>po Ivanu roj.<br>Terpin<br>Trst                                                       | Aussa C.<br>Trst           | železo                    | parna<br>vijak                   | 79/19         | 25,60   | 4,70   | 2,40   | 1879            | Trst                | 5+1     | 24          | 1909             | 1913   | M. O. P.               | 125                                                                                                                                                                                                          |
|     | Anka OREL<br>Reka                                                                                                   | Emna<br>Reka               | železo                    | parna<br>vijak                   | 725/412       | 62,60   | 7,90   | 5,10   | 1874            | Trst                | 15+1    | 12          | 1911             | 1913   | V. O. P.               | 72/300                                                                                                                                                                                                       |

prav tako Jazbec z družabniki leta 1891, je imel ob nakupu šestnajst let. Nava »Deveron«, med katere lastniki sta Jazbec in Jožef Miklavčič, je bila kupljena v starosti dvajsetih let, bark »Drina«, ki je pripadal istim lastnikom, pa je imel ob nakupu enaindvajset let. Po triindvajset let sta bila stara bark »Nini« in nava »Orpheus«. Prvo je leta 1898 kupil Peter Mašera, drugo pa Henrik Angel Jazbec pet let pozneje. »Savo« sta Miklavčič in Jazbec z družabniki kupila dvaindvajset let po izgradnji.

Vse omenjene ladje so bile registrirane v Trstu. Naj omenim, da so bili pri šestih od osmih, enot, ki jih obravnavamo, lastniki tudi drugi, predvsem hrvaški in italijanski ladjarji, dve pa sta bili v popolni lasti Slovencev. Najvažnejši med slovenskimi ladjarji te skupine je bil Henrik Angel Jazbec iz Trsta. Imel je 12 karatov na barku »Euro« (1891–1898), nadaljnjih 18 karatov na enoti istega tipa »Beechdale« (1892–1911), tri karate na »Deveronu« in tri na »Savi« (1895–1898 ali 1902). Na novo se v tej skupini pojavi Jožef Miklavčič. Njegova deleža pri navah »Deveron« in »Sava« sta skromna, imel je štiri karate. Vendar je v njih le majhen del njegovega kapitala. Srečali ga bomo namreč tudi v naslednji skupini. Prav zaradi trgovskih poslov, ki jih bomo omenili pozneje, štejemo Miklavčiča med važnejše slovenske ladjarje. Na novo se v tej skupini pojavi tudi njegov brat Ivan Miklavčič, ki je leta 1893 kupil 8 karatov na barku »Drina«. Kot smo omenili, sta bili dve ladji popolnoma v slovenskih rokah. Peter Mašera, sin že omenjenega Antona, je leta 1898 kupil bark »Nini«. Sledil mu je Henrik Angel Jazbec, ki je leta 1903 kupil navo »Orpheus«. Mašera je kmalu uvidel, da plovba na jadra ni več donosna. Jazbec pa je pri njej vztrajal, kakor dokazuje bark »Beechdale«, do leta 1911. Njegova je bila zadnja trgovska jadrnica v avstrijski državi.

Majhno število ladij in ladjarjev v tej skupini dokazuje, da so le redki naši ladjarji zaupali velikim železnim jadrnicam. Za nezaupanje so imeli dva vzroka. Prvič: pogon na jadra v tem času je bil že zastarel. Tedaj so se namreč v vedno večjem številu pojavljali veliki čezoceanski parniki, ki so počasne in dokaj okorne jadrnice izpodrivali s svojo hitrostjo in konkurenčno sposobnostjo. Drugi razlog je bil kadrovski: mornarji so imeli na parnikih dokaj lažje in bolj organizirano delo. S tem se je povečala tudi varnost posadke. Ni čudno torej, če se je večalo število mornarjev na parnih ladjah na škodo jadrnic, čeprav so mnogi poveljniki še vedno cenili plovbo z jadri.

Železne jadrnice so bile prav tako počasne in okorne kakor lesene. Čeprav so gotovo bile popravljene, preden so jih lastniki pustili na pot,

so bile zaradi počasnosti in stroškov vzdrževanja precej nedonosne. To dokazuje tudi dejstvo, da so novi lastniki »Amorja«, »Deverona«, »Nini«, »Drine« in »Save« dali v svoje ladje vgraditi parne stroje, da bi vsaj deloma skrajšali čas potovanja in s tem usposobili ladje za ostro konkurenco. Toda vse kaže, da se to ni obneslo, kakor se ni niti v svetovnem merilu. Zato je čas, v katerem so naši ladjarji kupovali in uporabljali velike železne jadrnice, bolj ali manj bežna epizoda – čeprav so razmeroma najdlje vztrajali pri njih. Epizoda, predvsem zato, ker bomo vse lastnike železnih jadronic srečali tudi v tretji in četrti kategoriji ladjarjev, kjer so se dobro uveljavili.

### **Lastniki in solastniki parnikov**

Tretjo skupino slovenskih ladjarjev, to je lastnike in solastnike modernih parnikov, prikazuje tabela št. 3. Prvi lastnik železne ladje s pogonom na paro, po narodnosti Slovenec, je bil Tržačan gorenjskega rodu Jožef Mauser, ki je leta 1868 kupil parnik »Sloga«. Do leta 1880 je bil tudi edini slovenski ladjar, ki je vložil svoj kapital v to novo vrsto ladjarstva. Dejstvo, da so med Slovence tako pozno in počasi prodirali železni parniki, kaže na neko nezaupanje naših ladjarjev do modernih ladij, nezaupanje, ki je trajalo do devetdesetih let. To nam dokazujejo tudi nakupi železnih prekooceanskih jadronic, o katerih smo govorili v prejšnjem poglavju. Slovenski ladjarji, ki jih poznamo iz prve skupine, niso mogli premagati tega nezaupanja. Razen Mauserja, ki je dal leta 1880 zgraditi že omejeno barkačo, so v tretji skupini nova imena ladjarjev. Ker pa je z ladjarstvom začel najmanj dvanajst let pred zgraditvijo barkače, spada tudi Mauser med ladjarje nove dobe. Še več: ker je začel dvajset let pred drugimi, smemo Mauserja prištevati med ljudi moderne dobe, ki so gledali v prihodnost. V tretji in drugi skupini imamo torej opravka samo z novimi ljudmi. Mauserju je sledilo še triindvajset ladjarjev iz naših krajev. V delni ali popolni lasti so imeli devetintrideset ladij, od katerih sta bili zadnji »Aussa C.« Matilde Smrekarjeve, kupljena 1909, in »Enima«, ki jo je leta 1911 kupila Anka Orel s svojimi družabniki.

Devetintrideset ladij torej. Od tega je bilo šestintrideset parnikov (32 na vijak in 4 na kolesa), ena motorna ladja s pogonom na petrolej in ena s pogonom na elektriko. Tipov ladij, razen splošnega naziva parnik, ni bilo mogoče ugotoviti. Pri tem so sicer štiri izjeme, in sicer dva remorkerja in dve dragi, o katerih pa je treba povedati, da niso bili namenjeni potniškimu in trgovskemu prometu, temveč delu v pristanišču. Podatki o mate-

rialih nam povedo, da je bilo triintrideset ladij železne konstrukcije; štiri so bile lesene, od tega tri obložene z železom, ena pa z bakrom; dve pa sta bili jekleni.

Če se sedaj pomudimo pri velikosti oziroma nosilnosti ladij, ugotovimo naslednje: štirinajst plovnih objektov je imelo nosilnost do 100 ton, štirje med 100 in 200 tonami, dva od 200 do 500, štirje od 500 do 800, štirje od 800 do 1.000, štirje med 1.000 in 2.000 in sedem nad 2.000 ton. Iz letopisov spoznamo, da je bilo petnajst ladij namenjenih dolgi plovbi, štiri so bile zgrajene in opremljene za veliko obalno plovbo, vse druge, to je dvanajst, so spadale v kategorijo ladij za malo obalno plovbo.

Lahko trdimo, da so bile vse večje tovarne ladje velike obalne plovbe. Več kot polovica ladij male obalne plovbe pa je služila obalnemu potniškemu prometu. Vse druge, razen Mauserjevih remorkerjev in drag, ki so služile za dela v pristanišču, so verjetno prevažale gradbeni material, predvsem pesek.

Po kraju gradnje opazamo bistveno razliko med prvo in tretjo skupino naših ladij. Razlika sicer ni tako očitna kakor med prvo in drugo skupino, vendar je dovolj značilna, da jo poudarimo. Če iz tehtnih razlogov, ki jih bomo obravnavali kasneje, odštejemo enajst Mauserjevih ladij, jih je bilo samo osem grajenih v domačih ladjedelnicah. Vse druge so bile zgrajene in kupljene v inozemstvu. Največ jih je prišlo iz Anglije. Glasgow, West Hertlepool, London, Jarrow, Newcastle on Tyne, Grangemouth, Gloucester in Stockton so mesta, kjer je bilo zgrajenih dvanajst ladij, katerih lastniki in solastniki so kasneje postali slovenski ladjarji. Pet jih je prišlo iz nemških ladjedelnic, ena iz Nizozemske, ena iz Italije in ena iz nekega doslej neznanega pristanišča. Velika večina naših parnih ladij (izjema so še vedno Mauserjeve) je torej prišla iz tujine. To sicer ne pomeni, da avstrijske jadranske ladjedelnice niso uživale zaupanja, temveč le, da niso imele takšnih proizvodnih zmogljivosti, da bi zadovoljile povpraševanje po železnih parnikih, ki je postajalo iz leta v leto večje.

Počasno, vendar neizbežno propadanje plovbe na jadra je seveda povzročilo propad ladjedelnic za gradnjo jadrnic. To sicer ni samo jadransko vprašanje, ker opazamo v tem času podoben pojav v vseh ladjedelnicah ob Sredozemlju in tudi ob severnem Atlantiku. Zunaj Sredozemlja, predvsem v Angliji so ladjedelnice prešle h gradnji parnikov nekaj desetletij pred jadranskimi. S tem so pravzaprav prisilile naše ladjedelništvo na nova pota. Vendar je bil napredek pri nas dokaj počasen. Avstrijski Lloyd se je lotil gradnje parnih ladij že leta 1840, intenzivneje pa leta

1853 z dograditvijo ladjedelnice Sv. Marka. Druge ladjedelnice na severnem Jadranu pa so še zmeraj gradile lesene ladje. Trstu je leta 1873 sledila Reka, ki pa je dobila prvo modernejšo ladjedelnico šele leta 1890. Nato sta se gradnje parnikov lotili še ladjedelnica v Kopru in Nikola Martinolič v Malem Lošinju leta 1883. Vse druge ladjedelnice so nekaj časa životarile in končno jih je propadanje plovbe na jadra skorajda uničilo. Odslej stari tipi ladjedelnice ali počasi izumirajo ali životarijo, kakor npr. piranska. Če sedaj pomislimo, da je bila Lloydova ladjedelnica dolgo časa edina pri nas, ki je bila sposobna zgraditi velike čezoceanske parnike, in da je bilo tudi kasneje premalo ladjedelnice, ki bi gradile železne ladje, je popolnoma razumljivo, da so obstoječe gradile predvsem za velike družbe, kakršne so bile Lloyd, »Austroamericana«, »Ungaro-croata« in druge. Zato so se morale v glavnem odrehati naročilom posameznih majhnih ladjarjev, ki so bili zato prisiljeni kupovati ladje v tujini. Tudi tu Slovenci niso bili izjema, temveč so se zgledovali po Hrvatih in Nemcih, ki so imeli pravzaprav enake pogoje in težave. V bistvu vse to pomeni, da so bili eni kot drugi prisiljeni kupovati stare ladje, če so se hoteli spuščati v pomorske posle, in to zato, ker novih ladij ni bilo vedno na voljo. Izjema, kot smo že rekli, je Jožef Mauser, ki je večino svojih ladij zgradil v tržaški ladjedelnici Sv. Marko. A tudi ta izjema je bila del splošne politike avstrijskega Lloydja in pomorske vlade v Trstu. Toda o tem kasneje.

Domače ladjedelnice so zgradile osem ladij, če prištejemo še Mauserjeve, pa devetnajst. Od tega je bilo sedem zgrajenih v Trstu in ena v Malem Lošinju. S slovenskim kapitalom so bile zgrajene samo tri, kar potrjuje prejšnjo trditev, da ladjedelnice niso imele tolikšne zmogljivosti, da bi zadovoljile povpraševanje in da so morali mali ladjarji kupovati stare ladje.

Bistveno – v primeri s prvo skupino – se je spremenil odnos do obalnih mest. Predvsem nam viri povedo, da so bile vse v tabeli našete ladje registrirane v Trstu, razen petih, ki so bile registrirane na Reki. To bi pomenilo, da se je slovenski ladjarski kapital vedno bolj zbiral v Trstu. Čeprav je večina lastnikov, ki jih obravnavamo, resnično živela v Trstu, je gornja domneva le delno resnična. Podatki, ki jih bomo navedli v zvezi z delničarji raznih ladjarskih družb, jo bodo precej spremenili.

Če se sedaj ozremo na ladjarje, naj ponovimo, da gre – po prvih raziskavah – za petindvajset ljudi. To število bi lahko celo skrčili, če bi upoštevali, da so Emilija, Ivan in Jožef Miklavčič družina z enotnim kapitalom in da je podobno z Ano in Antonom Valušnikom. Tega pa

ne moremo upoštevati, ker sta brata Miklavčiča v nekaterih primerih nastopala ločeno od sestre, v drugih pa tudi ločeno med seboj, prav tako pa tudi oba Valušnika.

Med lastniki ladij male obalne plovbe je vsekakor najvažnejši že večkrat imenovani Jožef Mauser, v Trstu živeči Gorenjec. Poleg v prvi skupini omenjene barkače se v njegovem lastništvu zvrsti enajst potniških ladij. Po letopisih sodeč je začel 11. avgusta 1868, ko je kupil parnik s pogonom na kolesa »Sloga« (1868–1874). Že naslednje leto je kupil parnik na kolesa »Govo« (1869–1897). Čeprav sta bila parnika zelo stara (»Sloga« je bila grajena 1823, »Govo« pa 1837), sta se mu splačala. Od leta 1870 do 1886 je kupil še osem majhnih parnikov, in to »Elisa« (1870–1889), »Lonyay« (1872–1877), »Cocale« (1874–1875), »Blitz« (1875–1889), »Marquado« (1883–1890), »Trieste« (1885–1890) in »Zeta« (1886–1889).

Mauser pa se ni ustavil tukaj. Ščasoma mu je postala mala obalna plovba neke vrste dodatna dejavnost. Poleg omenjenih parnikov je v Londonu kupil tudi remorker »Surrey« (1872–1882), v ladjedelnici Sv. Marko pa naročil vrsto manjših plovnih objektov, med katerimi navajajo letopisi železna parnika »Narenta« (1882–1889) in »No. XI.« (1883–1889). Obe ladji sta bili tipa »draga«. Skupaj z barkačo, ki je navedena v 1. tabeli, omenjajo letopisi petnajst Mauserjevih ladij. Vprašanje je kaj je počel z remorkerjem in kaj z barkačo ter obema dragama. Kljub opombam, da so ta plovila primerna za dela v pristaniščih, bi na vprašanje ne mogli odgovoriti zadovoljivo, ne da bi poznali druge podatke o Mauserju. Seznam v Trstu izdelanih ladij, ki so ga leta 1936 izdale Združene jadranske ladjedelnice, navaja kar devetintrideset plovnih objektov, ki jih je gradila ladjedelnica Sv. Marko za Jožefa Mauserja. Poleg remorkerja »Opus«, ki ga omenjamo v preglednici, je ladjedelnica za Mauserja zgradila enaintrideset motornih plovil tipa kjata (štirinajst leta 1869, šest leta 1870, štiri leta 1882, tri leta 1883 in štiri leta 1884), drago z imenom »Aquileia« (1887), štiri pontone (dva leta 1882 in dva leta 1886), barkačo z imenom »Mario« (1880) in plovilo tipa batipalo (1887). Če upoštevamo, da so vsa omenjena plovila primerna za dela v pristanišču, potem moramo nujno sklepati, da je imel Mauser podjetje za pristaniška dela. Podatki v arhivu Luške kapitanije v Trstu (Capitaneria portuale – Trieste) potrjujejo, da so bila Mauserju zaupana obsežna dela v tržaški luki prav med leti 1870 in 1889. Poleg tega govore podatki tudi o njegovih delih v Sesljanu in Tržiču. Kakšna dela je prevzemal, iz omenjenega arhiva ni popolnoma razvidno.



Zdi se, da je šlo za izgradnjo nekaterih valobranov, za čiščenje in poglabljanje morskega dna in podobno.

Potemtakem je bil Mauser velepodjetnik, ki je v velikem obsegu deloval celih dvajset let. Zakaj je leta 1890 nenadoma prenehal in kaj se je zgodilo z njim po tem letu, ni bilo mogoče dognati. Mauserjeva dela v tržaški luki so morala biti tako obsežna in tako važna, da so mu Lloydove ladjedelnice gradile plovne objekte – izjemoma tudi potniške parnike, ki jih navaja tabela – prav zaradi del, ki jih je prevzel v luki. Kaže, da so bila ta dela potrebna zaradi nagle rasti ladijske tonaže in za hitrejši razvoj tranzitne trgovine. Šele tako je razumljivo, zakaj je Lloyd naredil pri Mauserju izjemo.

Manj pomembni kot Mauser so Valentin Batistič, ki je leta 1900 kupil ladjo »Evelina«, 49 ton, Herman Klasinc iz Kopra, ki je leto dni kasneje kupil obalni parnik »Sistiana« z 42 tonami, in Anton Kolman iz Trsta, ki je dal leta 1901 zgraditi sedemtonsko motorno ladjico »Rosetta« s pogonom na petrolej. »Rosetta« je bila urejena za prevoz majhnih skupin romarjev iz Trsta v Gradež in v Strunjan. Kolmanovemu primeru je sledil Marij Turek, ki je leta 1906 kupil obalno potniško ladjo »S. Nazario« (67 ton) in leta 1907 šesttonsko ladjico na električni pogon »Fantasia«. Leta 1909 je Matilda Smrekar, rojena Terpin kupila obalni potniški parnik »Aussa C.«. Kakor Kolman je tudi Turek z manjšo ladjo prevažal skupinice romarjev, z večjo pa je poskusil vzdrževati redno progo do Umaga, a ne vemo, če je uspel. Upravičeni smo pa dvomiti o večjem uspehu, ker je ladjo prodal že po enem letu. Smrekarjeva pa je z »Ausso C.« delovala z dobrim poslovnim uspehom vse do prve svetovne vojne. Njena daljnovidnost je bila v tem, da je prva med slovenskimi lastniki obalnih parnikov spoznala pomen obalnega turističnega in izletniškega prometa.

Povprečna doba izkoriščanja naših obalnih ladij te dobe je pet let. Ta številka pa ne pove mnogo. Tri ladje so namreč plule za naše lastnike samo po eno leto (Kolmanova »Rosetta«, Turkova »S. Nazario« in Mauserjeva »Cocale«), dve po dve leti (Klasinčeva »Sistiana« in Turkova »Fantasia«). Batističeva »Evelina« in »Aussa C.« Matilde Smrekarjeve pa sta bili v prometu še leta 1913, ko je izšel zadnji letopis avstrijske pomorske vlade, kar pomeni, da sta bili v rabi do prve svetovne vojne in morda tudi med vojno. To pa bi povprečno dobo plovbe ladij naših ladjarjev nekoliko podaljšalo. Če po drugi strani vemo, da je Mauser deloval dvaindvajset let, in če vemo, da je povprečna doba izkoriščanja njegovih parnikov male obalne plovbe bila nekaj manj kot pet let, potem lahko rečemo, da sta

tudi Batistič in Smrekarjeva resno jemala svoj ladjarski posel in da sta delovala z dobičkom, če sta obdržala svoji ladji do vojne. Po taki presoji na videz prekratka doba izkoriščanja malih obalnih parnikov ni prepričljiva.

Med ladje, namenjene veliki obalni plovbi, so spadali štirje obalni parniki. Prvi je bil »Maria R. G.« (604 tone), katerega lastnika sta bila Jernej Sardoč iz Kopra (18 karatov) in Evgen Brajda iz Vidma (6 karatov). Drugi je bil »Bennaco« s 559 tonami, katerega dvotretjinski lastnik je bil Jožef Prec iz Mittewalda v beljaškem sodnem okraju. Prvega sta lastnika kupila leta 1891 in je zanj plul tri leta. Drugi je bil kupljen 1899 in je bil leta 1913 še vedno v prometu. Henrik Angel Jazbec je kupil svoj edini parnik velike obalne plovbe »Urio« s 503 tonami leta 1897. Prodal ga je že leto kasneje. O Jazbecu in tudi o Sardoču bo še govora. Kako in s kakšnim uspehom je delovala Anka Orel s svojimi družabniki, s katerimi je leta 1911 kupila parnik »Emma« (725 ton), ni znano. Ladjo je izkoriščala nekaj več kot dve leti.

Preostane nam še petnajst ladjarjev, ki so bili lastniki prekocean-skih parnikov. V tej skupini imamo petnajst ladij, od katerih sta samo dve v popolni lasti Slovencev. Za vse druge so prispevale svoj kapital različne večje ali manjše skupine ladjarjev. To so bili Hrvati, Italijani, Nemci, Madžari in celo nekaj Grkov. Le pri eni od teh (»Triglav«) je bila udeležba slovenskega kapitala več kot polovico vrednosti ladje. Pri drugih dvanajstih je bil slovenski kapital sicer udeležen, vendar v veliko manjšem odstotku kot pri drugih kategorijah ladjarstva. To je tudi razumljivo, ker je bila cena parnikov veliko večja od cene trgovskih jadrnic v istem času ali kako desetletje prej. Po drugi strani je opaziti, da je v tem času vse manj slovenskih kapitalistov, ki so bili pripravljeni vlagati svoj kapital v pomorstvo. Čeprav so parniki zagotavljali večji in zanesljivejši dobiček, število Slovencev, ki so bili udeleženi pri nakupu in izkoriščanju ladij, ni več tolikšno, kot je bilo v sedemdesetih letih. To nam deloma razložijo politične razmere v primorskih mestih. Vedno večja iredentistična agitacija je predstavljala za naše ljudi neko negotovost in – kljub navideznemu redu v Avstro-Ogrski – nestabilnost. Po drugi strani je treba upoštevati politično-ekonomske razloge. Vedno večja konkurenca velikih ladjarskih družb je spravila marsikaterega ladjarja – posameznika v stečaj, tako da je pomorstvo pomenilo v tem času za posameznega ladjarja nevarnost, ki se ji je previdni in konservativni slovenski kapitalist raje izognil. Upoštevati je treba tudi, da z majhnim kapitalom ni bilo lahko prodreti v velike ladjarske družbe. Le redki so imeli tak kapital, da jim je to uspelo.

Še redkejši so bili tisti, ki so imeli toliko delnic, da so mogli nadzirati delovanje družb. Zato je bilo ladjarstvo v tem času ekonomsko tvegano za vse, ki niso imeli veliko kapitala. Izven velikih ladjarskih družb pa je lahko tvegati tak posel le tisti, ki je vedel, kaj pomeni ladijski prostor in kako je treba gospodariti z njim, da prinaša dobiček. Pripomniti pa je treba, da je z dobrim gospodarjenjem tudi navidezno majhen kapital v prekocean-skih parnikih lahko prinašal večje dobičke kot močna udeležba pri naku-pu in izkoriščanju velikih prekocean-skih jadrnic. Tako je bilo predvsem zato, ker so parniki hitreje in ceneje prevažali veliko večji tovor. Hitrost prevoza je postajala vedno važnejši dejavnik v pomorski trgovini. To je moral ladjar upoštevati. Zaradi tega je bila vsaka, tudi najmanjša udelež-ba pri nakupu, vzdrževanju in izkoriščanju parnika res tvegano dejanje, vendar le, če so slabo gospodarili z ladijskim prostorom oziroma s prevo-zno zmogljivostjo. Takšne tvegane gospodarnosti pa so se slovenski ka-pitalisti bali. To so vzroki, da je upadalo število ljudi, ki so si upali vlagati svoj kapital v ladjarstvo.

Petnajst ladij in petnajst ladjarjev, to je bilanca slovenskega ladjar-stva v tej skupini. Čeprav gre samo za dvajset let, je ta bilanca precej nega-tivna, še posebno zato, ker dvomim, da bi nove raziskave bistveno pove-čale tako število ladij kakor število ladjarjev. Toda ostanimo pri dejstvih! V tej skupini in v tem času imamo samo dva slovenska ladjarja, ki sta bila lastnika celotne ladje. Prvi je bil Karlo Stekina iz Gorice, ki je leta 1888 kupil parnik »Medea D.« z 819 tonami. Drugi – pomembnejši – je bil že imenovani Henrik Angel Jazbec iz Trsta, ki je prodal parnik »Urio« (503 tone) in leta 1900 kupil parnik »Kate« z 2.224 tonami. S to ladjo je trgo-val do leta 1905. Jazbec pa je vložil svoj kapital tudi v druge ladje. Tako je leta 1895 kupil 3 karate na parniku »Sava« (1.128 ton), ki ga je skupi-na hrvaških in italijanskih ladjarjev na pobudo Jožefa Miklavčiča kupi-la v Angliji. Ladja je bila prodana leta 1898. Ista skupina ladjarjev (sestav se je le malo spremenil) je leta 1895 kupila parnik »Isonzo« (1.832 ton). Jazbečev delež je bil 2 karata. Obdržal ju je do leta 1899, ko je bila lad-ja prodana. Prav tako je bil lastnik dveh karatov na parniku »Grignano« (911 ton), ki jo je kupil s skupino hrvaških in italijanskih ladjarjev leta 1896. Na njegovo pobudo so ladjo leta 1898 prodali v Turčijo. Po vsem so-deč je bil Jazbec človek, ki je znal tvegati in ki bi lahko postal eden od pomembnejših tržaških ladjarjev svoje dobe. Žal ga je leta 1898 dolete-la enaka nesreča kakor Jeleršiča. Umrl mu je edini sin. Po tej smrti se za-

čenja Jazbečeva podjetniška pot navzdol, čeprav je še vedno ohranil pomembno mesto med tržaškimi ladjarji.

Bolj kakor zaradi neposredne udeležbe pri nakupu in izkoriščanju nekaterih ladij so Miklavčiči pomembni zaradi drugih poslov, ki so se jih lotevali. Tu nas Miklavčiči zanimajo samo kot družabniki drugih tržaških ladjarjev. Leta 1891 sta brata Ivan in Jožef Miklavčič kupila vsak po en karat na parniku »San Giusto« (2.009 ton). Parnik je leta 1893 odkupil Tržaški tehnični zavod (Stabilimento tecnico triestino). Enak delež je imel Ivan Miklavčič na parniku »San Rocco« (2.015 ton). Ladjo je leta 1891 kupila pisana družba hrvaških, italijanskih in nemških ladjarjev, (Dubokovič, Skopinič, Kozulič, Tarabocchia, Sanguinetti, Tommasini, Schussler, Hutterott, baron Aber-Glanstatten itd.). Edina Slovenca med njimi sta bila brata Miklavčiča. Glede na to, da je Jožef Miklavčič kupil 3 karate (več kot on jih je imela samo Emma Tarabocchia), se zdi, da je bil med pobudniki za ta nakup. Ladjo je družba prodala leta 1898.

Deleže na parniku »Dorotea« so imeli vsi trije Miklavčiči. Ladja je imela 1.545 ton nosilnosti. Od leta 1892, ko se je pojavila v tržaškem pristanišču, do leta 1898, ko je bila prodana, je bil po en karat last Emilije in Jožefa Miklavčiča, Ivan pa je imel en in tričetrt karata. Enaka je bila njihova udeležba pri parniku »Grazia« (1.578 ton), ki so jo kupili leta 1898, prodali pa leta 1899. Na že omenjenem parniku »Sava« je bil delež Jožefa Miklavčiča štiri karate. Brata pa sta tudi pri parniku »Isonzo« imela po dva karata. Naj omenim še, da je bil Ivan Miklavčič med leti 1893 in 1898 lastnik tretjine parnika »Drina« (759 ton). Dalje je imel od leta 1895 do 1899 en karat na parni ladji »Godolphin« (1.558 ton).

Kaj je privedlo brate Miklavčiče, da so v letih 1898 in 1899 prodali vse svoje deleže na ladjah, ni znano. Da ni šlo za stečaj, dokazuje dejstvo, da srečamo Jožefa Miklavčiča v Trstu tudi kasneje in da ga letopisi še vedno omenjajo med ladjarji in to na zelo uglednih položajih. Za Ivana Miklavčiča je gotovo, da se je izselil na Angleško, kjer se je še vedno ukvarjal s pomorskimi posli. Edino Emilije Miklavčič letopisi ne omenjajo več.

Preden preidemo k poglobitni osebnosti slovenskega ladjarstva v Trstu te dobe, naj omenim še Valentina Dolenca. Rojen je bil v Piranu, od koder je odšel v trgovsko mornarico. Srečamo ga v Pulju in v Malem Lošinju, kjer je bil dolga leta predstavnik avstrijske pomorske zavarovalne družbe »Bureau Veritas« in pomorske vlade. Dolenc je leta 1891 kupil pet osmin karata na ladji »A. F. Cosulich« (1.823 ton) in s tem postal

Kozuličev družabnik. Ladja je bila prodana leta 1899. Viri, ki jih poznam, Dolenca od tedaj ne omenjajo več med ladjarji.

Tako smo prišli do Kornelija Gorupa. Že v nekem drugem spisu sem poudaril, da bi bilo potrebno raziskati tudi njegove posle v tujini, ki jih tržaški viri ne omenjajo. Tu naj povem, da je z desetimi drugimi ladjarji dal leta 1898 zgraditi parnik »Triglav« (992 ton). Njegov delež na ladji je bil 13 karatov. Ladjo je pred oblastmi in poslovnimi partnerji zastopal Gorup sam. Prodal jo je leta 1907. Poslovni družabnik Kornelija Gorupa pri imenovani ladji je bil tudi zagrebški Slovenec Avgust Pongrac, ki je imel dva karata. Leta 1901 je stopil Gorup v poslovne stike s tržaško družbo Mimbelli, ki je tedaj na Angleškem kupila parnik »Pečine« (2.296 ton). Njegov delež je bil samo en karat. Gotovo pa je, da je prav Gorup priskrbel družbi Mimbelli še enajst družabnikov, ki so odkupili skupaj devet karatov. Ti dve poslovni dejanji Kornelija Gorupa nista toliko pomembni, da bi ga šteli za najvažnejšega slovenskega ladjarja v Trstu. Navajamo ju le v ilustracijo, kako je posegel v ladjarsko življenje, kako se je, med drugim, združil tudi z ladjarji posamezniki. To mu je bila le odskočna deska, da je zlezel med ladjarske mogočnike Trsta. Istočasno in že nekoliko prej kot Kornelij Gorup v Trstu je delovala skupina slovenskih ladjarjev na Reki. Prvi med njimi je vsekakor Kornelijev oče Josip Gorup, ki je v poslovnem družabništvu z družbo Žigmunda Kopajtiča, pok. Antona, kupil na Angleškem parnik »Rečina« (2.355 ton). Njegov delež na ladji sicer ni bil velik, saj je bil samo tri karate, vendar je to le pomembno, ker je doslej edini znani primer, da je Josip Gorup sodeloval v družbi z ladjarji posamezniki. Skupaj z njim sta nastopala tudi Avgust Pongrac iz Zagreba in Viktor Jenko z Brkinov, ki sta na »Rečini« imela vsak po en karat.

Druga ladja tako imenovane madžarske trgovske mornarice, ki ima slovenske družabnike, je parnik »Indeficienter« (2.333 ton). Tudi tu ni bil vložen večji kapital. Najpomembnejša slovenska lastnica je bila Ana Valušnik z enim karatom, nato Julija Zupančič s četrtno karata, Anton Valušnik in Lojze Jerovšek pa sta imela vsak po osmino karata. Ladjo so najbrž kupili leta 1900. Do leta 1909 jo omenjajo kot last privatne družbe, ki pa se leta 1909 preimenuje v družbo »Indificienter« in je bila do leta 1917 lastnica ladje enakega imena. Omenjeni štirje slovenski poslovni družabniki so bili ves čas člani družbe. Leta 1918 je ladja prešla v last družbe »Oriente«, katere član je bil dr. Aleksander Gorup.

Končno je treba omeniti še Ivana Vilharja z Reke, ki je leta 1902 postal poslovni družabnik družbe »Ivan A. Sodič, pok. Jakoba«. Družba je tedaj kupila parnik »Kostrena« (2.531 ton). Vilhar je kupil delež pol karata.

Vsi ti podatki potrjujejo prejšnjo ugotovitev, da se je število slovenskih ladjarjev v zadnjih tridesetih letih Avstro-Ogrske precej skrčilo. Negativno številčno bilanco lahko pripišemo deloma političnim razmeram v mestih na obali, deloma močni konkurenci mogočnih ladjarskih družb, deloma pa tudi konservativnosti velike večine slovenskih kapitalistov, ki niso bili pripravljeni vlagati svojega kapitala v pomorske posle, ker so postajali vedno bolj tvegani. Vendar so se tudi v tej dobi našli ljudje, ki so bili pripravljeni tvegati. To so bili predvsem Henrik Angel Jazbec, ki pa je doživel družinsko tragedijo, brata Miklavčiča, ki sta vsak po svoje napredovala med pomembne ljudi svoje dobe, Jožef in Kornelij Gorup, o katerih bomo še govorili. Poudariti moramo, da je bila bilanca slovenskega ladjarstva te dobe negativna samo po številu slovenskih ladjarjev, kajti omenjeni in drugi posamezniki, ki jih bomo še srečali, so dokazali, da so se naši ljudje lotevali tudi drugačnih, težjih ladjarskih poslov. Kljub majhnemu številu ladjarjev, ki so delovali v zadnjem obdobju Avstro-Ogrske, je treba poudariti, da je bil slovenski kapital stalno udeležen v ladjarstvu in da se je vsaj deloma obdržal vse do začetka prve svetovne vojne in med njo.

### **Slovenci v pomorskih družbah**

Neposredna udeležba pri nakupu in izkoriščanju plovnih objektov ni bila edini način uveljavljanja naših ljudi v ladjarstvu. Kakor smo že večkrat omenili, najdemo Slovence v trgovskih komorah, večjih in manjših ladjarskih družbah in drugih pomorskih organizacijah, ki so imele svoje sedeže v naših pristaniških mestih. To dokazuje, da so vlagali svoj kapital tudi v ladjarske družbe in druga podjetja, ki so imela neposredno ali posredno zvezo s pomorskimi prevozi nasploh in z ladjarstvom še posebej. To velja za nekatere od tistih ladjarjev, ki smo jih omenili že v prejšnjih poglavjih, a tudi za tiste, ki niso nastopali kot samostojni podjetniki, ker so svoj kapital že v začetku svojih posegov v ladjarstvo izročili tej ali oni družbi, temu ali onemu ladjarju ali podjetju in postali njihovi delničarji.

Toda preden preidemo k ladjarskim družbam, si oglejmo, kako so se nekateri Slovenci uveljavili v trgovskih in industrijskih komorah jadranskih mest. V poštev pridejo Trgovska in industrijska komora na Reki (Camera di commercio e d'industria in Fiume), Trgovska in indu-

strijska komora v Trstu (*Camera di commercio e d'industria in Trieste*), Trgovska in industrijska komora v Rovinju ter enaka ustanova v Zadru. Najavbljivejša na začetku dobe, ki jo obravnavamo, je bila Trgovska in industrijska komora na Reki. Tu se med svetniki-namestniki pojavlja že leta 1858 večkrat omenjeni Franc Jelovšek iz Vrem. Leta 1863 je bil izvoljen v predsedstvo in je bil med predsedniki do leta 1868, član komore pa je ostal najmanj do leta 1872. Vsekakor je moral biti na Reki izredno pomembna osebnost, če so ga volili v predsedstvo komore.

Viri omenjajo tudi Jožefa Valušnika, ki je bil v isti komori svetnik za ladijske gradnje. Važna funkcija dokazuje, da je bil pri družbi udeležen s svojim kapitalom (1861–1863). Nikolaj Valušnik je bil pri isti komori namestnik člana predsedstva in svetnik za industrijske družbe (1864–1868). Franc Jelovšek mlajši je bil vsaj od leta 1878 eden od rednih članov trgovske sekcije reške komore. Letopisi ga omenjajo od leta 1903, ko je bil član predsedstva sekcije. Gotovo je imel močne gospodarske osnove po očetu. Prav tako je bil član trgovske sekcije Anton Valušnik (1885–1910), ki je bil najkasneje do leta 1902 izvoljen v predsedstvo sekcije, leta 1905 pa je postal podpredsednik. Okrog leta 1900 se pojavi v trgovski sekciji reške komore Franc Gilbert Korošec. Vsaj za leta od 1902–1905 je znano, da je bil podpredsednik sekcije. Član predsedstva pa je ostal do leta 1909, narkar se je umaknil med notranje člane komore. Korošca srečamo tudi pri drugih ladjarskih poslih. Ko se je umikal s položajev reške komore, je vedno intenzivneje deloval na Reški trgovski borzi, kjer so ga leta 1908 izvolili za podpredsednika. To mesto je ohranil do leta 1917, ko je bil izvoljen za predsednika. Ta položaj pa je obdržal do konca vojne.

Tudi industrijska sekcija reške komore ima med svojimi člani uglednega slovenskega ladjarja in industrijca. To je bil Jožef Kantè, ki je spadal med vodilne člane sekcije in ga letopisi omenjajo do leta 1890. V začetku 20. stoletja je v industrijsko sekcijo komore stopil tovarnar in ladjar Milan Gorup, drugi sin Josipa Gorupa. Z njim dela v sekciji tudi Jožef Premrou. Gorup je ostal v sekciji do leta 1910, Premrou pa do leta 1918.

V tržaški trgovski industrijski komori najdemo prav tako nekaj Slovencev. Prvi na seznamu je ladjar Anton Porenta, ki je bil med leti 1864 in 1866 član predsedstva komore. Leta 1868 je bil redni član vodstva tržaške komore Anton Toman. Vir ga omenja do leta 1870. V tem letu je prvič zabeležen med člani komore Karlo Jeleršič. Na seznamu komorinega vodstva je ostal do leta 1874.



V dvajsetih letih, ki so sledila, viri med vodilnimi člani trgovske in industrijske komore v Trstu ne omenjajo Slovencev. Šele leta 1893 naletimo na Riharda Rupnika. Do leta 1902 je bil med tistimi člani, ki so imeli možnost, da so jih izvolili v organe komore. Od leta 1902 do 1906 ga vir prišteva med ladjarje, žal brez posebne oznake dejavnosti. V isto kategorijo so uvrščeni Jožef Miklavčič (1895–1902), Henrik Angel Jazbec (1897–1902), Benedikt Potočnik (1906–1913) in Ivan Šterbenk (1910–1913), Silvester Pepeu pa je omenjen v industrijski kategoriji tržaške komore.

Trgovska in industrijska komora v Rovinju je imela vsaj tri slovenske člane. Prvi je ladjar Jernej Sardoč iz Kopra, ki ga seznam rovinjske komore uvršča med trgovce in ladjarje. Njegovo ime se pojavi prvič leta 1899, leta 1913 pa je še vedno na seznamu. Drugi je Krištof Kosovel, ki je v viru uvrščen med najvažnejše svetnike rovinjske komore. Mesto svetnika je Kosovel zavzemal od leta 1905 do začetka prve svetovne vojne. Tretji je Alojzij Dejak, verjetno iz Maribora, ki ga med leti 1901 in 1911 omenjajo med ladjarji.

Naj omenim še Evgena Godniča, ladjarja in industrijca v Zadru. Evgen je bil sin že omenjenega Karla Godniča, ki je bil lastnik brigantine »Ristoro«. Ta se je v šestdesetih letih preselil v Zadar, kjer je nekoliko pozneje posegel v pomorstvo. Leta 1905 je bil Evgen izvoljen v predsedstvo zadarske trgovske in industrijske komore in je to funkcijo obdržal do leta 1911. Dve naslednji leti najdemo njegovo ime med člani industrijske sekcije te važne dalmatinske gospodarske ustanove.

Vsaj od devetdesetih let 19. stoletja je v Trstu delovala komisija za dobrodelne sklade trgovske mornarice. Po virih, ki jih objavljajo letopisi, si cer ni mogoče natančno označiti njenega dela; vemo le, da je organizacija dajala podpore vdovam kapitanov, odsluženim kapitanom in oficirjem in otrokom umrlih pomorščakov. Vemo, da je pomorska vlada ustanovila takšne komisije po vseh glavnih pristaniščih od Trsta do Kotora. V tržaški mestni komisiji je med leti 1903 in 1913 deloval že večkrat imenovani Henrik Angel Jazbec. Jazbec je bil tudi svetnik avstrijskega mornariškega združenja (Associazione marittima). Seznam članov združenja za leto 1913 ga označuje za ladjarja in trgovca. Ta dva podatka dokazujeta, da je ostal med ladjarji tudi potem, ko je prodal bark »Beechdale«, zadnjo od desetih plovnih enot, ki so bile vpisane na njegovo ime. To namreč pomeni, da je vložil svoj kapital v eno od tržaških ladjarskih družb, ker drugače bi mu vir ne priznal naziva »ladjar«. To velja tudi za nekatere druge Slovence, čeprav jih vir ne označuje s tem nazivom.

Bolj jasno je stanje tistih ljudi, za katere smemo domnevati, da so bili delničarji raznih pomorskih družb v Trstu, na Reki, v Kopru ali drugod. V letopisih sicer ni nikjer zapisano, da je bil ta ali oni Slovenec, ki ga srečamo v ladjarski družbi, delničar družbe. Toda že položaji, ki so jih naši ljudje zavzemali v posameznih družbah, zagotavljajo, da ni moglo biti drugače. Ogrska anonimna družba za pomorsko plovbo »Adria« (Regia ungarica società di navigazione marittima »Adria« ) je prva pomorska družba, ki dopušča tak sklep. Njen član je bil namreč Gorenjec iz okolice Kamnika Avgust Kern. Da je bil pri družbi udeležen s svojim kapitalom, dokazuje dejstvo, da so ga deset let zaporedoma (1893 do 1902) volili v nadzorni odbor. Tako imenovana »Ungaro-croata« (Società in azioni Ungaro-croata di navigazione marittima) na Reki je štela med svoje najodličnejše in najbogatejše člane tudi nekaj Slovencev. Naj kot prvega omenim že znanega Franca Gilberta Korošca, ki je bil vsaj od leta 1903 član direkcije družbe. Da je bil v družbi udeležen s svojim kapitalom, dokazuje dejstvo, da je ostal na tem uglednem položaju do konca vojne. Med leti 1903 in 1911 je bil tudi član izvršnega odbora družbe. Še pred Korošcem je bil član družbe »Ungaro-croata« Josip Gorup iz Ljubljane. Leta 1894 je bil izvoljen v direkcijo družbe. Mesto je obdržal do svoje smrti leta 1912. Ko je leta 1906 razdelil svoje premoženje med sinove, so bili deleži takšni, da sta v vrste ladjarjev stopila tudi sinova Kornelij in Milan. Ta se je pridružil očetu v družbi »Ungaro-croata«, Kornelij pa se je preselil v Trst, kjer je kupil, kakor smo videli, večino deležev na parniku »Triglav« in delež na parniku »Pečine«. Milan Gorup je bil v »Ungaro-croati« zelo važna osebnost. Že leta 1906 je bil izvoljen v nadzorni odbor. To funkcijo je obdržal do leta 1915, ko je bil izvoljen v predsedstvo in je postal član direkcije. Leta 1914 se v »Ungaro-croati« pojavi še en Gorup. To je bil dr. Aleksander Gorup, ki je leta 1917 zamenjal Milana v članstvu direkcije. Leta 1918 je bil izvoljen v izvršni odbor. Kakor bomo videli, se dr. Aleksander Gorup pojavlja med ladjarji še tudi po prvi svetovni vojni.

Josip Gorup se ni zadovoljil samo z delnicami v družbi »Ungaro-croata«. Leta 1895 ga srečamo med direktorji anonimne ogrske družbe za pomorsko ladjarstvo »Oriente«. Ta položaj je obdržal vsaj do leta 1897. Verjetno se zaradi prezaposlenosti pozneje ni dal več voliti. Toda gotovo je svoje delnice v družbi »Oriente« obdržal še naprej, kajti tudi tukaj mu sledi sin Milan, ki je leta 1907 postal eden od direktorjev družbe in član nadzornega odbora. Milan Gorup je oba položaja obdržal vsaj do leta 1914.

Naj omenim še Ogrsko-hrvatsko družbo za svobodno plovbo (*Società ungaro-croata per la navigazione libera*). Leta 1909 je bil izvoljen v nadzorni odbor te skoraj popolnoma hrvaške družbe Viktor Jenko, doseljenec z Brkinov, ki je v družbo vložil svoj kapital.

Kakor v reških najdemo tudi v tržaških ladjarskih družbah nekaj podatkov o udeležbi slovenskega kapitala. Kakor reški so tudi tržaški podatki zelo skopi. V glavnem izvemo ime, položaj, ki ga je ladjar zasedel v družbi, in čas, ko je bil na tem položaju. Tržaška družba, ki nam prva nudi nekaj podatkov, je »Paroplovba Trst–Milje« (*Navigazione a vapore Trieste–Muggia*). Enega od direktorskih sedežev te družbe je leta 1894 zasedel Karlo Marušič iz Mirna pri Gorici. Gotovo je, da je kupil delnice družbe pred letom 1894. Med direktorji družbe je ostal do leta 1896. Med delničarji pa ga omenjajo vsaj do leta 1902.

O Korneliju Gorupu bi bilo potrebno govoriti več, kot nam dovoljujejo viri, ki jih imamo na voljo. Gotovo je, da je imel delnice nekaj bogatih družb po vsem Sredozemlju, predvsem v Franciji in Italiji. Naši letopisi ga obravnavajo kot enega največjih delničarjev bivše »Austroamericane« (*Unione austriaca di navigazione – già »Austro-americana« & fratelli Cosulich – società anonima in Trieste*). Leta 1906 je bil Gorup izvoljen v nadzorni odbor družbe in je ostal v odboru do leta 1914, a morda še dalj. Po vsem sodeč se zdi, da je igral v družbi veliko vlogo, kar pomeni, da je vložil vanjo precej kapitala.

Skoraj popolnoma slovenska je bila »Svobodna tržaška plovba« v Trstu (*Navigazione libera triestina in Trieste*). Njen največji delničar v zadnjih letih pred vojno je bil Peter Mašera, ki smo ga že omenjali. Od leta 1908 do vojne je bil Mašera predsednik družbe. Poleg njega so bili delničarji še Hrvat Hektor Polič (njegov oče je bil dolga leta predsednik slovenske čitalnice v Trstu), Jožef Kelner s Koroške, Karlo Gutman, sin kapitana dolge plovbe Avgusta Gutmana iz Gorice, in nam že znani Krištof Kosovel. Polič je zasedel mesto direktorja, Kelner in Gutman sta sestavljala administrativni svet, Kosovel je pripadal nadzornemu odboru. Drugih delničarjev letopisi ne omenjajo. Vse kaže, da so imeli imenovani vsaj 90 odstotkov delnic.

Že večkrat omenjeni Krištof Kosovel je najkasneje leta 1903 kupil nekaj delnic Paroplovne družbe Istra–Trst v Trstu (*Società di navigazione Istria–Trieste in Trieste*). Da vloženi kapital ni bil majhen, dokazuje dejstvo, da ga je družba že leta 1904 imenovala za podpredsednika. Na tem mestu ga srečujemo do leta 1912. Leta 1913 so ga tržaški ladjarji izvolili

v Pomorsko združenje, kjer je verjetno deloval tudi med prvo svetovno vojno. Kako je bilo z njegovimi dediči, letopisi ne omenjajo.

In končno je treba omeniti še Pomorsko paroplovno družbo v Kopru (*Società marittima di navigazione a vapore in Capodistria*). Poleg drugih Koprčanov, kakor so bili npr. Stefano Derin, Nazario De Mori, Elio Longo in Giuseppe Matissa, je bil delničar te lokalne pomorske družbe tudi Slovenec Jernej Sardoč. Kdaj je Sardoč kupil omenjene delnice, nisem mogel dognati. Leta 1897 je bil eden od direktorjev družbe. Leta 1898 je začela družba propadati. Zdi se, da ji je tedaj Sardoč odtegnil svoj kapital. Kakšni so bili razlogi, ki so ga nagnali k temu, ni znano. Morda se je hotel intenzivneje posvetiti svojim poslom v Rovinju in drugje. Dejstvo je, da je prav njegov izstop spravil družbo v krizo in povzročil njeno finančno propadanje. Toda že leta 1901 so družbo ponovno utrdili. Do utrditve je družbi pomagal sam Sardoč s kapitalom, ki si ga je pridobil pri drugih poslih. Tedaj je družba dobila tudi novo ime (*Nuova società cittadina di navigazione a vapore in Capodistria*). Prav tako so tedaj nastale v družbi večje personalne spremembe. Jernej Sardoč je postal podpredsednik in kasneje eden od direktorjev. Leta 1910 je bil izvoljen za predsednika. Toda tega položaja ni obdržal dolgo. Leta 1911 je namreč zopet odtegnil družbi svoj kapital. Tedaj se je začelo ponovno propadanje kopske paroplovne družbe, ki je nato samo še životarila. Kakšni so bili razlogi, ki so Sardoča prisilili k temu koraku, lahko samo ugibamo. Koper je bil znano iredentistično središče severne Istre. Med iredentiste štejemo tudi največja delničarja Nove kopske paroplovne družbe Stefana Dorina in Nazarija De Morija. Zato je zelo verjetno, da je Sardoč kot Slovenec odtegnil svoj kapital iz družbe iz narodno-političnih razlogov. To tembolj verjetno, ker je to storil neposredno po znanem šovinističnem izpadu Nazarija Saura, poveljnika parnika male obalne plovbe »San Giusto« proti Slovencem 9. avgusta 1911. Še posebno je to verjetno, če pomislimo, da je bila ladja »San Giusto« last Stefana Derina in Nazarija De Morija, ki sta bila voditelja kopske paroplovne družbe, in Nikolaja De Bellija, enega najvidnejših predstavnikov iredentističnega gibanja. Bodi kakorkoli, Jernej Sardoč se po tem dogodku ne omenja več med ladjarji. Zdi se mi pa potrebno primerjati njegov korak z energičnim ukrepom Josipa Gorupa proti Madžarom, ko so hoteli odkupiti vse delnice »Ungaro-croate« in spremeniti to družbo v popolnoma madžarsko. Takrat se jim je Gorup postavil po robu in nekako vodil slovensko-hrvaški odpor proti taki odločitvi. Gorupov odpor bi lahko označili kot aktivni, Sardočev pa kot pasivni. Smoter je bil sicer isti, ven-

dar je imel Gorupov odpor daljnosežne posledice, ki so pozitivno vplivale celo na povojni razvoj jugoslovanske trgovske mornarice, medtem ko je Sardočevo dejanje pomenilo le trenutni udarec, ki ni imel globljih posledic.

## **Zaključek**

Seznami slovenskih ladjarjev, ki jih obravnavamo, se zaključijo z Jernejem Sardočem v Kopru, Anko Orel in Aleksandrom Gorupom na Reki ter Matildo Smrekar in Kornelijem Gorupom v Trstu. Sicer bi morali obravnavati še nekatere ljudi, ki so odločilno vplivali na razvoj slovenskega ladjarstva, toda delovali so v glavnem po vojni in zato bi bilo potrebno o njih spregovoriti obširneje. Tako bomo na kratko zaključili ta izvajanja prav z njimi. Gre za skupino slovenskih karatistov, ki so se v začetku tega stoletja zbrali okoli mladega Egona Stareta in Hektorja Poliča, ki so si prizadevali ustanoviti temelj za povojni razvoj. O tej skupini torej kasneje.

Naše ladjarje delimo v glavnem v tri večje skupine v prvo spadajo lastniki vseh treh vrst lesenih ladij, to je za dolgo, veliko obalno in malo obalno plovbo; v drugo skupino uvrščamo skupino lastnikov velikih železnih jadrnic ter parnikov in motornih ladjic; v tretjo skupino pa štejemo vse tiste ljudi, ki so vlagali kapital v ladjarske družbe in tako postali njihovi delničarji. Iz podatkov je razvidno, da se tretja skupina delno prepleta s prvo in drugo, to pa zato, ker so nekateri naši ladjarji dovolj zgodaj spoznali pomen trgovsko-pomorskih in ladjarskih družb. Poudariti je treba, da so v tretji skupini – to je med delničarji – omenjeni tudi novi ljudje, ki se v nakupe posameznih ladij niso spuščali.

V začetku obdobja, ki ga obravnavamo, je bilo slovensko ladjarstvo zelo skromno. V petdesetih letih se je tako po številu kakor po kakovosti plovil stopnjevalo in je v sedemdesetih letih doseglo najvišje število naših lastnikov ladij. V osemdesetih letih – če odštejemo Jožefa Mauserja – je nastal zastoj, ki ga je povzročilo dejstvo, da sta se vrednost in konkurenčna sposobnost lesenih ladij zmanjšali. Padanje cen in nekonkurenčnost je povzročil prodor parnikov na pomorsko tržišče. Parniki so povzročili socialni propad kapitanov, oficirjev in mornarjev, ki so služili na lesenih ladjah in jim ni uspelo, da bi se preusmerili na parnike. Povzročili pa so tudi propadanje vseh tistih ladjarjev, ki niso pravočasno spoznali, da se lahko rešijo, če nalože svoj kapital v ladjarske družbe ali če hitro odprodajo jadrnice in nalože izkupiček v parnike. Po vsem, kar smo obravnavali, moramo sklepati, da so to o pravem času spozna-

li le redki slovenski ladjarji. Razen Jožefa Mauserja, ki je poleg barkač in objektov za dela v lukii kupil deset parnikov male obalne plovbe, Krištofa Kosovela in deloma Valentina Dolenca se noben slovenski lastnik lese- ne trgovske ladje ni povzpel med lastnike parnikov in velikih železnih jadrnic. Ladjarji druge skupine so – z omenjenimi izjemami – popolno- ma novi ljudje. Prehoda iz prve v drugo skupino, kakor so ga naredili ve- liki hrvaški ladjarji (Kozuliči, Tripkoviči, Martinoliči, Premude, Gojiči in drugi), pri Slovencih ni. Vzrokov za to je več. Predvsem so lastniki lese- nih trgovskih jadrnic izšli v precejšnjem številu iz vrst kapitanov in dru- gih oficirjev trgovske mornarice, ki so vložili v ladje svoje prihranke. Torej se je te zvrsti ladjarstva lotilo le omejeno število kapitalistov. To pa nika- kor ni bilo pozitivno za dotedanjo slovensko buržoazijo. Če upoštevamo, da razen Ivana Kalistra ne srečamo med ladjarji tedanje dobe niti enega od velikih slovenskih kapitalistov, je očitno, da se je ladjarstva oprijelo le napredno meščanstvo z majhnim kapitalom. Mali kapitalisti pa so mora- li odnehati, ko se je s parniki povečala konkurenca. Iznajdljivejši in na- prednejši so se rešili v trgovske komore in ladjarske družbe, kot so stori- li Franc Jelovšek, Anton Mašera in Krištof Kosovel, ali v industrijo, kakor je storil Karlo Godnič. Vsi drugi so se morali oprijeti drugih poslov ali pa živeti od prihrankov in izkupička za prodano ladjo ali njenih deležev.

Kje so vzroki za tako stanje? Že večkrat je bilo rečeno, da večji del slovenske buržoazije ni kazal zanimanja, da bi se usidral v pomorstvu. Čeprav so podatki, ki smo jih obravnavali, deloma omilili gornjo trditev, ostane dejstvo, da tisti del slovenske buržoazije, ki se je končno le pridru- žil pomorstvu, ni bil sposoben združiti slovenskega ladjarskega kapitala in organizirati lastne – rekli bi vseslovenske – ladjarske družbe, ki bi po- slovala na širši osnovi in obenem ščitila koristi posameznih delničarjev. Tako so bili slovenski ladjarji prisiljeni delovati kot posamezniki ali pa iskati družbo hrvaških, italijanskih in nemških poslovnih družabnikov, ki so jih bili voljni sprejeti. Ko so se uveljavljali parniki in ko je bilo zdru- ženje kapitala najbolj potrebno, slovenski ladjarji niso imeli poslovne or- ganizacije, ki bi usmerjala njihov kapital v novo vrsto ladjarstva. Po dru- gi strani je slovenskim ladjarjem manjkala nacionalna povezava. Čeprav so s svojim delovanjem delno omogočili prodor slovenskega gospodar- stva na obalo, se to ni zgodilo. Kontinentalna slovenska buržoazija se ni odzvala klicu naših poslovnih ljudi v ladjarstvu in pomorstvu. Čeprav je bila zgrajena Južna železnica, ki je na široko odprla slovensko ozemlje tranzitni trgovini, je ostala Slovenija poslovno skoraj docela odrezana od

morja. To pa zaradi tega, ker slovenske buržoazije ni zanimal prodor na morje. Tako je ostalo poslovno življenje Slovencev na obali precej odrezano od naravnega zaledja, odrezano tudi od narodnih središč. Po drugi strani se je slovenski kapital, ki je le prišel na obalo, razbil na dva večja in več manjših centrov: Reko in Trst, Benetke, Koper, Zadar in Rovinj. To nikakor ni moglo povezati posameznikov, ki so se odločili tvegati in vložiti denar v plovne objekte. To je zopet eden od vzrokov, zakaj se ni mogla ustvariti slovenska ladjarska družba, ki bi združila slovenski kapital in bi bila konkurenčno sposobna.

Zato ni čudno, da so se naši ladjarji – lastniki trgovskih jadrnic – v času, ko so se uveljavljali parniki, porazgubili in odnehali, razen seveda tistih, ki so vložili svoj kapital v obstoječe ladjarske družbe, kjer pa so gospodarili Nemci, Madžari, Italijani in deloma Hrvati. Kljub vsem negativnim pojavom, ki jih srečujemo, pa lahko rečemo, da je meščanstvo, ki se je oprijelo ladjarstva, preden so prodrli parniki, doseglo neko pozitivno bilanco. Slovenski ladjarji – bodisi bivši kapitani, bodisi meščani – so dokazali, da so bili sposobni upravljati kapital, ki so ga vložili v ladje, če namreč ugotavljamo, da so bili v nekaterih stvareh na boljšem kot Nemci in Hrvati, potem je jasno, da so se ladjarstva lotili ne samo s kapitalom, temveč so tudi poznali ta posel. Z vsem tem pa so končno le prebili led pri delu slovenske buržoazije. Brez tega bi ne prišlo tako lahko niti do druge niti do tretje skupine ladjarjev, ki so bili lastniki in solastniki parnikov in velikih železnih jadrnic, ter do delničarjev velikih ladjarskih družb. To pa pomeni, da so ladjarji – lastniki trgovskih jadrnic vsaj deloma afirmirali ladjarstvo pri slovenski buržoaziji, čeprav se sami iz že navedenih razlogov niso mogli pridružiti novi vrsti ladjarstva.

Negativne strani pri razvoju prve so se odrazile tudi pri razvoju druge skupine slovenskih ladjarjev. Predvsem se konservativna slovenska buržoazija ni takoj lotila nove vrste pomorstva. Naj je temu zastoju botrovala bojazen pred tveganjem ali prehudo konkurenco, ali pa je bilo tej bojazni vzrok gospodarsko propadanje posameznikov iz prve skupine, dejstvo je, da so slovenski kapitalisti zamudili deset do dvajset let razvoja ladjarstva na naši obali. A ko so se vendar začeli zanimati zanj, so jim bili za vzgled slovenski lastniki jadrnic, kar pomeni, da so novi ladjarji nastopali kot posamezniki ali pa so iskali poslovne družabnike med močnejšimi hrvaškimi pa tudi italijanskimi in nemškimi ladjarji. Da bi ustanovili lastno slovensko ladjarsko družbo, jih je bilo na obali premalo, v zaledju pa niso našli odziva. Res je sicer, da so se v glavnem zbrali v Trstu,



toda bilo jih je tako malo (po prvih raziskavah vsega 25 v petdesetih ali, če odštejemo Mauserja, v tridesetih letih), da ustanovitev družbe brez sodelovanja iz notranjosti ni prišla v poštev. Slovenci so bili torej veliko na slabšem kot Madžari, ki so ustanovili »Ungaro-croato« in »Oriente« predvsem s kapitalom madžarskega in hrvaškega zaledja. Torej ni nič čudnega, da je tudi v drugi skupini naših ladjarjev prišlo do enakih posledic kot v prvi: nekateri so se obdržali z dobrim poslovanjem, drugi pa so morali ta posel opustiti. Kakšni so vzroki tega opuščanja, ni razvidno iz pregledanih virov, ni pa dvoma, da je pri tem igrala veliko vlogo konkurenca družb z močnim enotnim kapitalom.

Ugotovili smo, da je po številu lastnikov in ladij bilanca v drugi skupini precej negativna. Toda reči moramo, da so k temu pripomogli poleg konservativnosti slovenske buržoazije in konkurence velikih ladjarjev tudi politični vzroki. Omenili smo iredentizem v pomorskih mestih. Toda to ni bil edini vzrok. Priprave na prvo svetovno vojno so bile, spričo nemških zahtev po novi delitvi kolonij, dokaj očitne. Evropa je postajala vedno bolj podobna sodu smodnika. To je buržoazija gotovo občutila. Zato ni čudno, če se je pri slovenski buržoaziji, ki je bila že tako konservativna, okrepila naravna previdnost, ker so postajali posli v pomorstvu preveč tvegani kljub navidezno dobrim pogojem, ki jih je tedaj nudil Jadran. Zato ni bilo pričakovati niti večjega števila posameznikov niti večje povezave z zaledjem.

Hrvati in Italijani so dosegli, da so se nekatere njihove ladjarske družine v Trstu spremenile v prave ladjarske dinastije. Hrvaške družine Premuda, Gojič, Tripkovič, Martinolič, Gerolimič, predvsem pa Kozulič so že sredi 19. stoletja zaslovele kot močne dinastije, ki so imele v posesi in nadzirale velik del avstrijske trgovske mornarice. Podobno je bilo z italijanskimi družinami Tarabocchia, Straulino, Mondolfo in drugimi. Slovenci so začeli s pomorstvom prepozno, da bi kateri od ladjarjev imel čas ustvariti si tak kapital, kot so ga zbrale omenjene hrvaške in italijanske družine. Morda je imel to priliko Jelovšek, ki je bil eden prvih ladjarjev v tej dobi, vendar je bil njegov kapital premajhen, zato se je rešil v trgovsko komoro na Reki, kjer je delal kasneje tudi njegov sin. Pozno sicer, vendar z dokaj velikim kapitalom bi to morda uspelo Karlu Jeleršiču ali pa Henrikmu Angelu Jazbecu. Žal sta oba doživela družinsko tragedijo in umrla brez moških potomcev. Jožef Gorup, ki je oba sina spravil k ladjarstvu, pa je prišel prepozno. Kmalu po njegovi smrti je prva svetovna voj-

na popolnoma spremenila politične in geografske razmere na severnem Jadranu.

Tretja skupina slovenskih ladjarjev je imela vse pogoje za dokajšnjo homogenost. Vsi so namreč delovali v zadnjem desetletju 19. in v prvih desetletjih 20. stoletja. Toda tudi pri njih ne moremo govoriti o homogenosti. Predvsem so živeli raztreseno: na Reki, v Trstu, Kopru, Rovinju in Zadru. Združiti se v takih razmerah in s svojim kapitalom ustanoviti slovensko družbo ni bilo lahko, čeprav ne nemogoče. Po drugi strani so kapitalisti, ki so vlagali denar v ladjarstvo, kupovali delnice različnih družb. »Austro-america«, »Adria«, »Ungaro-croata«, »Oriente«, »Paroplovba Trst-Milje«, »Svobodna tržaška plovba v Trstu«, »Mestna paroplovna družba v Kopru« in njena naslednica »Nova mestna paroplovna družba v Kopru« so imele ogromno slovenskega kapitala. Nedvomno je bil ta kapital dovolj velik, da bi si slovenski delničarji omenjenih družb mogli ustvariti popolnoma slovensko paroplovno družbo, ki bi bila konkurenčna tudi proti takim velikankam, kot so bile »Adria«, »Austroamerica« in »Ungaro-croata«. Toda poleg raztresenosti po raznih krajih je treba upoštevati partikularistične interese posameznikov. Čeprav so Peter Mašera, Jože Kelner, Karlo Gutman in Krištof Kosovel skupaj s Hektorjem Poličem in nekaterimi italijanskimi ladjarji leta 1907 ustanovili družbo, ki jo je že leta 1908 skoraj popolnoma nadziral slovenski kapital (če seveda izvajamo Poličevo naložbo), ta ni pritegnila večjega števila slovenskih kapitalistov, predvsem pa ne kapitalistov, kot so bili: Kornelij Gorup v Trstu, Jernej Sardoč v Kopru in Gorupi na Reki. Delničarjem »Svobodne tržaške plovbe« je le deloma uspelo pritegniti slovenski bančni kapital, ki je bil vendar udeležen v določenih vejah tržaškega gospodarstva. Zato je družba dovolila, da so se ji leta 1911 pridružili nekateri novi delničarji. To so bili Grk Nikolas Sevastopulo, Nemci Bela de Strasser, R. Adler in Karl Kuchler, Hrvat Ante Bogdanović ter Italijan Riccardo Conighi. Kljub temu je bila tudi potem več kot polovica kapitala še vedno slovenskega. Družba je v tem času in do prve svetovne vojne zelo napredovala. Tako je imela leta 1907 le tri ladje dolge plovbe (»Alga«, »India« in »Istria«) s skupno tonažo 8.836 ton in 66 mož posadke. Njen plovni park se je do leta 1912 povečal na deset plovnih enot (dokupljene so bile namreč ladje dolge plovbe »Luna«, »Marina«, »Moravia«, »Onda«, »Sabbia«, »Sirena« in »Stella«) s skupno bruto tonažo 29.876 ton in 228 možmi posadke, kar je po številu ustrezalo tretjini, po tonaži pa šestini tega, kar je imela »Austroamerica«. Kljub temu je

ostala ta na pol slovenska ladjarska družba le ena od mnogih manj pomembnih družb v avstrijskih pristaniščih.

Več kot v »Tržaški svobodni plovbi« je bilo slovenskega kapitala v drugih družbah, med njimi je treba omeniti predvsem Kozuličevo »Austroamericano« in pa »Ungaro-croato« ter »Oriente«, kjer so delovali vsi štirje Gorupi, najvažnejši slovenski ladjarji tiste dobe. Znano je, da je bil Kornelij Gorup med petimi najmočnejšimi delničark »Austroamericane«. Velik je bil tudi kapital, ki so ga Josip, Milan in Aleksander Gorup vložili v »Ungaro-croato« in »Oriente«. Žal se ves ta kapital ni nikoli združil.

Zanimivo je še pogledati, kakšna je bila nacionalna zavest naših ladjarjev v tej dobi. Kakor pri vseh drugih vprašanjih, ki smo jih načeli, nas rezultati sicer zadovoljujejo, vendar ne popolnoma. Primorska mesta, Trst v svojem kozmopolitizmu še posebej, so bila vse 19. stoletje nekak požiralnik naših ljudi, ki so se tu in tam izgubili v italijanstvu, sprejeli so jezik in običaje italijanske večine, ki je marsikdaj razpolagala ne samo z zaposlitvami, temveč je tudi nudila osnovne pogoje za življenje. Tako se je zgodilo, da so Slovenci dali italijanski iredenti narodne junake, kakor npr. Oberdanka, pisatelje, kakor npr. Zlatopera, in druge. To se sicer ni dogajalo samo s Slovenci, ker so bili v podobnem položaju tudi Hrvati in celo Nemci. Vendar je značilno, da je največ naših ljudi utonilo v tujem narodnostnem morju. Če sedaj pregledamo obravnavane naše ladjarje, lahko po virih ugotovimo, da niso bili neka splošnoveljavna izjema. Če je bil npr. Karlo Godnič v petdesetih letih še trden Slovenec, je bil njegov sin Evgen že skoraj poitalijančen. V Zadru je namreč postal član italijanske avtonomistične stranke, čeprav je bil po rodu s Komenskega Krasa, kjer so bili ljudje nacionalno zavedno vzgojeni. Prav tako se je v italijanstvu izgubil Franc Velušič iz Sežane. V Lovranu, kamor se je preselil, je bil znan kot Italijan. Ni čudno, če sta šla enako pot tudi brata Vincenc in Nikolaj Furlan, naseljena eden v Benetkah, drugi v Chioggi. Poitalijančila se je tudi Emilija Sancin, kar ni čudno, če vemo, da se je poročila s priseljenim Italijanom. Enako se je zgodilo z Antonom Funkom in Evgenom Brajdo iz Vidma.

Večina slovenskih ladjarjev pa je obdržala trden slovenski značaj. Tako izpovedujeta svoje slovenstvo Franc Jelovšek in Matej Gasser. Kljub poitalijančenemu priimku (Massera) sta bila zavedna Slovenca tudi Anton in Peter Mašera. Zanimivo je poudariti, da je ta družina še danes slovenska, čeprav živi v Trstu že nad 200 let. Prav tako se čutijo Slovence Krištof Kosovel, Anton Porenta, Andrej Toman, Andrej Koprivec in Ignac Eržen,

da ne govorimo o Ivanu Kalistru, ki je svojo nacionalnost očitno izpovedal z dobrodelnimi in kulturnimi akcijami velikega pomena; med drugim je bil tudi med ustanovitelji tržaške slovenske čitalnice. Podobno kakor s Kalistrom je v času njihovega vzpona s Karlom Jeleršičem, Jožefom Mauserjem in Henrikom Jazbecem, ki so s svojimi prispevki marsikdaj pomagali, da se je ohranilo slovensko nacionalno življenje v Trstu. Prav tako so v narodne sklade v Trstu prispevali Miklavčiči, Silvester Bradaškja, Kornelij Gorup in celo lastnica »Ausse C.« Matilda Smrekar. Da je bil Jernej Sardoč iz Kopra usmerjen popolnoma slovensko, je več kot verjetno, ker je prišlo do njegovega izstopa iz Nove koprške mestne paroplovne družbe prav v času šovinističnega izpada Nazarija Saura. Slovensko čitalnico v Trstu sta podprla tudi oba Poliča; oče je bil njen predsednik, sin pa je – kot zelo premožen ladjar – čitalnico podprl z denarjem. Jasno je, da je bilo tudi med ladjarji v Trstu nekaj narodnih mlačnežev, toda že podatki, ki smo jih navedli, dokazujejo, da so povečini ostali zvesti svojemu narodu, čeprav jih slovenska buržoazija v notranjosti ni podpirala.

Nekoliko drugačno stanje je bilo na Reki. Med izrazito poitalijančene slovenske ladjarje štejemo samo že imenovanega Velušiča. Med izrazito slovensko zavedne pa spada zlasti Jožef Gorup, ki je podpiral akademsko podporno društvo »Radogoj« in druge slovenske kulturne ustanove v Ljubljani, med drugimi predvsem dekliški licej. Skupaj z Avgustom Kernom je gmotno podprl tržaško čitalnico in po sinu Korneliju je imel odločilen vpliv na mlajšo generacijo slovenskih ladjarjev v Trstu, predvsem na Tomana, Kosovela in oba Miklavčiča, medtem ko je na starejšo generacijo bolj vplival Ivan Kalister. Vsekakor je pozitiven Gorupov nastop proti slovenskemu klerikalnemu konservatizmu. Finančno je podprl drugi, tretji in četrti zvezek Gregorčičevih pesmi – kljub Mahničevim napadom na pesnika. To je le en značilen Gorupov nastop, ki ga kaže kot zavednega naprednjaka.

Toda tudi narodnostno slovenski ladjarji niso bili homogena skupina. Njihovi nastopi so bili neorganizirani in neenotni. Na to je verjetno vplivala tudi slovenska narodna politika, razbita na stranke z različnimi hotenji in nazori. Vendar vsi naštetih in drugi nastopi slovenskih ladjarjev v narodno korist dokazujejo, da so bili glavni med njimi narodno zavedni.

Če se za trenutek povrnemo na Reko, lahko v tem mestu opazujemo še drugačen pojav. Nekateri izmed naših ladjarjev so se deloma pod pritiskom gospodarskih razmer, deloma pa tudi zato, ker na Reki ni bilo izrazitega slovenskega narodnega življenja, pridružili narodni borbi

tamkajšnjih Hrvatov in postali dobri hrvaški rodoljubi. To velja zlasti za vse v naših seznamih omenjene Valušnike, Pongraca in pa Koroščevo družino, ki je dala Reki celo enega izmed županov. Dejstvo, da se naši reški ladjarji – razen omenjene izjeme – niso poitalijančili in da niso padli pod vpliv nekoliko manj nevarne, vendar kar močne madžarske stranke, je vsekakor pozitivno. Pozitivno je glede na dobo in razmere tudi njihovo sodelovanje v boju Hrvatov za narodne pravice.

Kljub nehomogenosti in raztresenosti na več pomorskih centrov so naši ladjarji pravzaprav veliko dosegli. Kakor je videti iz letopisov, ladjarstvo za Slovence vsaj v zadnjih letih Avstrije ni bilo izjemen pojav. Slovenski kapital najdemo v ladjarstvu severnega Jadrana v vsej obravnavani dobi. Naše ladjarstvo je sicer doživljalo dobe vzpona, zastoja in upadanja. Kljub konservativnosti buržoazije v zaledju in političnim razmeram v primorskih mestih pred prvo svetovno vojno je slovensko ladjarstvo doseglo največji uspeh; obdržalo se je.

Negativne razmere v slovenskem ladjarstvu v začetku 20. stoletja so imele nekatere pozitivne posledice. Naprednejši del mlajše generacije slovenskih kapitalistov je začel razmišljati o uspehih in neuspehih naših ladjarjev, o raztresenosti njihovega kapitala in o možnosti, da bi ustanovili slovansko, če že ne popolnoma slovensko ladjarsko družbo. Ta prizadevanja je podprla tržaška podružnica dunajske »Živostenjske banke«, kjer je bilo vloženega precej slovenskega kapitala. Banka je spoznala, da bi tržaško gospodarstvo brez pomorstva kaj kmalu ohromelo. Prav tako je bilo jasno, da bi Slovenci v mestu veliko več pomenili, če bi se bolj zavzeli za pomorske dejavnosti. Zato je nudila kredite tudi za ladjarske posle. To dvojno prizadevanje je kmalu rodilo prve uspehe. Okoli mladega dr. Egona Stareta se je začela zbirati enotna skupina slovenskih kapitalistov, predvsem mlade generacije, ki so uvideli, da je morje za narodno gospodarstvo neprecenljive vrednosti in da raztresenost ladjarskega kapitala, kakor so jo imeli priložnost spoznati v Trstu in na Reki, ne vodi nikamor. Zbrali so se predvsem taki, ki so bili pripravljeni tvegati. Tako je skupina kaj kmalu sodelovala pri nakupu in izkoriščanju parnikov, kot so bili npr.: »Radium«, »Zara«, »Jadera«, »Conca d'oro« in drugi. Živostenjski banki, ki je dala kredite, se je ta posel tako splačal, da so ji kmalu začele slediti še druge banke. Med prvimi je pokazala za te posle zanimanje »Jadranska banka« v Trstu, posebno še, ko se je spojila z dalmatinsko »Vjeresijsko banko«. Spojitev je omogočila koncentracijo kapitala in bolj tvegane posle. Banka je nudila posebno slovenskim in dalmatinskim poslovnim

krogom primerno finančno pomoč tudi za ladjarstvo. Tako se je število ladij v slovenskih rokah kmalu povečalo. Toda upanje skupine okrog dr. Stareta, da se bo slovenska plovba razmahnila, je prva svetovna vojna skorajda popolnoma uničila.

Dr. Egon Stare pa ni izgubil poguma. V Trstu je stopil v zvezo s Hektorjem Poličem, ki je prevzel vodstvo »Svobodne tržaške plovbe«, in ga kmalu pridobil za svoje načrte. Z njegovo pomočjo mu je uspelo, da je slovenska skupina ostala v glavnem neokrnjena. V nekaj letih je skupina spravila v »Tržaški tehnični zavod« deset novih ladij, ki so bile zaradi vojnih razmer sicer neizkoriščene, vendar pripravljene za začetek nove razvojne dobe. Staretu in Poliču je uspelo prepričati slovenske delničarje, da bo po vojni nastala v pomorski trgovini precejšnja konjunktura, ker so v vojni podmornice uničile ogromno plovnega parka. Zato sta skušala v še neosnovano družbo pritegniti čimveč ljudi in ladij posameznih ladjarjev. Iz tega vidimo, da sta si Stare in Polič zamislila prvo jugoslovansko pomorsko družbo, v kateri naj bi prevladoval slovenski kapital.

Po enoletnem delu Poliča in še posebej Stareta med slovenskimi delničarji je uspelo sklicati ustanovni občni zbor, ki se je sestal na Dunaju 3. aprila 1917 v prostorih Živostenjske banke. Iz dosegljivega gradiva mi ni uspelo dobiti podatkov niti o številu niti o imenih slovenskih delničarjev, vse pa kaže, da jih je bilo precej in da so pristopili slovenski delničarji »Svobodne tržaške plovbe« in morda tudi slovenski delničarji drugih družb. Po Staretovih spisih smemo sklepati, da je bil pretežni del kapitala slovenski in da je bila večina ustanoviteljev slovenske narodnosti. Egon Stare je bil izvoljen v predsedstvo in upravo družbe kot zastopnik slovenske skupine.

Plovni park družbe je obstajal iz že omenjenih desetih večjih in petih manjših trgovskih ladij. Toda konec vojne je mlado družbo postavil v zelo nevaren položaj. Prvič družbi Italija ni dovolila, da bi samostojno opravljala trgovske posle, ker je bila večina ladij zasežena za potrebe italijanske vlade. Drugič pa se je v novih razmerah pojavilo vprašanje njene obstoja sploh. Staretu in Poliču je po dolgih debatah s predstavniki jugoslovanske vlade uspelo, da je Jugoslavija postavila vprašanje »Oceanie« (tako je bilo ime na Dunaju ustanovljeni družbi) na raven mednarodnih pogovorov. Polič je hotel za Jugoslavijo rešiti tudi »Svobodno tržaško plovbo«, vendar je jugoslovanska vlada to odklonila. Tako so dogovori Trumbič–Bartollini leta 1920 rešili za Jugoslavijo samo ladje »Oceanie«. Kljub dogovorom in sklenjeni pogodbi pa ni manjkalo poskusov, da bi ak-

cijski kapital družbe prišel v roke Italijanov. Toda tako uprava družbe kakor delničarji so vztrajali pri tem, naj se Italija drži dogovora. Čeprav je medtem prišel na oblast fašizem, ki se za dogovore prejšnjih vlad ni veliko menil, se je »Oceania« leta 1923 preselila v Jugoslavijo. Dne 20. novembra istega leta je bila registrirana. Sedež so ji določili v Beogradu, trgovsko vodstvo pa se je preselilo na Sušak.

Naj omenimo še, da je »Oceania« pristopila kot soustanoviteljica k že osnovani »Jadranski plovidbi«, ki se je razvila iz bivše »Ungarocroate«. Novi družbi je izročila vse manjše ladje. Tako je »Oceanii« ostalo le osem parnikov s skupno nekaj več kot 21.000 bruto registrskimi tonami. Mimogrede bodi povedano, da je k »Jadranski plovidbi« pristopil tudi dr. Aleksander Gorup z vsem kapitalom, ki ga je imel pri »Ungarocroati«.

Žal so pogosto menjajoče se jugoslovanske vlade posvečale premalo pozornosti Jadranskemu morju. Tako niso imele pravega odnosa do razvoja trgovske mornarice. Kontinentalna jugoslovanska buržoazija pa je takemu odnosu vladnih krogov pomagala s tem, da je zavračala zahteve primorskih mest in ladjarskih družb, naj se preusmeri jugoslovansko gospodarstvo na morje. Ozkosrčno je dokazovala, da bi taka preusmeritev koristila v glavnem le lokalnim potrebam Primorja. Prav »Oceania« se je takemu dokazovanju odločno uprla in slovenski delničarji so bili na čelu akcije za poživitev pomorstva in pomorske trgovine. V hudi konkurenci tridesetih let je bilo treba obdržati vsaj tista na pol tradicionalna tržišča, ki so prehajala v avtarkično gospodarstvo, to je Italijo, Nemčijo in Avstrijo, na katere je bila jugoslovanska trgovina že dolgo vezana, treba pa je bilo pridobiti za jugoslovanski izvoz nova tržišča tako na Vzhodu kakor na Zahodu. Vodstvo »Oceanie« si je prizadevalo čimprej prodreti na tržišča v Afriki in v severni Evropi. Da bi pa bilo to mogoče, je bilo treba približati morju najbolj razviti del države, to je Slovenijo. Zato so nekateri delničarji »Oceanie«, kakor na primer Eran Sevnig, Lojze Ilija in še posebej inž. Milan Šuklje, dr. Milan Sovdat in dr. Sovre začeli živahno gibanje za zgraditev moderne ceste iz Ljubljane na Sušak, ki naj bi tekla mimo Velikih Blok in Travnika v Novi Kot in od tod mimo Gerovega v Jelenje, od koder bi po cesti Delnice–Sušak dosegla pristanišče. Da se je tej akciji pridružil tudi dr. Aleksander Gorup, ni treba posebej poudariti. Dalje je »Oceania« po svojih slovenskih delničarjih predlagala ureditev prometa na Sušaku, razširitev pristanišča, izboljšanje prometnih zvez s srednjo Evropo in vrsto drugih ukrepov, ki naj bi uredili in normalizirali promet. Razumljivo je; da so slovenski delničarji s temi predlogi



hoteli doseči predvsem dve stvari: približati Slovenijo morju in povečati tranzitni promet čez naše ozemlje. Na ta način bi Sušak lahko tekmoval z Reko in Trstom in postal vsaj deloma – slovensko pristanišče.

Toda vsi ti predlogi so naleteli na gluha ušesa. »Oceania« je bila nekaj časa v zastoju, preden je našla nove poti za razvoj. Vendar kmalu po letu 1935 opazimo njen ponovni vzpon. Njena flota se je modernizirala. Uredila si je štiri stalne pomorske linije (1. Jadran–Marseille–Španija–Severna Afrika–Kanarski otoki in povratek; 2. Jadran–Malta–Španija–Maroco in povratek; 3. Jadran–Severna Afrika–Valencia–Marseille in povratek; 4. Jadran–Anglija–Belgija–Nizozemska–Baltsko morje in povratek), ki so ji pomagale od rednih prevozov in trgovskih poslov. Tako je »Oceania« pred drugo svetovno vojno lahko povečala svoj plovni park najprej na deset, nato pa na dvajset ladij z nosilnostjo od 3.100 do 7.780 ton (povprečna nosilnost 4.400 ton). Leta 1940 je imela »Oceania« naslednje ladje: »Bor«, »Dunav«, »Dinara«, »Kostrena«, »Plavnik«, »Sava«, »Sud«, »Sušak«, »Timok«, »Una«, »Vid« in »Vis«. Večinoma so ladje dočakale drugo svetovno vojno zunaj domovine in so se med vojno pridružile angleškim transportnim konvojem.

Ob tem je treba naglasiti, da so slovenski delničarji »Oceanie« predvideli vojno dovolj zgodaj. V letih 1936–1937 so že razmišljali o usodi mornarice med vojno. Predvideli so konvojsko plovbo med Ameriko in Anglijo v veliko večjem obsegu, kot se je to dogajalo med prvo svetovno vojno. O tem so pisali strokovne in propagandne članke po časopisih in revijah. Najaktivnejši na tem področju je bil dr. Egon Stare, prvi jugoslovanski ideolog konvojske vojne in pristaš teorije, da se mornarica ne sme predati sovražniku.

Še nekaj besed o slovenskem kapitalu v »Oceanii«. Popolnoma jasno je, da je italijanska okupacija Trsta in Reke deloma zavrla pomorsko miselnost pri Slovencih. Zato ni čudno, če je slovenski kapital pri »Oceanii« deloma upadel ali se vsaj ni večal. Upadlo je tudi število slovenskih delničarjev. Toda nekaj tega kapitala je v družbi ostalo do vojne. To pa je – glede na naše tedanje pomorske zmogljivosti – pozitivno: uspelo nam je obdržati se na morju. Toda to ni vse. Slovenskim delničarjem »Oceanie« je kljub težkim pogojem za delo in kljub slabim zvezam z morjem uspelo vsaj deloma ohraniti tisto pomorsko miselnost, ki se je pri našem narodu razvijala v zadnjih 200 letih pred prvo svetovno vojno, posebno pa od srede 19. stoletja. Kljub odrezanosti Slovenije od morja so se mladeniči odločali za pomorske šole na obali Hrvaškega primorja, Dalmacije in Boke

Kotorske. Mnogi so se razvili v dobre pomorske oficirje in kapitane, drugi so postali strojniki in upravitelji strojev, tretji radiotelegrafisti. Delovanje »Oceanie« se je v Sloveniji odrazilo tudi v propagandi za šolanje novih pomorskih kadrov, ki bi nadaljevali delo tistih kadrov, ki so se šolali v času Avstrije v Trstu in na Reki. Tako je uspelo ohraniti pomorsko tradicijo in na njenih temeljih se je bilo po drugi svetovni vojni nekoliko lažje lotiti izgradnje nove slovenske trgovske mornarice. To pa je že predmet drugih raziskav.

### **Viri in literatura**

1. Annuario marittimo. 1850–1913. *Annuario marittimo dell' I. R. Governo marittimo* [prej: Annuario marittimo compilato dal Lloyd austriaco], letnik 2–63. Trst: [V pošteve pridejo sezname ladij, sezname Lloydovih kapitanov, sezname izpitov za kapitane in poročnike trgovske mornarice, sezname vodilnih osebnosti ladjarskih družb ter trgovskih in industrijskih komor, sezname ljudi, ki so dali prispevke podpornim društvom in ustanovam trgovske mornarice, sezname brodolomov, havarij itd.] Trst: Stabilimento Letterario Artistico J. Ohswaldt, nato Tipografia Lloyd Austro-Ungarico, nato Tipografia Lloyd Austriaco.
2. Annuario marittimo ungherese. 1902–1918. *Annuario marittimo ungherese/Magyar tengereszesc évkönyv*, leto 12–28. [Vir je docela podoben prejšnjemu, le s to razliko, da daje samo sezname ladij, ki so spadale v madžarska pristanišča. Tu in tam so nekoliko bolje prikazane družbe.] Reka: Könyvnyomdai Müintézet Mohovich.
3. Pomorski godišnjak. 1927–1940. *Pomorski godišnjak* [Vir je za naše namene nekoliko slabši, ker ne navaja karatistov in slabše prikazuje obstoječe ladjarske družbe. Po drugi strani je v Jugoslovanskem Godišnjaku nekoliko bolje prikazan materialni razvoj družb.] Split: Direkcija pomorskog saobraćaja.
4. Archivio di Stato di Trieste. »Spisi Pomorske vlade v Trstu.« Seš. 623. 647. 561, 683 [predvsem za 18. stoletje.]
5. Zgodovinski arhiv Ljubljana, Mestni arhiv Ljubljana, »Knjiga ljubljanskih meščanov.« V Reg. 1. fasc. 495 fol. 687–71, str. 54–55.
6. Archivio di Stato di Trieste (Arhiv Luške kapitanije v Trstu), Capitaneria di porto di Trieste, 1873–1886.

7. Cantieri Riuniti dell'Adriatico Trieste (CRDÀ). 1963. *Elenco Delle Navi* [Tu so navedene ladijske gradnje, med drugim za Mauserja in Šterbenka.] Trst: Cantieri riuniti dell'Adriatico, Ufficio stampa e propaganda.
8. L'Istituto tecnico nautico. 1954. *L'Istituto tecnico nautico »Tommaso di Savoia, Duca di Genova« nel bicentenario della sua istituzione: 1754–1954* [Tu so predvsem seznami absolviranih.] Trst: Istituto Tecnico Nautico di Trieste.
9. Gestrin, Ferdo. 1965. *Trgovina slovenskega zaledja s primorskimi mesti od 13. do konca 16. stoletja*. Ljubljana: Slovenska akademija znanosti in umetnosti.
10. Gestrin, Ferdo. 1962. »Pregled pomorstva v Slovenskem Primorju.« V *Pomorski zbornik: povodom 20-godišnjice dana mornarice i pomorstva Jugoslavije, 1942–1962*, uredila G. Novak in V. Maštrović, zv. 2. Zagreb: Jugoslavenska akademija znanosti i umjetnosti.
11. Barbalić, Radojica Fran. 1962. »Pomorstvo Rijeke i Hrvatskog Primorska.« V *Pomorski zbornik: povodom 20-godišnjice dana mornarice i pomorstva Jugoslavije, 1942–1962*, uredila G. Novak in V. Maštrović, zv. 2. Zagreb: Jugoslavenska akademija znanosti i umjetnosti.
12. Kojić, Branko. 1962. »Brodogradnja na istočnom Jadranu kroz vijekove.« V *Pomorski zbornik: povodom 20-godišnjice dana mornarice i pomorstva Jugoslavije, 1942–1962*, uredila G. Novak in V. Maštrović, zv. 2. Zagreb: Jugoslavenska akademija znanosti i umjetnosti.
13. Šorn, Jože. 1964. *Ivan Nikolaj Premuda v Trstu*. Zadar: Društvo za proučavanje i unapređenje pomorstva Jugoslavije u Rijeci.
14. Pahor, Miroslav. 1967. »Morje in Slovenci.« V *20 let Pomorske šole Piran: 1947–1967*, uredili S. Kavšek, R. Lukan, O. Metlika in M. Nardin. Portorož: Višja pomorska šola.
15. Novak, Viktor, in Fran Zwitter. 1945. *Oko Trsta*. Beograd: Državni izdavački zavod Jugoslavije.
16. *Istrski zgodovinski zbornik*. 1953. [Dokumenti.] Koper: Zgodovinsko društvo Jugoslovanske cone STO.
17. Regent, Ivan, Holjevac Većeslav, France Kimovec, Dušan Diminić, Boris Misja in Dinko Foretić. 1953. *Slovensko primorje in Istra: boj za svobodo skozi stoletja*. Beograd: Rad.

18. Vivante, Angelo. 1945. *Irredentismo adriatico: contributo alla discussione sui rapporti austro-italiani*. Trst: Simone Volpato Studio bibliografico.
19. *Edinost: glasilo slovenskega političnega društva tržaške okolice*. [Posamezni letniki časopisa »Edinost«, predvsem 1894, 1897, 1901, 1904, 1907.] Trst: Ivan Dolinar.
20. Luetić, Josip. S.a. [Posamezni članki.] *Primorski dnevnik*. Trst: Družba za založniške pobude.
21. Hribar, Ivan. 1928. *Moji spomini 1. del: od 1853 do 1910 leta*. Ljubljana: S.n.
22. Šuklje, Fran. 1929. *Iz mojih spominov 2. del*. Ljubljana: Katoliško tiskovno društvo.
23. *Naše morje: Revija za propagando morja in pomorstva*. 1936–1937. [Predvsem članki: Dr. E. Stare: Velika važnost rednih pomorskih prog; Dr. E. Stare: Vloga trgovske mornarice v bodoči vojni; Dr. Egon Stare: Brodarsko akcionarsko društvo »Oceania« d. d. Beograd; Dr. Mirko Sovdat: Sušak, slovenska luka; Fr. Sevnig: Po 15 letih čakanja in obljub; Ž. V.: Trst, problem velike luke; Ž. J.: Slovensko gospodarstvo in morje; P. P.: Jadranska plovidba d. d. Sušak; Fr. Sevnig: Morje, naša rešitev.] Ljubljana: Pogačnik.

[Zaporedje in oštevilčenje virov in literature ustreza izvirniku, op. ur.].



## Slovenski inženirji in tehniki v tržaškem arsenalu (1863–1913)

Arsenal avstrijskega Lloyda v Trstu je postajal v drugi polovici 19. stoletja zelo pomembna pomorska ustanova. V njem se je že v sedemdesetih letih planiral in skoraj docela izvajal razvoj flote te mogočne avstrijske družbe. Zato je družba v arsenal namestila cel štab dobrih pomorskih inženirjev, ki so posebno od druge polovice sedemdesetih let do preloma stoletja načrtovali, izvajali in nadzirali gradnjo vseh Lloydovih ladij, ki so se gradile v domačih avstrijskih ladjedelnicah. Poleg tega pa so imeli ti inženirji nalogo nadzorovati vsa popravila havariranih in obnovitev oz. modernizacijo starih deklasiranih ladij, ki so prihajale v arsenal ali so se popravljale v drugih ladjedelnicah.

Med Lloydovimi inženirji in tehniki, ki so odgovarjali za razvoj družbine flote, srečamo tudi nekaj Slovencev. Ne moremo sicer reči, da jih je bilo mnogo. Trdimo pa lahko, da so dali od sebe vse, da bi afirmirali avstrijsko trgovsko mornarico in avstrijsko ladjedelništvo v svetu.

Predvsem moramo imenovati inženirja Henrika Štolfo, ki med Lloydovimi slovenskimi inženirji verjetno ni bil prvi, bil pa je gotovo prvi, ki si je s svojim znanjem ustvaril zavidljiv položaj v podjetju in neprecenljive zasluge za razvoj ladijskega načrtovanja v Trstu. Vsi ostali slovenski inženirji in tehniki do leta 1905 so pravzaprav delovali v senci njegove velike ustvarjalnosti bodisi kot sodelavci, bodisi kot soustvarjalci ladijskih objektov, opreme, motorjev itd. Toda o njih kasneje.

O Štolfovi mladosti je malo znanega. Vemo, da je bil sin v svetu zelo znanega mornariškega liferanta in izdelovalca preciznih pomorskih aparatov Petra Štolfe. Ta se je preselil v Trst iz okolice Dutovelj ali Tomaja in si v Trstu ustvaril trgovino, ki je postala kmalu znana po vsem pomorskem svetu. Vemo tudi, da je Henrik Štolfa obiskoval tržaško pomorsko šolo, kjer je leta 1862 diplomiral. Tedaj je moral imeti kakih dvajset let, kar pomeni, da je bil rojen okrog leta 1842. Ker ga letopisi pomorske šole obravnavajo kot Tržačana, sklepamo, da se je rodil v Trstu. Po diplomi je nadaljeval študije na isti šoli. Vpisal se je namreč na oddelek za ladijske konstrukcije. Kot odličnemu učencu so mu priznali tudi leta navtičnega študija. Zato je lahko ponovno diplomiral že leta 1863. Kam ga je vodila pot do leta 1868, na osnovi znanih virov ni mogoče ugotoviti. Zdi se, da je študiral na univerzi v Gradcu, toda tega ni mogoče trditi za gotovo. Njegove vrstnike najdemo tudi v Padovi, Bologni in Pisi, vendar ne mo-

remo trditi, da je bil med njimi. Gotovo pa je dejstvo, da je leta 1868 stopil v službo pri avstrijskem Lloyd kot diplomiran inženir. Uprava Lloydga je namestila pri arsenalu. Tu pa je bila njegova kariera presenetljivo uspešna.

V delovanju inženirja Štolfe razlikujemo štiri razdobja. V prvem, ki je trajalo od nastopa službe do leta 1878, je stopal z drugimi mladimi inženirji vred po poti od pomožnega do glavnega nadzornika vseh ladijskih gradenj v arsenalu. V drugem razdobju, ki je trajalo nekako do leta 1884, je bil sicer inženir konstruktor, vendar podrejen glavnemu konstrukcijskemu inženirju Giovanniju Battistiju Tonellu in je sledil njegovim konceptom o razvoju Lloydove flote. Tretje razdobje, ki gre nekako do leta 1898, lahko imenujemo obdobje obnove Lloydove flote. Četrto je obdobje največje Štolfove kreativne moči, ki je trajalo do njegove smrti leta 1904.

Prvo obdobje. Prva znana Štolfova kvalifikacija pri arsenalu je bila vsebovana v besedah: Inženir risar. Ta termin pa ne pove vsega, kar so mladi inženirji delali v svoji službi. Njihovo glavno delo je bilo nadzorništvo in pomožno nadzorništvo del na ladjah, ki so bile v gradnji pri arsenalu. Prav tako so nadzorovali obnovo in popravila na starih ladjah. Prva ladja, katere pomožni nadzornik je bil Henrik Štolfa, je bil parnik »Mars« (1254 ton, 400 KS). Z njegovimi načrti se je dobro spoznal. Leta 1869 je bil med pomožnimi nadzorniki pri gradnji parnika »Hungaria« (1268 ton, 400 KS), ki so ga gradili po istih načrtih kot »Marsa«.

»Marsu« in »Hungarii« sta leta 1870 sledila parnika »Trieste« in »Milano« (334 odnosno 336 ton), ki sta imela enako zunanost, a različen motor. Istega leta je Štolfa nadzoroval gradnjo parnika »Iris« (749 ton, 20 KS). Leta 1871 je napredoval v prvega pomožnega nadzornika. Kot tak je nadzoroval gradnjo parnika »Flora L.«, s katero je imel precej več posla kot z vsemi prejšnjimi. Ker je zbolel glavni nadzornik, je vse nadzorniško delo opravil v glavnem sam. Delo je opravil v splošno zadovoljstvo vodstva arsenala in uprave družbe. Zato ga je družba na predlog inženirja Tonella nagradila z večjo denarno vsoto in študijskim dopustom. Štolfa je dopust v resnici porabil za študij. Prepotoval je pol Evrope in pregledal najboljše ladjedelnice tedanje dobe. Tako se je spoznal z deli v ladjedelnicah v Kielu, Hamburgu, Amsterdamu, Le Havru in Nantesu. Iz Nantesa je odpotoval v Liverpool in Edinburg. Dalj časa se je ustavil v Stocktonu, kjer so gradili nekaj ladij za Avstrijo. Na povratku se je ustavil v Marseillu, Genovi in Neaplju. Po vseh imenovanih ladjedelnicah je študiral način in organizacijo gradnje ladij, način načrtovanja in nadzorovanja gradnje



in na splošno vse, kar je zanimalo mladega in ambicioznega inženirja. Leta 1872 se je vrnil v Trst obogaten z znanjem in izkušnjami najvažnejših ladjedelnic v Evropi. Leta 1873 je nadzoroval gradnjo parne ladje »Tebe«, (1307 ton, 180 KS). To je bila zadnja ladja, pri kateri je nastopal kot pomožni nadzornik. Z njenim ustrojem se je namreč tako dobro spoznal, da ga je uprava arsenala predlagala za glavnega nadzornika pri gradnji parnikov »Castore« (1342 ton, 180 KS) in »Polluce« (1545 ton, 180 KS), za katere je bila tedaj postavljena kobilica. Ko sta bili ti ladji leta 1875 dograjeni, je Štolfa nadziral gradnjo ladij za Turčijo in Francijo in končno je bil leta 1877 glavni nadzornik pri gradnji parnikov »Argo« in »Medea«, ki jih je arsenal gradil za avstrijski Lloyd.

Drugo obdobje. Kot glavni nadzornik se je Štolfa lahko posvetil svoji davni želji po načrtovanju. Tako je leta 1877 preko uprave arsenala predložil Lloydju izgradnjo dveh ladij, katerih načrte, razen strojev, je v glavnem izdelal sam. Glavnemu konstrukcijskemu inženirju arsenala je odstopil toliko, da mu je pustil izbrati imena. Tonello je tu sledil svoji konceptiji mitoloških imen, ki jih je začel uvajati s parnikom »Castore« in »Polluce«. Tako sta nastali ladji »Niobe« (1348/855 reg. t.) in »Danae« (1356/865 reg. ton.), ki sta bili dograjeni leta 1879. Ladji sta bili zasnovani kot dvojčici, vendar je Štolfa, na predlog strojnega inženirja, spremenil »Danain« načrt tako, da je lahko dobila močnejši motor (150 namesto 130 KS, kolikor jih je imel motor »Niobe«).

S temi načrti je dosegel, da ga je uprava Lloydja imenovala za inženirja konstruktorja. Od tedaj dalje pa se je popolnoma posvetil ladijskemu projektiranju. Z vednostjo in podporo inž. Tonella si je ustvaril skupino inženirjev in tehnikov, ki so bili zmožni slediti njegovim konceptom in njegovemu tempu dela. Tonello si je še za naprej zagotovil, da bo ime na predlagal on.

Že leta 1878 je Štolfa s svojo skupino predložil dva nova načrta. To pot je šlo za parnika »Clio« (1360/ 865 reg. ton) in »Leda L« (1359/865 reg. ton). Za razliko od prejšnjih načrtov je bil za »Ledo L« takoj planiran močnejši motor (180 namesto 150 KS). Uprava Lloydja je načrte sprejela in takoj nato sta bili postavljeni kobilici. Leta 1879 je Štolfova inženirska skupina izgotovila in predložila načrte za parni ladji »Helios« (1959/1289 reg. to) in »Daphne« (1927/1264 reg. ton.), čeprav sta si bili ladji zelo podobni, ni šlo za dvojčici. Štolfa je hotel upravi Lloydja dokazati, da zmore tudi nekaj več kot prejšnja leta.

Leta 1880 je predložil načrte za parni ladji »Medusa« (2117/1775 reg. ton) in »Pandora« (2717/1781 reg. ton). Podatki kažejo, da je šlo spet za dvojčici. Ladji sta bili dograjeni in izročeni upravi družbe leta 1882. Še preden sta bili omenjeni dve ladji dograjeni, je uprava Lloydja že sklepal o dveh novih načrtih Štolfove skupine. Spomladi 1882 je Štolfa namreč predložil načrte za parnika »Elektra« (3193/2095 reg. ton) in »Amphitrite« (3839/2486 reg. ton). To pot je Štolfa s svojo skupino presenetil tudi upravo Lloydja. Prvič se je z nosilnostjo povzpел nad 3000 ton in to pri dveh popolnoma različnih ladjah. S tem je dokazal, da je njegova ekipa enakovredna drugim evropskim inženirskim ekipam, ki so načrtovale ladje za hitro se razvijajoče pomorsko tržišče.

Medtem, ko sta bili »Elektra« in »Amphitrite« še v gradnji, je zbolel glavni inženir Tonello. Vodstvo tehnične sekcije arsenala je počasi prehajalo v roke inženirja Štolfe. S tem se pa praktično začne tretje razdobje v Štolfovem delovanju. Ob prevzemanju urada je dobil pri Lloydju štirinajst novih ali skoraj novih ladij, poleg njih pa celo vrsto starih deklasiranih in skoraj nerentabilnih ladij, ki so bile potrebne temeljitih popravil in skoraj popolne obnove. Upravi Lloydja je predložil asanacijski načrt flote, v katerem je branil tezo ponovne klasifikacije zastarelih ladij in njihove temeljite obnove v dokih arsenala. Kakor Štolfa se je tudi uprava Lloydja zavedala, da je bila večina flote deklasirana. Zato je sprejela Štolfov načrt in naložila arsenalu, da modernizira stari del flote in šele nato nadaljuje program novih gradenj. Štolfa se je lotil tega programa z vso vnemo in v sedemnajstih letih, ki so sledila, je dal prepeljati v doke arsenala vse deklasirane ladje in jih dal popraviti po najmodernejših principih, ki so tedaj veljali v ladjedelništvu. Le redkokdaj je bilo v arsenalu toliko prostora, da so postavili kobilico za nove gradnje. Tako je bilo leta 1883, ko so začeli izvajati načrte Štolfove inženirske skupine za gradnjo »Poseidona«, zadnje ladje, ki je pod vplivom inž. Tonella dobila mitološko ime. S »Poseidonom« se torej neha mitološko razdobje v razvoju Lloydove flote. Po izgradnji te ladje se je Tonello dokončno umaknil. Bolezen mu ni dopuščala, da bi še nadalje vplival na politiko arsenala. Tehnično vodstvo tega je vedno bolj prevzemal Štolfa. Ta pa je v odnosu do novozgrajenih ladij zavzel popolnoma novo stališče. Kot Slovenec in lojalen avstrijski državlján je spremenil najprej Tonellovo politiko imen. Tako je bila leta 1884 postavljena kobilica za ladjo, ki je pod njegovim vplivom dobila ime »Imperator« (4070/2441 reg. ton). Dograjena je bila leta 1886. Dve leti kasneje je bil

spuščen v morje njen dvojček parnik »Imperatrix« (4072 2440 reg. t). Za obe ladji je ohranjen načrt s Štolfovimi podpisom.

Leta 1888 je umrl inženir Tonello. Tedaj je uprava Lloydja imenovala Štolfo za glavnega konstrukcijskega inženirja za ladijske gradnje tržaškega arsenala. S tem mu je dala priznanje za uspešno delo zadnjih petnajst let. Štolfov program pa se s tem imenovanjem ni menjal. Nove gradnje so prihajale v poštev le če je bilo v arsenalu dovolj prostora. Tako je arsenal do leta 1899 zgradil samo pet novih ladij. Leta 1892 je bila postavljena kobilica za parnik »Marquis Bocquehem« (4396/2752 reg. ton). Zakaj je Štolfa izbral to ime, nisem mogel ugotoviti. Sledil je parnik »Habsburg« (3961/2420 reg. ton), ki so ga dogradili leta 1896. Že leta 1895 so začeli graditi parnika »Bohemia« (4282/2311 reg. ton) in »Trieste« (5095/3203 reg. ton). Zadnja ladja tega obdobja je bil parnik »Erzherzog Franc Ferdinand« (6046 3843 reg. ton). Zadnji primeri nam kažejo, kako se je Štolfa trudil, da bi gradil vedno večje ladje in s tem držal korak z ladjedelstvom po ostali Evropi. Z letom 1898 je bila obnova Lloydove flote v glavnem končana. Tako je mogel Štolfa misliti na izvrševanje novega programa uprave Lloydja za povečanje tonaže.

Tretje obdobje v Štolfovem delovanju bi mogli do določene meje klasificirati kot mrtvo ali vsaj polaktivno obdobje, če ne bi poznali nekaterih dejstev, ki ne utemeljujejo take trditve. Pri popraviljanju starih ladij se je Štolfa spoznaval z njihovimi napakami, s težavami kapitanov in strojnikov, s pomanjkljivostmi navigacijskih naprav itd. Zato je dosledno zahteval od svoje inženirsko-tehnične skupine, da upošteva ta spoznanja pri novih načrtih in odpravi stare napake z novih ladij. Tako moremo reči, da so bile nove ladje, ki jih je v tem obdobju načrtovala Štolfova skupina, modernejšie, sigurnejše in bolj praktične za upravljanje in manevriranje. Še več: strokovnjaki tedanje dobe so jih označevali kot zadnjo besedo tehnike.

A Štolfa je vedel, da ni tako. In to je dokazal v četrtem obdobju svojega delovanja. Glede tretjega razdobja je treba upoštevati še nekaj. Opazili smo, da je nove ladje, ki jih je načrtoval, razen enega primera, imenoval po osebah in pokrajinah avstrijske monarhije. Kljub temu, da so na upravi Lloydja že prevladovali italijanske iredentistične težnje, je Štolfa s svojimi imeni prodril in, kakor bomo videli, nadaljeval svojo koncepcijo tudi v četrtem in zadnjem razdobju svojega delovanja.

Četrto obdobje. V Štolfovem življenju je bilo to obdobje najkrajše, a tudi najplodnejše. Potem, ko je bila opravljena modernizacija stare

Lloydove flote, se je Štolfova inženirska skupina lotila obsežnega dela za gradnjo novih ladij in s tem za pomlajevanje flote. Leta 1898 so bili izgotavljeni načrti in postavljene kobilice za tri nove ladje. Tu je Štolfa dokazal, da ni samo Avstrijec, ampak predvsem Slovenec. Vsem trem ladjam je dal imena treh največjih slovenskih historičnih dežel, ki so nekako predstavljale slovensko narodno misel. Tako so bili leta 1900 splavljeni parniki »Carniola« (2812/1734 reg. ton), »Carinthia« (2812/1734 reg. ton) in »Stvria« (2771/1710 reg. ton). Podatki povedo, da je šlo za tri enake ladje, katerim so vgradili enake motorje (2000/355 KS) in so imele enako število posadke (34). S temi imeni je hotel Štolfa simbolizirati združeno Slovenijo.

Leta 1899 je predložil načrte za tri nove plovne objekte. Uprava Lloydja je gradnjo odobrila in leta 1901 so spustili v morje parnike »Austria« (7588/4879 reg. ton), »Tirol« (2836/ 1747 reg. ton) in »Bucovina« (2836/ 1747 reg. ton). Takšnih razlik pri velikosti in nosilnosti pri Štolfi doslej nismo bili vajeni. »Austria« je med gradnjo zavzemala toliko prostora, da so morali razširiti delovni prostor na obali arsenala. »Bucovino« in »Tirol« je projektiral kot dvojčici, kar kažejo vsi podatki, ki jih imamo na razpolago. Z »Austrijo« se je prvič povzpел nad 7000 ton.

Novo etapo tvorijo načrti, ki jih je predal v prvih mesecih leta 1900. Zdaj je šlo za parne ladje »Salzburg« (3226 1969 reg. ton), »Galicia« (2836/ 1747 reg. ton) in »Africa« (4720/2565 reg. ton), katere so splavili leta 1902. Vse tri so bile projektirane kot posebne enote. To pot se je Štolfa poskusil tudi z ladjo na dva vijaka. Tak je bil primer parnika »Africa«, ki je veljal za najmodernejšo ladjo na vsem Sredozemlju.

Čim so bile postavljene kobilice za pravkar imenovane tri ladje, je Štolfa izgotavljal načrte za naslednjo skupino. Že leta 1901 so bile postavljene naslednje tri kobilice. To pot so gradili parnike »Goritia« (3104/1925 reg. ton), »Dalmatia« (3104/1925 reg. ton) in »Koerber« (5301/3016 reg. ton). Prvi dve sta bili dvojčici, tretja pa zopet na dva vijaka. Ta je takoj po izplovitvi vzela parniku »Africa« primat modernosti. Vse tri so bile izgotovljene leta 1903. Med gradnjo te skupine ladij je inženir Štolfa nevarno zbolel. Kljub temu pa ni nehal delati. Vzel je načrte »Goritie« in »Dalmatie« ter na njihovi podlagi projektiral svoj labodji spev tj. parnik z imenom »Baron Call«, ki je imel enako nosilnost kot obe predlogi. Toda popolnoma nova je bila celotna nadgradnja. Ladja, ki je bila izplavljena leta 1904, je veljala za najelegantnejši plovni objekt avstrijske trgovske mornarice.

Četrto obdobje Štolfovega delovanja karakterizira, razen nekaj izjem, nekaj slovensko-avstrijski patriotizem, ko uveljavlja na Lloydovih ladjah imena avstrijske vladarske hiše, predvsem pa avstrijskih pokrajin, med katerimi so na prvem mestu slovanske (Kranjska, Koroška, Štajerska, Gorica, Solnograd in Dalmacija).

Kaj se je zgodilo s Štolfo po izgradnji parnika »Baron Cali«, ni znano. Letopisi ga imenujejo kot glavnega inženirja za ladijske konstrukcije do leta 1904. Leta 1905 sta bila na to mesto imenovana E. Giongo in V. Vecchi kot inženirja namestnika. Po tem bi se dalo sklepati, da je Štolfa leta 1904 – po petintridesetih letih delovanja – umrl. Vendar tega nisem mogel z gotovostjo dognati. Gotovo je le, da se po tem letu ne omenja več.

Ne moremo zaključiti tega sestavka, ne da bi povedali še nekaj o Štolfovih sodelavcih iz naših krajev. Najprej je treba omeniti inženirja risarja Franca Jožefa Jerana, ki je stopil k Lloydju leta 1870. Ohranjeno je priporočilno pismo ing. Tonella, ki svetuje upravi, naj ga sprejme. Izgleda, da ga je Tonello preizkusil in da je bil z njegovim delom zadovoljen. Kakor Štolfa je bil tudi on pomožni nadzornik na ladjah v gradnji. Najkasneje leta 1875 je postal član nastajajoče Štolfove inženirske skupine, ki se je pripravljala na dolgotrajno delo, ki je pomladilo Lloydovo floto. Žal je januarja leta 1878 umrl za tuberkulozo. Več sreče je imel inženir Rajmond Zagorc iz okolice Trebnjega na Dolenjskem. K Lloydju je stopil leta 1874. Kot Slovenec je našel primerno družbo pri Štolfi in postal član njegove delovne skupine. Njegova specialnost so bili detajli na palubah ladij. Skušal je združiti koristno in praktično z estetiko, za kar so ga kolegi imenovali esteta skupine. Leta 1884 ga je zvalila tujina, od koder se ni več vrnil.

Med Štolfove sodelavce štejemo tudi dva slovenska tehnika s srednjo šolo. Prvi je Ljubljčan Ivan Petriček, ki se pojavi v arsenalu leta 1868. Ni ostal dolgo v tej službi, kajti leta 1871 ga viri ne omenjajo več. Gotovo pa je, da je bil Štolfov zunanji sodelavec vsaj do leta 1891. Štolfa ga je uporabljal kot vestnega razmnoževalca oz. kopista raznih načrtov. Naslednji je Jožef Kraševac, ki je stopil v arsenal leta 1872. Štolfa ga je kmalu spoznal in vključil v svojo delovno skupino, kjer je ostal do leta 1884. Izgleda, da je tudi njega izvalila tujina.

Med zunanje Štolfove sodelavce spada tudi inženir Ferdinand Štolfa, njegov bratranec, ki je bil leta 1884 upokojen kot višji inženir za ladijske gradnje vojne mornarice. Čeprav je s Henrikom sodeloval že pred upokojitvijo, se njegovo delo za Lloyd začelja s trenutkom, ko se je kot upokojenec preselil v Trst. Z bratrancem je plodno sodeloval do svoje smrti leta

1890. Udeležen je bil predvsem pri obnovi in popravilu starih Lloydovih ladij.

Od leta 1890 do 1902 ne beležimo nobenega Slovenca med člani Štolfove delovne skupine. Tedaj pa je sprejel inženirja Stanislava Mozetiča iz Mirna pri Gorici. Mozetič je ostal pri Lloyddu kot inženir risar do leta 1907, nakar je odšel na Angleško, kjer se je zaposlil v ladjedelnici Stockton.

Preostanejo nam še štirje, ki jih je uprava Lloyda namestila leta 1908. Prvi je inženir risar Lojze Colja – Kraševac –, ki je bil zaposlen do leta 1912 v oddelku za ladijske konstrukcije arsenala. Tudi on je kasneje odpotoval v inozemstvo. Drugi je bil Konstantin Černigoj, Tržačan, katerega starši so se preselili iz Vipavske doline, verjetno iz Ajdovščine. V arsenalu se omenja kot inženir risar še leta 1913. Med strojnimi inženirji na oddelku za strojogradnjo beležimo inž. Ludvika Iskro iz Rižanske doline. Tudi on je bil zaposlen še leta 1913. Četrty, elektroinženir Ivan Čehovin iz Vipavske doline, morda iz Oseka, je edini od slovenskih Lloydovih inženirjev, ki ni bil zaposlen v arsenalu, marveč na upravi. Izgleda, da je imel precej prakse, če so ga leta 1910 imenovali za inšpektorja v mehaničnem inšpektoratu druge sekcije Lloydove uprave. Tu se omenja še leta 1913. Med slovenskimi inženirji je Čehovin največ potoval. To je od njega zahtevala služba. Bil je namreč potujoči inšpektor, ki je pričakoval ladje po pristaniščih in se z njimi odpeljal do naslednje postaje, da je lahko poročal o stanju strojev in vse mehanične ureditve ladij.

Iz vsega kar smo omenili je razvidno, da je bilo v obravnavanem času deset slovenskih inženirjev in tehnikov, ki so se posvetili načrtovanju in gradnji plovnih objektov za avstrijski Lloyd. Neglede na to, da je samo eden od njih dosegel veliko kariero in da so se pravzaprav ostali (razen tistih, ki so nastopili po njegovi smrti) podredili njegovi veliki sposobnosti in delovni vnemi, moremo reči, da smo se Slovenci v omenjenem času enakovredno z ostalimi narodi Evrope vključili v ladijsko načrtovanje in gradnje tj. v proces modernizacije in razvoja modernega pomorstva. Žal tudi na tem področju nismo imeli tistih možnosti, ki so jih imeli drugi pomorski narodi Evrope. Veliko število inženirjev tako gradbene, kakor strojne in električne stroke – bilo jih je v tem času čez štirideset –, ki so delovali v avstrijski vojni mornarici, dokazuje, da bi v drugačnih razmerah Slovenci lahko razvili svoje lastno moderno ladjedelstvo.

## **Viri**

Tržaški Lloyd [nedoločeno].

## Samo morje je vedelo ...

### Votivne podobe v cerkvi Marije Strunjanske in v Pomorskem muzeju v Piranu (18.–20. stol.)

Po mnogih romarskih cerkvah na Slovenskem dobimo med drugimi votivnimi podobami tudi podobe, ki nam očitno prikazujejo dogodke na morju. Precej pogost pojav motiva ladje je bil na primer na Sv. gori pri Gorici, prav tako v Sv. Križu na Vipavskem, na Brezjah in drugod. Večina le-teh se je izgubila v desetletjih pred in po prvi svetovni vojni. Ta sestavek je namenjen pomorskim votivnim podobam, ki so se ohranile v Marijini cerkvi v Strunjanu in v Pomorskem muzeju v Piranu. Ne moremo reči, da so te podobe vrhunski umetniški dosežki. Nasprotno, v večini primerov so pod vsakim umetniškim povprečjem, primitivne in naivne, tako da o pravi umetnosti večinoma sploh ne moremo govoriti. Zato nastane vprašanje, kako so te slike nastale. Ljudje, ki so prinašali votivne podobe v romarske cerkve, so imeli veliko bogastvo: z upanjem združeno revščino. Upanje jim je bilo kakor srebro, zlato, diamanti ... To so bili ljudje iz posebne zmesi, takih v svetovni trgovini skoraj ne najdemo več. Z lahkoto so trpeli vsako pomanjkanje, strah in trpljenje. Nikogar ni bilo, da bi jih videl, da bi potem pripovedoval, kaj so doživljali in kaj so trpeli. Samo morje je vedelo, kdo so bili, česa so bili zmožni in kaj so naredili. Toda morje je nemo in ne izgovarja razumljivih besed. Vendar se človeštvo vseeno lahko pohvali, da je ustvarilo tiste ljudi. Med njimi so bili veliki poštenjaki, a tudi z visokimi ordeni odlikovani in neodlikovani malopridneži, ki pa so lahko v eni sami noči ali eni sami nevihti težko plačali vse, kar so drugim povzročili kot malopridneži.

Njihovo upanje je živelo nekje, kjer jim ni nihče pomagal niti umirati. Bili so sami in nedosegljivi, morda bliže nebu kakor kopnini. Samo morje je vedelo zanje. In morda je bilo to njihovo upanje, ki so mu često dajali otipljivo obliko in podobo ženske, edino kar jih je vezalo na dom, ženo in otroke. Obliko in podobo ženske? Prav tako. V antični Grčiji je bila ta ženska boginja Tetis, v starem Egiptu Isis ali druga boginja, ki so si jo zamišljali s šestnajstimi dojkami, v starem Rimu so to bile po svoji lepoti privlačne morske Nimfe ali Sirene. V srednjem veku in v moderni dobi je miriada boginj in siren nadomestila Marija, ki so jo mornarji popolnoma počlovečili in spremenili v žensko, kar jim ni bilo posebno težko, saj je bila ženska in mati. Prav zaradi tega, ker je bila ženska in mati, ker to-









Votivne podobe v Pomorskem muzeju.



rej ni bila nedosegljiva, je Marija lahko poosebljala tisto najdražje, kar so imeli in kar jih je lahko še vezalo na življenje, ženo, mater, hčere, ki so personificirale njihovo družino. Marija je torej poosebljala žensko – družinsko skrb, bila je simbol tistega najlepšega družinskega življenja, ki jim je bilo vedno tako blizu in vendar tako daleč. Tako pojmovana je postala Marija pravzaprav simbol vsega človeškega v njih, rekel bi skoraj sestra, zaupnica, skratka ženska, ki ji je bilo treba zgraditi domovanje. To pa kaže tudi na to, da so bili tisti ljudje, ki so bili sposobni najhujše in najnesramnejše kletve (nekdo je davno tega zapisal, da so bili sposobni celo prešuštvovanja s hudičem) in v mnogih primerih tudi najgrše ali najpristnejše malopridnosti, izredno občutljivi in čuteči, ko so se spomnili na ženo, mater, otroke – družino. Te bogokletne misli so torej privedle do votivnih slik, ki so krasile romarske cerkve. Bodisi, da je Marija naslikana z otrokom v naročju, bodisi da je bila naslikana kot Misleča ali Žalostna ali v kaki drugi podobi, ona je bila predvsem ženska, simbol, ki jih je vezal na kopno, na dom in družino.

In ko so se mornarji vračali, posebno še če so se vrnili po prestani nevarnosti, so ji darovali sliko. (Ali nismo rekli, da je bila ženska, ki ji je bilo treba zgraditi domovanje?) Šli so k ljudskemu podobarju, ki je bil lahko čevljar, krojač ali kmet ali kdo drugi, ki je znal za silo »vihteti« čopič, in naročili podobo, ki naj bi predstavljala ... Da, kaj naj bi predstavljala? To so

lažje povedali na polpoklicnemu »madonerju«, ki je sprejemal zahtevnejša naročila, ki jih je pa izvajal na skoraj vedno enak, rekli bi priučen in zaradi tega dolgočasen in motivno ter barvno preprost način. Še bolje so jih znali poslušati pravi umetniki, ki pa so bili toliko samovoljni, da so dali slikam vedno nekaj svojega, ki se torej niso verno držali pripovedovanja. V glavnem pa so bili vse to ljudje, ki so vedeli, kaj je jambor in kaj je jadrnik, ki so dokaj podobno poznali vrvje in škripčevje, ki so vedeli, kakšna morajo biti jadra in kako je treba z njimi manevrirati. Tako se je torej misel, ki je v nevihti, požaru ali v kaki drugi nesreči, ki je zadela ladjo, poromala na dom, na ženo, mater ali, če hočemo, na njun simbol v obliki Trpeče, Misleče ali še najraje Ljubeče, se je ob vrnitvi spremenila v sliko, ki so jo izdelale bolj ali manj večše roke in ki je poromala v romarsko cerkev.

Kakor rečeno, je bila ena takih cerkva tudi cerkev Marije Strunjanske. Tam je bilo ohranjenih mnogo slik, ki jih je nerazumevanje naših petdesetih let odstranjevalo – celo iz stare šare. Vendar jih je nekaj ostalo, ostale pa so tudi po domovih pomorščakov in našle prostor v muzeju. Naj starejša je iz leta 1787. Predstavlja razbito jadrnico in plavajoče mornarje, ki se rešujejo proti kopnemu. V zgornjem levem vogalu je značilna strunjanska skupina s sedečo Marijo, klečečim Šentpasom in dvema smrtnikoma, ki radovedno poslušata njun pogovor (ali ni firbec lastnost samo našega stolca?) Slika je sicer primitivna, vendar izdaja roko precej veččega »madonerja«. Strunjanski cerkvi jo je namenil Jernej Viezzoli iz Pirana, ki pa v posvetilu ni bolje opisal dogodka, v katerem si je rešil življenje.

Sledita dva akvarela, ki sicer spadata v naše kraje le zaradi dogodka, ki se je dogodil v bližini našega mesta leta 1812. Na prvi pogled vidimo, da nas sliki prestavita v dobo Napoleonovih vojn. 22. februarja 1812 sta dve angleški ladji, in sicer bojna ladja »Vittorioso« in brig »Vesel« (ime je zelo značilno), pet milj od Pirana, trčili na francosko bojno ladjo »Rivoli«, ki je plula od Trsta proti Jugu. Vnela se je bitka, ki je trajala ves dan in vso naslednjo noč. Umetnik, kajti to pot gre za resničnega umetnika, je naslikal trenutek iz dnevnega in trenutek iz nočnega dela bitke. Oba akvarela sta zelo razgibana in barvno bogata. Sliki sta bili namenjeni mornariški cerkvi v Boki Kotorški. Podaril ju je Vincenc Makarovič iz Perasta, ki se je nepoškodovan vrnil iz peklenskega ognja, ki je padal na francosko ladjo, na kateri je služil.

Nagibi, ki so privedli do izdelovanja in darovanja votivnih podob, so bili v Strunjanu kaj različni kakor drugje. Pirančan Lovrenc Rosante je sliko daroval zato, ker se mu je 11. novembra 1813 sprožila pištola v



roki. Rosante je prikazan na ribiški ladjici, med njim pa lebdi značilna strunjanska skupina. Nikolaj Fonda je 4. novembra 1823 padel z braceri v morje in se »čudežno« rešil. V tem primeru je hotel slikar ponazoriti po ciklonu razgibano morje. Okoli leta 1830 se je med Piranom in Izolo v nevihti prevrnil večji ribiški čoln. Plavajoči ljudje si obupno prizadevajo, da bi rešili sebe in plovilo. »Misleča« na griču spremlja dogajanje z izrazom trpeče žene na obrazu. V tem primeru, kakor v mnogih drugih, ni zabeleženo, kdo so ljudje, ki so se s sliko oddolžili za rešitev. Leta 1831 je »svoj« sliko poklonil Pirančan Franc Teracer, ki je z enojambornim barkinom preživel besneči ciklon. V tem primeru zavzema celo desno stran slike že prej omenjena strunjanska skupina v idiličnem pogovoru.

V dveh primerih imamo opravka s trčenjem na morju. V noči 21. maja 1849 je Silvester Degrassi iz Izole trčil s svojo bracero v večjo trabakulo. Na sliki vidimo razbitine in po življenju hlepeče ponesrečence v obupnih poskusih, da bi se rešili. Slika je skrajno primitivna, vendar nam daje občutiti grozljivo nevarnost. Umetniško dognan pa je gvaš neznanega slikarja, ki je ovekovečil trčenje majhnega čolna tipa »palischerno« s parnikom »Trieste« v Tržaškem zalivu. Dogodek je bil zabeležen 14. novembra 1851. Rešeni je bil Vincenc Castro iz Pirana z dvema sinovoma. Umetnik je z večjo in zanesljivo roko upodobil besneče morje, njegovi valovi so tako realistično dognani, da imamo vtis, da gledamo resničen ciklon.

Na ciklone spominjajo tudi slike iz let 1850, 1854 in 1889. Prvo je daroval Jakob Viezzoli, ki se je rešil s petčlansko družino na obalo Strunjana, drugo Nikolaj Piavati, verjetno iz Trsta, ki se je rešil s tričlansko posadko prevrnjene trabakule in tretjo Nikolaj Fragiaco, Ivan Corassa in Jurij Viezzoli, vsi trije iz Pirana, ki so za las ušli razbesnelemu morju. Na vseh treh slikah kraljuje pokončna Misleča, zaskrbljena mati in žena. Skrajni primitivizem, ki ga na prvi pogled opazimo na vseh treh slikah, kaže na čopiča nevešče ljudske slikarje, ki niso poznali perspektive in jim je bilo slikanje le priložnostna zabava.

Poleg bolj ali manj uspešnih ljudskih slikarjev ali »madonerjev«, ki smo jih srečali do sedaj, nastopajo kot slikarji votivnih podob tudi pravi, šolani slikarji, ki jih lahko občudujemo po naših muzejih pomorstva od Pirana do Boke Kotorske. Eden med njimi je Tržačan B. Ivankovič (nekateri znanstveniki berejo Bartul, drugi pa Vasa Ivankovič; obe imeni pa sta trenutno le nedokazana domneva). Ivankoviča lahko označimo kot pravega »portretista« ladij. Tudi njegove slike srečamo v strunjanski cerkvi. Leta 1861 mu je za to cerkev naročil sliko Jožef Salo iz Pirana, ki



Sliki marinističnega slikarja Vasilija Ivankovića.

je 26. oktobra omenjenega leta pral srajce na palubi avstrijske pirofregate »Radetzky« (v napisu si je umetnik privoščil napako, saj je ladjo »krstil« za »Radesky«) in po nerodnosti padel v morje. Tu je komaj ušel lačnemu žrelu morskega psa. Če sliko pogledamo natančneje, opazimo, da imamo pred seboj pravi portret ladje. Vse je namreč na svojem mestu, vse je natančno in realistično naslikano, vsaka vrv in vsak škripec je natančno tam, kjer mora biti. Morda kvari podobo ogromen kadeči se dimnik, ampak če nje-ga ne bi bilo, ne bi govorili o pirofregati. Leta 1875 je verjetno prav tako za cerkev Marije Strunjanske naslikal »portret« avstrijskega barka »Srečna P« (Srečna pot!), last dalmatinskega ladjarja G. G. Gargureviča. To pot je bil komisionar nekdo iz plemiške družine Petener iz Pirana, ki mu izro-čilo ni ohranilo imena. Prav tako ne vemo za nesrečo, ki je zadela ladjo in zaradi katere je bila slika naročena. Okoli leta 1880 je nastala tretja od njegovih v Piranu ohranjenih slik. Gre za brig neznanega imena in nezna-nega ladjarja, ki je zasidran pred tržaškim pristaniščem. Prav zato, ker ladji manjka ime, ker ne gre torej za pravi »portret«, je upravičeno mišlje-nje, da gre tudi v tem primeru za votivno podobo, ki pa ni nikdar prišla na kraj, ki ji ga je naročnik določil. V Ivankoviču spoznamo slikarja mornarja (bil je namreč kapitan dolge plovbe), ki je slikal z vso ljubeznijo in tehniko umetnika. Prav zaradi tega ker je bil mornar, ker je torej ladjo dobro poz-nal, spoznamo v njegovih »portretih« vse potankosti tedanje ladijske teh-nike. Vrvje, škripčevje, jadra, linije, to je vse tako podrobno in natančno naslikano, da imamo vtis, kakor da pričakujemo ostro, odsekano povelje za naslednji manever. Le v primeru ladje »Srečna P« je trup nekoliko trd, vendar čudovito dopolnjen v bogatem barvno perfektnem jadrovju.

Drugi slikar, ki je deloval v naših krajih, je bil Benečan Carlo Rosa, ki je med drugim slikal tudi notranjosti piranskih cerkva. Na desetine nje-govih slik je krožilo po Istri in Trstu. Tako pravi ljudsko izročilo. Žal nam je znana samo ena in ta je majhna mojstrovina. Gre za upodobitev ciklo-na, ki ga je leta 1889 doživel parnik »Poseidon«. Napis na sliki nam ne pove, kje je to bilo. Slika prikazuje parnik v strahotno razgibanem mor-ju, ki je osvetljeno za blagim bliskom. Velikanski val je spravil ladjo v ne-varnost, da bi se prevrnila, vendar je umetnik v nas ustvaril slutnjo, da se bo val razbil ob trdnem železju. Na ladji so bili tudi Pirančani Andrej Urli, Ivan Ceroici, Jernej Fonda in Ivan Bonifacio, ki so sliko naročili in jo da-rovali cerkvi v Strunjanu. Ne bi bili pravi Pirančani, če bi pozabili naročiti strunjansko idilično skupino, ki iz levega gornjega kota deloma osvetljuje prizor.



Med poklicnimi slikarji je imenovati še Gio. Luzzo, verjetno iz Benetk. Luzzo je mnogo slikal za naše ladjarje. Njegovi akvareli so ohranjeni po skoraj vsej jugoslovanski obali tja do Dubrovnika. V Piranu sta ohranjena dva. Od teh je pelig »Giove«, last kapitana in ladjarja Franca Poščiča, skoraj gotovo votivna podoba. Luzzo je v svojih upodobitvah precej trd in morda neokreten. Vse njegove ladje plujejo po mirnih vodah. Razgibanega morja ne pozna ali se mu izogiba. Čeprav dobro pozna ustroj ladje in se trudi naslikati tehnične podrobnosti, spominja nekoliko na naivne slikarje svoje dobe.

Dober slikar je bil Madžar Szikazay. Od njegovih slik so se v naših krajih ohranile tri. Med temi je gotovo votivna ena. Gre za ribiško barko v razburkanem morju, ki jo je verjetno naslikal leta 1903. Po barvah bi sodili, da spada nekam v sivo Severno morje. Vendar je Szikazay večinoma na Jadranu. Na vprašanje, če je v tem primeru skušal ponazoriti resničen dogodek, ne moremo z gotovostjo odgovoriti. Prav tako ne vemo, kdo je sliko naročil. Gotovo je le, da je našla pot v Narodni muzej Slovenije in od tam v Pomorski muzej v Piranu.

Naj končam z dvema slikama, ki sta očitno delo ljudskih slikarjev. V prvem primeru gre za ciklon 4. maja 1904, ko se je pri Fijesu prevrnila braca »Europa«. Tu imamo opravka s pokrajinsko sliko, ki nam prikazuje severno obalo Pirana. Čeprav je naslikana grozljivo naivno, je ena najinteresantnejših ljudskih upodobitev Pirana sploh. V drugem primeru gre za »rešitev« Jerneja Giraldirja v nevihti 22. januarja 1910. Tu je umetnik pravzaprav pozabil na nevihto, ker je naslikal popolnoma mirno morje, iz katerega se rešuje posadka brezimne ladje. Če ne bi bilo napisa, ki nam pove, da je šlo za nevihto, bi mislili na turistično idilo plavajočih ljudi.

Mogli bi navajati še in še, dovolj pa je, če smo se ustavili pri najboljših. Videli smo, da razen redkih primerov ne predstavljajo nikake visoke umetnosti. Vendar, da bi dovolj dobro razumeli, kaj pomenijo podobe in podobice, ki so jih naši mornarji namenili raznim božjepotnim cerkvam, moramo pomisliti predvsem na tiste, ki jih ni, na tiste, ki bi lahko bile, če bi dogodki potekali drugače, kakor so potekali; moramo pomisliti na ljudi, ki bi jih gotovo prinesli, če bi jih ne bi pogoltnila črna, grenka, razbesnela morska voda. Njihove poslednje misli in želje so ostale brez odgovora, kakor da jim je bilo veselje nasprotno. Zato lahko rečemo, da podobe, ki so ostale in jih lahko vidimo in občudujemo, dišijo po človeškem strahu, po človeškem pogumu, po neizmerni tesnobi, z eno besedo po življenju in smrti.

V naših slikah smo opazili, da so vedno navedeni le »rešeni« ljudje. Z izjemo ene same, nobena ne govori o rešiteljih. Če bi hoteli navesti tudi te, bi morali seči po dolgih seznamih brodolomov, ki so ohranjeni v tržaških, reških in beneških arhivih. Toda vsem omenjenim je bilo glavno, da so bili rešeni ali da so se rešili. Kajti človek, ki se potaplja z ladjo, je kakor otrok, ki se mu je zlomila najljubša igrača. Edino, kar želi in hoče z vsemi svojimi silami, je to, da bi ga kdo vzel v roke, da bi ga kdo pestoval. To velja toliko, kakor da bi ga potegnili iz vode, ognja ali iz druge nevarnosti. Ko pa nevarnost mine, je važen »on sam«, »kdor« ga je rešil ali pestoval, če naj ohranimo prisposodbo z otrokom, je v trenutku pozabljen. Če bi hoteli preverjati, kdo so bili rešitelji, bi nedvomno prišli do zaključka, da je bil med rešitelji marsikateri odlikovan malopridnež, ki bi mu bilo v drugačnih razmerah človeško življenje (tudi svoje) vredno komaj groš. A ljudje so lahko malopridni in malopridna njihova dejanja, in to često so; toda če človek naredi eno samo stvar, ki sveti kakor kos sonca, se nam zdi, da sonce sveti na vse ljudi.

Človek je z elektroniko dosegel velik napredek, in je šele na začetku (in prav je tako). Toda ali se zaveda, kaj je izgubil? Najbrž je za tako spoznanje prekmalu. Romantika starega pomorstva je za vedno izgubljena. Čas, ko je Mariji namenjena podoba ali podobica stala manj kot moderna umetnina, je za vedno minil, čeprav so te podobe pravzaprav predstavljale neko »življenje po smrti«, v prenesenem smislu, če se spomnimo na rešitev, neko »resnično vstajenje«.

## Zadnji dnevi rušilca »Zagreb« (1941)

Pred napadom Hitlerjevih in Mussolinijevih divizij na jugoslovansko ozemlje je bilo stanje na jugoslovanskih rušilcih približno naslednje: Na »Beogradu« je bil komandant kapetan bojne ladje [nadalje: kbl] Boris Pirc, na »Zagrebu« je bil komandant kbl. Vladimir Andoljšek, »Ljubljana« je bil v doku v Splitu, kjer je bil v popravilu po nesreči v šibeniškem kanalu. Posadki obeh efektivnih rušilcev sta bili dobro uvežbani, stroji so delovali, trgovska in torpedna skladišča so bila v redu vzdrževana in polna.

Zadnji razpored, ki je izšel 20. marca 1941, pa je postavil marsikaj na glavo. Predvsem so organizirani ustaši v štabu mornarice dosegli, da sta bila zamenjana oba komandanta. Namesto Pirca je prišel na »Beograd« kbl. Mihajlo Lepetič, ustašem zaradi svoje bojazljivosti popolnoma nenevaren. Namesto Andoljška je bil postavljen za komandanta »Zagreba« organizirani ustaš, kbl. Nikola Krizomali. Večje spremembe so bile izvršene med ostalimi oficirji. Drugi artilerijski oficir »Beograda«, poročnik bojne ladje Sergej Mašera, je bil postavljen za prvega artilerijskega oficirja »Zagreba«. Prideljen mu je bil poročnik fregate Nikola Safonov, ki je prevzel mesto drugega artilerijskega oficirja. Torpedni oficir »Zagreba« je bil poročnik bojne ladje Milan Spasič. Približno enake spremembe so bile izvršene na ostalih oficirskih mestih. Vsekakor so bile to v predvidevanju vojne zelo nezdrave spremembe. Namesto izurjenih oficirjev, ki so poznali ladje, so prišli neizurjeni, ki so morali ladjo in aparature na njej šele spoznati. Pa čeprav bi bili vsi novi oficirji popolnoma poštene in predani državnemu vodstvu, bi bile takšne spremembe v predvidevanju vojne nezdrave. V danem primeru so bile še toliko bolj nevarne, kolikor so namesto odločnih komandantov, kakor je bil na primer Andoljšek, bili postavljeni bodisi neodločni (Lepetič) bodisi organizirani ustaši, kakor je bil na primer Krizomali, ki se je ponašal s tem, da je ustaš.

Pod takšnim komandantom sta se tik pred vojno znašla dva prijatelja predana mornarici in Jugoslaviji vsemi svojimi silami: Sergej Mašera in Milan Spasič. Na »Beogradu« je ostal poročnik bojne ladje. Janez Tomšič kot prvi artilerijski oficir. Prideljen mu je bil poročnik bojne ladje. Ivo Šibenik kot drugi artilerijski oficir. Rušilca sta bila vezana na plovkah pred Tivtom.

4. aprila sta izplula in se podala v Kotorski zaliv. Tu sta se privezala v Dobroti. »Zagreb« je bil vezan na obalo, »Beograd« pa ob njegovem boku. Oficirji na ladjah so razpravljali o dogodkih, ki so si sledili od 27. aprila da-



Pogled na muzejsko vitrino, ki je posvečena Sergeju Mašeri in Milanu Spasiču.

lje. Vsem je bilo jasno, da Nemci ne bodo mirovali, da je treba pričakovati napad osi na Jugoslavijo. Približno enake pogovore so imeli podoficirji in mornarji. Živi udeleženci se spominjajo, da je bilo med oficirji in podoficirji nekaj takih, ki so bili zelo zaskrbljeni, še več pa takih, ki so odkrito pričakovali napad, ker bi jim pomenil rešitev izpod Jugoslavije. Politično stanje na ladji »Zagreb« se je pokazalo v pravi luči že zadnje dneve pred začetkom vojne.

5. aprila med 19. in 20. uro so Spasič, Mašera, Tomšič in poročnik bojne ladje. Ivo Šibenik odšli z ladje in se napotili proti Kotoru. Na sprehodu so srečali nekega oficirja mornariške obveščevalne službe, ki jim je zaupno povedal, da se naslednje jutro pričakuje nemški in italijanski napad na Jugoslavijo. Štirje oficirji so se v vsej naglici vrnili na ladje. Komandanta so seznanili s temi poslednjimi obvestili in zahtevali, da se ladji pripravi ta za boj. Tako Lepetič kakor Krizomali sta odgovorila, da nimata nikakih navodil in da na ladjah ostane normalna mirnodobska služba. To sta verjetno storila po medsebojnem posvetu, kjer je imel Krizomali glavno besedo. Toda komandanta nista računala na odločnost artilerijskih oficirjev. Mašera, Spasič, Tomšič in Šibenik so se zbrali v menzi »Zagreba« in se dogovorili, da bodo naslednje jutro ob 4. uri dvignili posadko protiavi- onskih topov in mitraljezov in da bosta prva artilerijska oficirja prisotna pri poteku priprav. Obenem so omenjeni oficirji pripravili ladje za obrambo pred napadom.

Kar se tiče »Zagreba«, lahko rečemo, da sta Mašera in Spasič s tem trenutkom prevzela vso odgovornost za usodo ladje. Ob 5. uri zjutraj je bil rušilec dobro pripravljen. Uro kasneje se je pojavil nizko na nebu italijanski izvidnik. Za njim so se pojavili bombarderai. Mašera, ki je bil v ugodnejšem položaju, je odprl ogenj na italijansko formacijo, ki je bila nad Tivtom, Kmalu nato je odprl ogenj tudi Tomšič z »Beograda«. Italijani so kmalu odleteli z nekaj poškodovanimi avioni. Krizomali in Lepetič sta ves ta čas ostala v svojih kabinah.

Ob 13. uri, ko je »Beograd« komaj izplul, medtem ko je bil »Zagreb« še vezan na obalo, se je pojavila eskadrila italijanskih »piccardellijev«. Nad »Beogradom« jih je bilo devet, nad »Zagrebom« pa trije. Italijani so začeli bombardirati. Bombe, ki so bile namenjene »Zagrebu«, so padale na obalo. Tiste, ki so bile namenjene »Beogradu«, so padale v morje. Položaj pa je bil takšen, da so gledalci mislili, da sta oba rušilca popolnoma izgubljeni. Na hvalo Mašeri in Tomšiču, ki sta bila ves čas pri p. a. topovih, pa sta se ladji rešili brez večje škode. Trije italijanski avioni pa so bili sestreljeni.

Od 6. aprila dalje sta rušilca plula sem pa tja po Boki brez vojaškega cilja. Posadki nista vedeli, kaj se dogaja. Nekateri mlajši oficirji so zahtevali, da ladji izploveta iz Boke na odprto morje in napadata komunikacije Albanija–južna Italija. Toda komandanta nista hotela slišati teh zahtev in vse je ostalo pri starem.

V tem času sta Spasič in Mašera na »Zagrebu« skušala pridobiti večji del posadke s tem, da sta v zaupnih pogovorih poučila ljudi o političnem

položaju v svetu in posebej v Jugoslaviji. Bodrila sta posadko z odkrito vero v zmago demokratičnih sil in prav tako odkrito govorila, da se bo nemška ost obrnila tudi proti Sovjetski zvezi, kjer se bo zlomila. Grajala sta neodločnost večine oficirjev, zlasti komandanta, in opozarjala na petokolonaše, ki so se vsidrali tudi na »Zagrebu«. Podoficirji so ju opozarjali na določene ljudi, o katerih so vedeli, da pripadajo ustaškemu gibanju, in druge, ki na splošno niso bili zanesljivi. Že 6. aprila so nekateri podoficirji vedeli, da Mašera in Spasič nekaj pripravljata, niso pa vedeli, kaj. Obča želja med zvestimi podoficirji je bila – odhod na odprto morje in odkrit boj proti italijanski mornarici na Jadranu.

Vprašanje je, če sta bili ladji po napadih v Dobroti 6. aprila sploh sposobni za izplovitev. Za »Zagreb« ni nobenega dvoma. Iz vseh napadov je izšel popolnoma nepoškodovan. Za »Beograd« je stvar nekoliko drugačna. Pri popolnem napadu so mu popokala ležišča ene od turbin. Zaradi tega je Lepetič izjavil, da ladja ni sposobna za plovbo. Inženir tivatskega arzenala, ki je okvare pregledal, pa je bil drugačnega mnenja. Po pregledu je izjavil, da okvare na »Beogradu« niso takšne narave, da bi mu preprečile plovbo. Iz tega sledi, da je Lepetič na vsak način hotel ladjo zadržati v Boki. Kaj ga je k temu sililo, sicer ni popolnoma jasno, vendar pa se zdi, da je treba pripisati večji del krivde njegovi bojzljivosti. Za Krizomalija, o katerem je bilo že rečeno, da je bil organiziran ustaš, bodo dogodki, ki so sledili, sami po sebi povedali, zakaj ni bil za izplovitev.

Mašera in Spasič sta imela torej popolnoma prav, ko sta kritizirala neodločnost vodstva, peto kolono in vse negativne pojave, ki so se pokazali v tistih dneh na ladjah. Nista pa še vedela o Krizomaliju nič drugega kot to, da je neodločen, morda bojzljiv. Prav tako nista vedela za politično usmeritev poveljujočih oficirjev in podoficirjev, razen nekaj izjem, katerim sta popolnoma zaupala. Zato sta najbrž pripisovala vse napake navodilom »od zgoraj«, morda vladi, morda poveljniku eskadre admiralu Domanjku. Za zadnjo možnost govori več izjav preživelih podoficirjev in oficirjev. Toda ostanimo pri dejstvih. Že 7. aprila zjutraj se je začela kazati dezorganizacija, v katero je komanda spravila vojsko in mornarico. Eskadrila jugoslovanskih bombnikov, ki je priletela iz Mostarja, je – misleč, da je v Draču – izvršila napad na rušilec »Beograd«, ki je bil v Stolivu. Topničarji »Beograda« so odprli ogenj. Isto je storil Mašera z »Zagreba«, ki je bil v Lipcih. Ko je eskadrila prišla v domet »Zagrebovih« topov, je Mašera enega od avionov zadel in tako poškodoval, da se je moral spus-



titi in pristati na Tivatskem polju. Pilotiral ga je Marko Rupnik, sin generala Leona Rupnika.

Po tem dogodku sta rušilca zopet brez cilja plula po zalivu. Videlo se je, da vodstvo mornarice nima nikakega obrambnega niti napadalnega koncepta. Spasič in Mašera sta se še bolj posvetila posadki in skušala dvigati moralo. Po nekaterih podatkih sodeč izgleda, da sta poskušala pridobiti nekatere odgovorne oficirje in podoficirje za izplovitev brez komandanta, toda to jima ni uspelo, predvsem zato, ker so tak izhod odklanjali oficirji, zlasti ustaši in ustaško razpoloženi podoficirji, kot na primer narednik Fric.

10. aprila zvečer je prišlo do najznačilnejšega dogodka. Medtem ko so oficirji večerjali, je prišel v menzo na »Zagrebu« komandant Nikola Krizomali. Zahteval je tišino, nato pa dejal, da je Jugoslavija razpadla in da je proglašena Nezavisna država Hrvatska. Hotel je govoriti še naprej. Toda v tem trenutku je Mašera skočil pokonci in s pištolo, grozeče uperjeno v komandanta, dejal, da je to dezinformacija, sovražno dejanje, za katerega se oficirje kaznuje s smrtjo. Nastalo je težko vzdušje. Komandant je pobegnil v svojo kabino in od tam poskušal zgladiti spor, kar mu pa ni takoj uspelo. Pred Mašero in Spasiča pa se ni upal do 13. aprila.

V zadnjih dneh so bili na štabu eskadre pri k. admiralu Emilu Domanjku večkrat sestanki, katerih se je udeleževal tudi Krizomali. Kaj so na teh sestankih razpravljali, mlajši oficirji niso vedeli. Šlo pa je v glavnem za dve tezi. Prvo je zagovarjal tedanji kbl Ivan Kern. Dokazoval je, da morajo sposobne plovne enote odpluti na odprto morje in se pridružiti zaveznikom v Sredozemlju (posebno še zato, ker so bili Angleži pripravljeni pomagati pri izplovitvi) ter nadaljevati boj. Druga teza je obstajala v tem, da se vse plovne enote potopijo. Kdo jo je zagovarjal, nisem mogel dognati. Domanjko pa je končno prišel s tretjo tezo, da naj se »mornarica preda Hrvatom in s tem omogoči eksistenčno možnost oficirjem in podoficirjem za čas vojne«. Razen jasnega Kemovega stališča, ki je bilo takoj na prvem sestanku ovrženo, ker so poveljniki ladij trdili, da plovne enote niso sposobne za odhod, vidimo v vrstah komandantov jasno nagnjenje, da se pridružijo tretji, Domanjkovi tezi. Torej popolno pomanjkanje borbenosti, skrajna neodgovornost do države in vlade.

Duh teh sestankov se je raznesel tudi med ostale oficirje na ladjah. Hrvaški ustaški oficirji in podoficirji so imeli krasno priliko vnašati še večjo demoralizacijo med moštvo in nižje podoficirje, ki so že itak čutili, da je vodstvo mornarice precej pripomoglo k dezorganizaciji, da je prav-





Poročnik bojne ladje Sergej Mašera.

zaprav zaprlo mornarico v Boko kot v mišolovko, predano na milost in nemilost z vseh strani prodirajočemu sovražniku. Mašeri in Spasiču je bilo skrajno težko vzdrževati moralo pri zvestem delu posadke predvsem pri Slovencih in Srbih, ki jih je odpad Paveličeve Hrvatske sicer prizadel, vendar pa tudi ogorčil, ker so spoznavali, da je Hrvatska v rokah fašizma pomenila nož v hrbet Jugoslaviji po eni in smrt Slovenije po drugi strani.

Mašera je s pomočjo Spasiča sicer poskusil rešiti moralo vse posadke, vendar mu to ni povsem uspelo. Potem ko se je Krizomali 10. aprila zvečer zaprl v svojo kabino, je Mašera sklical posadko v mornariški prostor. Prej se je s Spasičem dogovoril, da bo kot starejši član oficirskega zbora »Zagreba« spregovoril posadki. In Spasič je spregovoril. Povedal je o izpadu komandanta v oficirski menzi in prosil posadko, naj ne verjame, da je Jugoslavija razpadla. Nezavisna država Hrvatska je tvorba fašizma in bo morala razpasti pod pritiskom demokratičnih sil. Res je, da ta tvorba kliče oficirje in podoficirje, člane ustaškega gibanja, naj se javijo na zborna mesta. To počno zaradi rušenja morale in zato, da bi povzročili razdor med vojaki raznih narodnosti. »Jugoslavija,« je nadaljeval Spasič, »ne bo razpadla, borila se bo na strani protihitlerjevske koalicije do končne zmage nad nemškim in italijanskim fašizmom. Torej ne nasedajte lažnim vestem in bodite pripravljeni na boj. V tem času smo za našo zemljo vsi dragoceni.«

Po nagovoru Spasiča je vodnik Cerar predlagal, da bi vse radijske aparate zaprli v neko manjše skladišče in s tem preprečili še večjo dezorientacijo in dezorganizacijo na ladji. Ta ukrep je izvršil Mašera s pomočjo narednika – Ljubljancana Khama. Toda ukrep še ni zadostoval. Na zboru prisotnih oficirjev Spasičeve besede niso prepričale. Ustaši so med posadko delovali naprej. Mlajši oficirji pa niso imeli toliko besede in ugleda, da bi sovražno delovanje lahko preprečili.

Od tega časa sta bila Mašera in Spasič skoraj vedno skupaj. Kaj sta se pogovarjala in kaj sta naklepala, se da samo ugibati. A gotovo sta pretehtala vse možnosti za rešitev ladje in posadke. Bila pa sta toliko vezana na prisego in disciplino, da nista posegla po skrajnem sredstvu – fizični likvidaciji komandanta in prevzemu komande v svoje roke. Prepričani smo lahko, da bi jima v tem primeru sledili vsi Slovenci in Srbi med moštvom. Toda ali bi to bilo dovolj, da bi ladjo odpeljali k zaveznikom? Vprašanje mora – žal – ostati odprto vse dotlej, dokler ne dobimo natančnejših podatkov. Poudariti pa je treba, da je bil položaj tak, da se nista mogla povezati z nikomer od tistih, ki so kot npr. kapetan bojne ladje Ivan Kem, po-

ročnik bojne ladje Milan Zupančič in drugi, bili pripravljeni tvegati vse, da bi svoje plovne enote odpeljali izven dosega sovražnikov. Tako je povsem verjetno, da sta že vnaprej pripravljala vse podrobnosti za uničenje rušilca. Vendar sta še vedno skušala obdržati zvesto posadko pod svojo kontrolo. Najbolj aktiven je bil v tem pogledu Mašera. Spasič, ki je bil zgovoren, je večkrat nagovoril skupine mornarjev in jih skušal bodriti. Obema se je poznalo, da sta skrajno napeta in izmučena.

13. aprila popoldne sta dobila rušilca ukaz, da se vežeta v zalivu Krtole in da se zakamuflirata. Posadki sta pristopili h kamuflaži – skoraj bi rekli – z navdušenjem, ker je to delo predstavljalo neko spremembo. Mašera in Spasič pa sta si bila kmalu na jasnem, zakaj kamuflaža, še isti večer je Krizomali zagovarjal ukrep s tem, da bi sicer pri bombnih napadih izgubili preveč ljudi. Istočasno pa je nekdo iz hrvaškega dela posadke raznesel vest, da je bilo med Jugoslavijo na eni ter Nemčijo in Italijo na drugi strani sklenjeno nekakšno premirje. Bilo je jasno, da je bil za to vestjo zopet Krizomali. Mašera je to posebej poudaril, ko je prepričeval skupino podoficirjev, da je ves ukrep storjen le zato, da bi se moštvo še bolj dezorganiziralo.

14. aprila je oba rušilca preletelo nekaj italijanskih izvidnikov. Posadki pa nista smeli streljati. Kljub prepovedi komandanta pa je Mašera držal artilerijsko posadko v pripravljenosti. Popoldne se je z obeh rušilcev izkrcalo vse moštvo, razen posadke protiavijskih topov. Isto se je zgodilo naslednjega dne. To pot pa sta ostali posadki na kopnem vse do 17. aprila. Kaj se je ta čas dogajalo na »Zagrebu«, ne ve nihče. Mašera in Spasič sta ostala na ladji, vendar razen nujnih povelj nista dala vedeti, kaj mislita. Vsekakor pa sta gotovo vsaj 16. aprila izvedela za kapitulacijo jugoslovanske vojske. Kako jima je bilo pri duši, si lahko samo mislimo. Posebno Mašeri, katerega ožja domovina je bila razkosana med Nemce, Italijane in Madžare.

16. aprila zvečer sta tudi Mašera in Spasič zapustila ladjo. Odšla sta v bližino »Beograda«, da bi poiskala Tomšiča, ki je s poročnikom Šibenikom sedel ob obali. Med štirimi oficirji se je razpletel pogovor o položaju, mornarici, komandantih itd. Ko so govorili o komandantih, je Mašera med drugim kritično rekel: »Glejte, kaj so napravili iz naših ladij!... Posadke so izkrcali, da se slučajno ne bi našel kdo, ki bi mornarje nagovoril, da bi odšli na odprto morje. Pri nas na »Zagrebu« je moštvo demoralizirano do kraja, tako da nihče noče nazaj na ladjo. Nič več ne moremo storiti.« Oficirja z »Beograda« sta ugotovila, da je na njuni ladji približno enako stanje. Nato

je Spasič dejal: »Sicer pa imamo še čas. Videli se bomo in se dogovorili.« Takoj nato sta Mašera in Spasič odšla v smeri proti »Zagrebu«.

Pripovedovalec je imel vtis, da sta hotela govoriti kaj več. Po njunih izrazih je sodil, da je bilo to nekaj važnega. Zakaj nista govorila? Bodisi zato, ker nista zaupala Ivu Šibeniku, ki je bil Hrvat, in sta mislila, da je ustaš kot nekateri hrvaški oficirji na »Zagrebu«, bodisi zato, ker sta se bala, da bi ju skušala oficirja z »Beograda« odvracati od njune namere, da uničita ladjo in sebe, da s tem opereta vsaj svojo vojaško čast, če že ne bi mogla oprati časti mornarice. Morda bi govoril, če bi bil prisoten samo Tomšič, katerega je Mašera poznal kot odločnega in poštenega oficirja. Toda bil je prisoten oficir, ki ga ni dobro poznal niti Mašera niti Spasič, čeprav je bil član njune klase. Bil je pač Hrvat in morda ustaš. Sicer se je pozneje izkazalo, da je bil ta sum neutemeljen, ker se je Ivo Šibenik med NOB dobro izkazal. Toda kdo bi tvegäl v tistih usodnih dneh, da mu nameró prepreči en sam človek? Verjetno se Spasič in Mašera nista razkri-la prav zaradi tega. Po tem dogodku se Mašera in Spasič nista več prika-zala na kopnem.

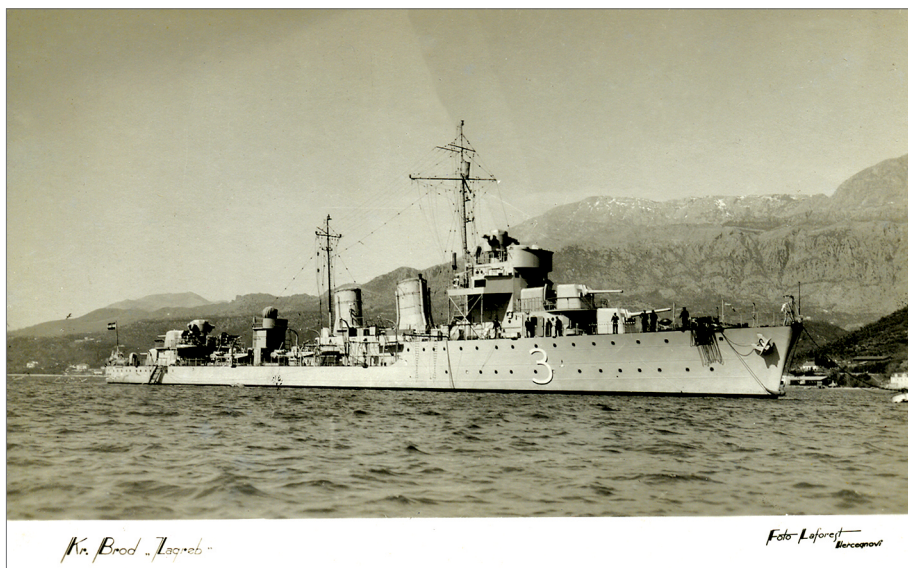
17. aprila zjutraj se je med moštvom »Zagreba« raznesla novica, da se mora vrniti na ladjo. Nedvomno je tak nalog dal Krizomali, vendar sta vračajoče se mornarje pri mostiču pričakala Mašera in Spasič. Na vprašanje posameznih slovenskih oficirjev, zakaj se morajo vrniti na ladjo, je Spasič sporočil, da je Jugoslavija razpadla, da je vojska kapitulirala in da je treba zapustiti ladjo. Nato je dejal, da naj vsak član posadke odnese svoje osebne stvari. Obenem je poudaril, da sta z Mašero odprla vsa ladijska skladišča živil in obleke. Vsak mornar in podoficir naj po pameti vzame, kar potrebuje za na pot. Omenil je živež, obleke, odeje itd.

Podoficir Bijelič z otoka Pašmana, eden od Hrvatov, ki jih ustaška propaganda ni zastrupila, je prosil za besedo in v imenu zdravega dela posadke izrazil željo, da se ladja ne preda sovražniku. Hotel je povedati še več, a prekinil ga je poročnik Mašera z besedami:

*»S poročnikom bojne ladje Spasičem sva vse pripravila. Podminirala sva skladišča nafte in municije. Ladja bo potopljena. Časa pa je še dovolj, da se vsakdo oskrbi z vsem, kar potrebuje, in se odpravi z ladje svoji usodi naproti.«*

Po teh besedah sta se oba oficirja podala na sprehod po palubi. Kaj sta govorila, ne vemo. Gruče mornarjev in podoficirjev pa so odhajale, potem ko so se člani posadke oskrbeli s potrebnim. Med zadnjimi je prišel





### Rušilec Zagreb.

na ladjo narednik Milan Bitenc iz Škofljice pri Ljubljani. Njemu in še nekaterim drugim je Mašera naročil, naj preostalo obleko in perilo razmečejo po prostorih in polijejo z nafto. Ukaz so izvršili. Pomagal jim je poročnik Spasič. Bitenca je Mašera zadržal v oficirskih prostorih in mu dal svoj daljnogled za spomin. »Rad bi šel s teboj domov, a ne morem. Moje mesto je na ladji!« Stisnila sta si roke in Bitenc je odšel.

Med zadnjimi je odhajal tudi vodnik Ivan Cerar. Njega je ustavil Spasič, ki ga je dolgo poznal, se mu zahvalil za zvesto službo in mu zaželel srečno pot do žene in otroka. Mašera, ki je to opazil, se je približal in se poslovil z besedami:

*»Do zadnjega ste opravljali svojo dolžnost. Hvala vam! Toda ladjo zapustite čimprej, kajti ladje ne damo! Ne gre drugače, preveč pete kolone je okoli nas. Bodite pošteni, borite se za narod in ostanite takšni, kot ste bili, in kakršnega vas jaz poznam. Srečno in čimprej z ladje!«*

Cerar ga je vprašal, če je to nalog. Mašera je kratko in ostro odgovoril »da!«. Še enkrat sta se pozdravila in Cerar je odšel. Po nekaj korakih se je obrnil in še zadnjič videl oba oficirja v medsebojnem pogovoru. Ta je bil kratek, kajti takoj nato sta se razšla. Spasič na premec, Mašera pa na krmo.

Po pripovedovanju narednika Arnerija se je čoln s komandantom že precej oddaljil od ladje na poti proti Tivtu, ko je on Krizomalija obvestil, da sta Mašera in Spasič ostala na ladji. Komandant, ki je slutil njuno namero, je ukazal obrniti čoln in se približati »Zagrebu«. Ko se je čoln približal ladji, je Krizomali kot komandant zapovedal obema oficirjema, naj takoj zapustita ladjo. Tedaj se je zopet oglasil Mašera:

*»Gospod kapetan bojne ladje, zapustili ste ladjo, niste več komandant! Ladja je naša in midva imava z njo drugačen načrt! Pohitite, če nočete, da vas ne preseneti kaj neljubega!«*

Krizomali je dal na hitro obrniti čoln in se z vso naglico odpeljal. Arneri je še videl, kako je Spasič dvigal državno zastavo na jambor. Nato mu je »Zagreb« izginil izpred oči.

Bilo je okrog štirih popoldne, ko so mornarji in podoficirji zaslišali prvo eksplozijo. Tej sta sledili še dve. »Zagreba« ni bilo več. V njegovem železu sta našla hoteno smrt poročnika bojne ladje Sergej Mašera in Milan Spasič, dva idealista, ki sta smatrala svojo vojaško čast nad vse in ki sta hotela s svojim dejanjem rešiti tudi čast zastave.

Vprašanje, kako je bil razstreljen »Zagreb«, še ni rešeno. Možnih je nekaj variant. Popolnoma neverjetna so poročila tistih »očividcev«, ki trdijo, da so ju videli, kako sta metala ročne bombe v skladišča razstreliva. Dvomljiva je varianta, da bi bila minirana skladišča topovskih izstrelkov. Najverjetneje se mi zdi, da sta povezala torpedne glave s hitro gorečimi štapini, morda v dveh ali treh komorah. S počasi gorečimi štapini sta približno odredila, da bo eksplozija v vsaki komori ob istem času. Toda računala sta tudi z možnostjo delnega neuspeha, zato sta dala po prostorihi polito nafto. Ker je bila prva eksplozija zelo močna, drugi dve pa slabši, je možno, da sta poslednji nastali zaradi požara. Možno bi bilo tudi, da so bili prižgani štapini na treh krajih, a ni uspelo, da bi vse tri eksplozije nastale v istem času.

Bodi kakorkoli, jasno je eno: Mašera in Spasič sta točno vedela, da bo ladja potopljena in da bosta onadva umrla z njo. Spasič je ostal na palubi, da je poslednjič pozdravil zastavo. Mašera pa je bil v eni od komor, kjer je prižgal štapin.

Ta, za zgodovino jugoslovanske mornarice najbolj tragični dan, se je končal s prav hlapčevsko komedijo. Komandant Krizomali se je oglasil pri komandantu 1. divizije in mu poročal, da je podminiral svojo ladjo. Na vprašanje zakaj neki, ko je vendar vedel, da pogoji kapitulacije to izrecno

prepovedujejo, se je nerodno izvil, da ni kriv on, temveč tista dva cepca! To dokazuje, da je vsaj deloma vedel za priprave Mašere in Spasiča in si jih hotel prilastiti. Hotel je igrati junaka, kar se je povsem skladalo z njegovim igralskim talentom in značajem. Ko pa je kazalo slabo, se je izvlekel. Od komandanta 1. divizije se je brž odpeljal v Kotor, ki so ga že okupirale italijanske čete. Tam se je okupatorjem opravičil, da ladje ni uničil on, ampak dva podrejena oficirja brez njegove vednosti. Po tolikem junaštvu dveh idealistov se mu je zdelo potrebno, da se opraviči pri okupatorju, kateremu je tudi sam pripravljal pot do zasedbe Jugoslavije.

Dva dni kasneje je kbl Anton Klinar dal pripeljati truplo Milana Spasiča v bolnico Savino. Po odredbi glavnega zdravnika dr. Petroviča naj bi ga tajno pokopali na vrtu bolnice. Temu je nasprotovalo osebje bolnice, ki je vso stvar javilo italijanski komandi v Hercegovnem. Italijani, ki so znali ceniti junaštvo, so odredili časten vojaški pokop z godbo, salvami in govori. Priznanje za junaštvo, ki mu ga nadrejeni in kolegi niso hoteli ali niso bili sposobni dati, je Spasiču dala sovražna vojska.

Trupla poročnika bojne ladje Sergeja Mašere niso našli nikoli. Kot nem čuvar svobode naših voda počiva na dnu morja.

Dejanje poročnikov bojne ladje Sergeja Mašere in Milana Spasiča nima primere v zgodovini svetovnih mornaric. Znani so mnogi primeri admiralov, kapetanov in drugih poveljnikov, ki so menili, da je njihovo mesto na potapljaški ladji. Znani so primeri, ko so oficirji potopili ladje, ki bi morale biti izročene zmagovitemu sovražniku. Toda, da bi dva podrejena oficirja sklenila potopiti svojo ladjo in umreti z njo, to se je, kolikor vem, zgodilo samo 17. aprila 1941 v Boki Kotorski. Globoka etika, s katero sta Mašera in Spasič pripravila in izvršila dejanje, zavestno toda, brez teatralike, ni samo vojaška, temveč tudi narodna etika. Zato ni čudno, če jima je dal priznanje Josip Broz-Tito, državni voditelj, z besedami, ki so vklesane na spomeniku v Tivtu. Čudno pa je, da še danes nimata pri svojih narodih tistega priznanja, ki sta ga zaslužila!

## Vir

Tomšič, Janez, Nikola Safonov, Ivan Cerar, Franc Khama, Milan Bitenc in Ivan Kerna. Intervjuval avtor.



## Razvoj jugoslovanske vojne mornarice: z razstave v Pomorskem muzeju »Sergej Mašera« (1942–1972)

V počastitev dneva vojne mornarice in pomorstva Jugoslavije je bila 4. septembra 1972 v prostorih Pomorskega muzeja »Sergej Mašera« v Piranu odprta zanimiva razstava o razvoju jugoslovanske vojne mornarice v zadnjih tridesetih letih. Razstavo si je že prvi dan ogledalo nad sto ljudi in je med najbolj obiskanimi razstavami Pomorskega muzeja sploh. Obiskovalci z zanimanjem sledijo redosledu dogodkov na razstavljenih fotografijah in se spoznavajo s težkimi postajami v razvoju naše mornarice od njenih začetkov do danes.

Potem ko je štab flote bivše jugoslovanske vojne mornarice 17. aprila 1941 predal Italijanom skoraj vse operativne enote mornarice, je bilo težko misliti na kakršenkoli odpor na morju. In vendar so partizani že leta 1941 začeli s sabotažami in večjimi ter manjšimi diverzijami na sovražnih ladjah. Z diverzij so partizani prešli tudi na večje akcije in že januarja 1942 je bila italijanski mornarici zaplenjena motorna jadrnica »Merkur«, s čimer so partizani pridobili prvi večji objekt za partizansko vojskovanje na morju. S tem in z uspešnimi partizanskimi akcijami v Biokovu je bila potrjena možnost gverilskega vojskovanja na morju. Glavna baza pomorskih partizanov je postala v drugi polovici leta 1942 Podgora, na katero so vezani glavni začetki ustvarjanja nove mornarice. Razumljivo je, da nas razstava vodi najprej k oboroženim ribiškim čolnom, ki so bili prvi partizanski plovni objekti in kjer so se prvi mornarji partizani izurili za gverilsko vojskovanje ob obali. Tu so se prireditelji razstave posebej potrudili, da so poudarili pouk o bojnih sredstvih za uničevanje sovražnih plovil in kopnih objektov, kar je bilo ves čas partizanskega vojskovanja izredno важно in potrebno.

V naslednjih panojih so prikazane znamenite partizanske ladvice, kakor so bile na primer »NB 4 Jadran«, »NB 14 Pionir« in »PČ Streljko«, ki so med narodnoosvobodilno vojno napravile nešteto manjših in večjih akcij tako proti Italijanom kakor proti Nemcem po kapitulaciji Italije 8. septembra 1943. V tej skupini zavzema vidno mesto protipartizanska ladja, ki jo je naša mornarica otela Nemcem na Olibu 1944. To je kasnejša »NB 11 Crvena zvezda«, znamenita po drznosti svojih komandantov in mornarjev. Dalje so tu prikazani desantni čolni mornarice na otoku

Braču junija 1944 in v Crikvenici aprila 1945, ko se pripravljajo za izkrca-nje na Kvarnerskih otokih Cresu in Lošinj. Izkrcevalni čolni so med naj-lepšimi primeri iznajdljivosti partizanov. Zanimivo je vedeti, da so te lad-je samo pri zaključnih operacijah na Severnem Jadranu prepeljale 19.769 borcev na bojne položaje. Ta številka nam veliko pove, posebno če vemo, da so bili najvažnejši deli naše obale minirani. Mnoge teh ladij so sodelo-vale pri osvoboditvi zahodne obale Istre in Trsta.

Nov korak pri razvoju naše vojne mornarice je predstavljalo razmi-niranje naše obale. To nadčloveško delo so opravile mornariške enote v posebno težkih pogojih. Razminiranje obale je terjalo večje število mino-lovcev. Tu nas razstava vodi k izgradnji minolovcev tipa 101 in k njihovi praktični uporabi. Poudariti je treba, da se je na teh ladjah izuril prvi po-vojni mornariški strokovni kader.

Dalje nam razstava prikazuje izgradnjo in uporabo torpednih čolnov. Njihova značilnost je v tem, da se z veliko hitrostjo, iznenadnim pojavlja-njem in svojo precejšnjo udarno močjo usmerjajo na cilj pretežno iz za-sede, za kar ima jugoslovanska obala izredne pogoje. Čeprav so ti čolni, ki jih je gradila ladjedelnica na Korčuli, v glavnem že zastareli, je treba o njih povedati, da so bili dolgo časa ploveča šola naših mornarjev in da so se mnoge generacije oficirjev in podoficirjev izšolale na njih. Kot ploveča šola so bili v prvih letih po vojni izredne važnosti.

Kasneje kot torpedni čolni so se uveljavili rušilci. Tudi ta tip ladij se je kaj kmalu uveljavil kot šola novih pomorščakov. Rušilci so pravzaprav platforme, ki nosijo močno orožje in celo vrsto naprav, ki služijo tudi kot praktična šola za navtike, strojnike, radariste, artileriste in druge spe-cialne panoge mornarice. Na rušilcih so koncentrirane številne tehnič-ne panoge, ki zahtevajo okoli 100 strokovnjakov – starešin in mornar-jev. Razstava nas vodi od rušilca »Split«, ki so ga gradila domača podjetja kmalu po vojni, do eskortnega rušilca »Triglav« iz leta 1951 in »Kotor«, ki ga je mornarica uvrstila med svoje plovne enote leta 1960.

Ko smo si dodobra ogledali rušilce, nas razstava opozori na topov-njače. Ta tip majhne ladje je posebno primeren za boj proti torpednim čolnom. Gotovo pa služi tudi za številne druge naloge. Topovnjače so po-sebno uporabne v medotoškem svetu in na razčlenjeni obali, kakršna je jugoslovanska. Najboljše pogoje za hitro in uspešno delovanje topovnjač nudi noč.

Moderne mornarice si ne moremo zamisliti brez modernih raketnih čolnov. Pri teh se razstava ustavi še posebej natanko. Organizatorji raz-

stave poudarjajo, da so raketni čolni oboroženi z raketami velikega doмета in ogromne rušilne moči. Jasno je, da so ti čolni znatno ojačali obrambo Jadrana. Raketni čolni so opremljeni z radarjem in elektronskimi računalniki. Njihova najboljša karakteristika je velika hitrost in skoraj absolutna preciznost.

Dalje nas razstava vodi k izgradnji podmornic, katerim pripada važna vloga pri obrambi našega morja. Po izgradnji podmornic tipa »Sava«, »Sutjeska« in »Neretva«, so naše ladjedelnice kronale ta del vojne flote z najmodernejšimi podmornicami tipa »Heroj«. Organizatorji razstave naglašajo, da predstavljajo podmornice tipa »Heroj« zadnjo besedo tehnike, čeprav niso na atomski pogon.

Za boj proti podmornicam in za zaščito priobalnega prometa so posebno uporabni patrolni čolni. Opremljeni so z napravami za odkrivanje podmornic in njihovo uničevanje. Prav tako so opremljeni z artilerijskim orožjem za površinsko in protiavijsko vojskovanje. Razstavljena sta dva tipa patrolnih čolnov, med katerimi je omembe vreden predvsem tip »PBR 552 Borac«. Sledijo minonosci tj. ladje, ki imajo nalogo minirati morje, da bi preprečili vdor sovražnika na kopno.

Razstava preide nato na rečne objekte vojne mornarice. Tu plujejo relativno majhne, vendar hitre in dobro oborožene ladje. Med njimi so oklepni čolni in minolovci najštevilnejši. Njihove naloge so predvsem v zavarovanju prometa na rekah, v boju proti minam in v sodelovanju s kopnimi vojaškimi enotami ter civilnim prebivalstvom.

Toliko nam razstava pove o vojnih ladjah. Razvoj, ki nam ga predstavlja, je resnično velik, če ga vzporejamo z razvojem bivše vojne mornarice, katere rast so preprečevale znane nepovoljne prilike med samimi vrhovi mornarice. Drugi del razstave je namenjen ljudem na ladjah in pa mornariškim institutom, zavodom in drugim objektom, ki služijo tudi razvoju znanosti in gospodarstva. Najprej nas razstava opozori na ljudi žabe, ki poleg izvidniških in drugih vojaških nalog opravljajo pod vodstvom strokovnjakov tudi znanstvena raziskovanja morskega dna, kjer so biologija in arheologija zastopane popolnoma častno. Dalje nas razstava opozori na mornariško tehnične remontne zavode. To so pravzaprav proizvodna podjetja v sklopu mornarice, ki služijo tudi za popravilo trgovskih ladij. Važen element njihovega delovanja je kooperacija z industrijo, ki je vselej plodna. Razstava nas predvsem opozarja na moderno opremo Remontnega zavoda »Sava Kovačević« v Tivtu, ki je med najboljšimi v državi.

Razstavni panoji v muzeju nas dalje opozarjajo na mornariške akademije v rangu fakultet in na strokovne šole v rangu srednjih tehniških šol. Poudarek je na teoretičnem in praktičnem pouku, ki je zasnovan na sodobnih znanstvenih dosežkih in na pozitivnih pridobitvah NOV. Tu vidimo gojence akademij in šol pri praktičnih urah iz astronomske navigacije, pri pouku v akademskih in šolskih avlah in pri drugih praktičnih vajah. Ta del razstave vzbuja vtis, da vzgajajo mornariške šole homogeno skupnost, ki bo ob vsaki priliki vedela, kako je treba ravnati.

Končno je treba imenovati hidrografske institut in druge znanstvene institute mornarice, ki plodno sodelujejo s podobnimi instituti naših univerz in raziskovalnimi zavodi našega gospodarstva.

Celotna postavitve razstave je zasnovana tako, da nas na koncu privede do življenja mornarjev. Tu se je v tridesetih letih obstoja nove mornarice marsikaj spremenilo. Predvsem lahko govorimo o znatni demokratizaciji vojaškega življenja. Športni in izobraževalni klubi, ki jih ima vsaka mornariška kasarna, da ne govorimo o drugih enotah, odlično pripomorejo k razširjanju obzorja naših mladih vojakov. Športna in kulturna srečanja s civilnim prebivalstvom imajo dvojni smoter. Po eni strani zblížujejo vojsko s civilnim prebivalstvom, kar je v pogojih vseljudske obrambe več kot potrebno, po drugi strani je obojestransko kulturno in športno izživljanje odličen pripomoček za spajanje vojske z ostalim prebivalstvom v enotna hotenja, v enotno napredno miselnost, kar je zopet prvenstvene važnosti. Vsem nam je seveda skupen cilj obramba naše obale, naše zemlje. Ko je maršal Tito leta 1951 govoril predstavnikom vojne mornarice, je med drugim rekel:

*»Ni naš cilj graditi letalonosilke, križarke in druge velike objekte mornarice. Kar bomo napravili za vojno mornarico, mora služiti tukaj, mora služiti obrambi naše zemlje ... Nimamo namena osvajati tujih ozemelj, a za obrambo Jadranskega morja so nam potrebne lahke, sodobne plovne enote ... Naša dolžnost je, da vam takšna sredstva damo.«*

Kakor je razvidno iz razstavljenega gradiva, je bilo to doseženo. Naša vojna mornarica je sestavljena iz številnih majhnih, a močnih enot z izrazito obrambnim namenom. Če naj Titove besede dopolnimo, lahko mirno rečemo, da je naša mornarica namenjena službi ljudstvu. To ona dokazuje tudi v mirni dobi. Remontni zavodi, ki kooperirajo z industrijo, instituti, ki so namenjeni znanstvenim raziskavam na področju biologije, medi-

cine, a tudi arheologije, prava in drugih znanosti, so vsi v službi ljudstva tudi v mirni dobi. Prav ti zavodi in instituti s svojim odprtim sodelovanjem z znanstvenimi instituti univerz in raziskovalnimi zavodi gospodarstva, vplivajo na odpornost in v veliki meri tudi na demokratičnost naše mornarice. Prav zaradi tega lahko rečemo, da so tudi plovne enote mornarice kakor v vojni tako tudi v miru v službi ljudstva.

V podkrepitev zgornjih izvajanj naj navedemo le podatek, da so plovne enote naše vojne mornarice samo v letu 1971 prevozile več kot 185.000 navtičnih milj za prevoz vode na otoke, kar je vsekakor hvalevredna naloga. Toda to ni vse. Bolniki in ponesrečenci na mnogih otokih so v svojem zdravljenju mnogokdaj odvisni od vojne mornarice. Enote mornarice rešujejo človeška življenja s tem, da prevažajo stotine bolnikov in ponesrečencev na leto v najbližje bolnišnice na dalmatinskem in primorskem kopnu. Vse to vpliva na tesno povezanost civilnega prebivalstva z vojno mornarico. Zato ob zaključku še enkrat poudarimo, da je naša vojna mornarica v miru in vojni v službi našega ljudstva.

Ta ugotovitev je pravzaprav osnovno geslo razstave v Pomorskem muzeju. Upati je, da bo uprava muzeja skupaj z mornariškimi forumi priredila še več takih razstav, morda podrobnejših v svoji tematiki, da se bo naše obalno prebivalstvo čim bolj seznanilo z življenjem v mornarici, z mornariškimi sredstvi in instituti, da bodo torej takšne razstave pripomogle k jačanju naše pomorske miselnosti, ki v zadnjih nekaj letih, žal, tako upada.



# 2

Pomorščaki:  
skupinske slike





## Slovenski dijaki in študentje na Pomorski šoli v Trstu (1754–1914)

Leta 1754 je bila ustanovljena Pomorska šola v Trstu. Njeno ustanovitev niso narekovalle le potrebe avstrijskih oblasti po pomorskem kadru, ki ga je vsaj v prvem stoletju obstoja šole deloma absorbirala nastajajoča vojna mornarica, temveč tudi zahteve nove tržaške buržoazije, ki si je vse od leta 1717 prizadevala po večjem izvozu in uvozu preko Trsta. Vedno večja specializacija v pomorski trgovini je terjala šolane kapitane, ki bi bili sposobni ne samo pluti in varno voditi ladje po vseh morjih, temveč tudi prevzeti odgovornost za tovore in včasih tudi agencijske oziroma posredovalne posle ladjarja ali direktnega uvoznika. Nova doba je torej terjala kapitane, ki so poznali poleg pravil plovbe vsaj najosnovnejša pravila dobrega trgovanja, ki bi torej poznali trgovino in njene potrebe in ekonomske zakonitosti. Zaradi tega je postajala ustanovitev pomorskih šol po vsem svetu nujna. Tržaška pomorska šola je bila ustanovljena razmeroma zgodaj. In ker je imelo mesto dobršen odstotek slovenskega prebivalstva in je bilo neposredno vezano na slovensko narodno ozemlje, preko katerega so vodile trgovske poti v notranjost srednje Evrope, ni čudno, da so se za plovbo in pomorsko šolo prilično zgodaj zanimali tudi slovenski ljudje.

Že v prvem desetletju obstoja šole srečamo prve slovenske študente. Že leta 1757 sta na tržaški šoli diplomirala pl. Anton Pipan de Pinenberg iz Sv. Danijela v Furlaniji – po enem – iz Štanjela na Krasu – po drugem viru, in pl. Janez Krstnik Radjevčič iz Gorice. Oba sta spadala v tako imenovano izredno kapitansko tj. navtično šolo, ki je delovala za tiste pomorščake, ki so si hoteli poleg prakse na morju pridobiti tudi teoretično podlago, poznavanje osnov trgovanja in seveda kapitanski izpit, ki je bil vedno bolj zaželen pri oblasteh in ladjarjih. Primerov kot sta Pipan in Radjevčič je bilo med Slovenci še nekaj, vendar šele po letu 1800. Tako je izredno kapitansko šolo opravil leta 1804 Ivan Skobelj iz Maribora, leta 1819 Ivan Mašek iz Trsta, leta 1827 Edvard Uršec iz Metlike itd. V večini pa so se tedanji naši učenci posluževali rednega pomorskega šolanja, kar pomeni, da so prihajali na šolo kot mladi ljudje ali – z drugimi besedami – prihajali zato, da bi jih šola pripravila za vstop na ladjo. Zaradi večje razumljivosti naj navedem, da so na tržaški pomorski šoli delovali od vsega začetka naslednji navtični oddelki:

1. Redna dveletna navtična šola, ki so jo obiskovali skoraj izključno mladi navtični kandidati;
2. Normalni trimesečni tečaj za kapitane, ki so ga posvečali stari pomorski oficirji, ki so hoteli napredovati v činu in postati kapitani. Kot redna šola je tudi normalni tečaj uvedel kot predmet osnove trgovanja. Predmet je bil sestavni del izpita;
3. Pravi, tj. redni šestmesečni tečaj za kapitane. Tega so obiskovali stari pomorščaki, ki so hoteli z izpiti oficirski ali kapitanski čin. Tečaj je bil namenjen pomorščakom, ki so imeli manj teoretične podlage kot tisti, ki so bili vključeni v trimesečni tečaj. Poleg teh rednih šol in tečajev je obstajal še prostovoljni tečaj za ljudi, ki so že imeli kapitanski čin in izredni tečaj za kapitane, ki so hoteli opraviti v določenih časih neobvezen strokovni kapitanski izpit.

Iz priložene razpredelnice je razvidno, da so se naši ljudje poslužili vseh navedenih načinov študija. Vendar je treba poudariti, da je bilo od ustanovitve šole do leta 1840 razmeroma malo slovenskih študentov. Komaj šestintrideset rednih slušateljev in sedemindvajset tečajnikov v šestinosemdesetih letih bi bila dokaj pičla žetev, če ne bi upoštevali, da se je slovensko pomorstvo začelo komaj razvijati. Čim pa so slovenske ladje krepkeje zaorale po svetovnih morjih, je naraslo tudi zanimanje naših ljudi za šolo. Že v štiridesetih letih 19. stoletja imamo na seznamih osem rednih študentov in šestnajst tečajnikov. Te številke povečuje tedaj ustanovljeni prostovoljni tečaj za kapitane, katerega je obiskovalo dvaintrideset starejših slovenskih pomorščakov. V to desetletje spadajo tudi štirje strokovni kapitanski izpiti, ki so bili opravljeni na šoli in pa en izreden prostovoljni kapitanski izpit.

Število slovenskih študentov in tečajnikov na tržaški šoli v naslednjih desetletjih raste in upada kakor raste, upada ali stagnira slovenski kapital, naložen v ladjarstvo. Imamo prvi maksimum študentov in tečajnikov v šestdesetih letih, ko število naših ljudi na šoli doseže 45 diplomiranih navtikov in prvi minimum v sedemdesetih letih, ko se število diplomiranih spusti na 28. Od sedemdesetih let dalje pa število diplomiranih navtikov stalno narašča. V prvem desetletju 20. stoletja je šola dala 58, v prvih štirih letih drugega desetletja pa 37 diplomiranih navtikov med rednimi študenti in tečajniki. To priča o ponovni rasti slovenskega kapitala v ladjarstvu, zlasti pa o pripravi naprednega dela slovenske buržoazije z dr. Evgenom Staretom za ustanovitev nove – slovenske ali vsaj jugoslovanske ladjarske družbe. Poudariti je treba, da je bila

skupina okrog Stareta prva skupina slovenskih kapitalistov, ki je dosledno propagirala odhod na morje in s tem tudi pomorsko šolo oziroma šolanje slovenskih pomorščakov v njej.

Če sedaj pogledamo odkod so prišli ti dijaki na tržaško pomorsko šolo, lahko rečemo, da so se zbirali iz vseh slovenskih pokrajin, a tudi izven njih. Tako jih je bilo na primer 211 iz Trsta. Pri teh bi si morali postaviti vprašanje, odkod so se njihove družine preselile v Trst. Toda to bi nas privedlo le v brezplodno in nekoristno ugibanje, ker bi morali ugotoviti, da so tržaški slovenski priimki sicer res povečini iz Primorja, vsi ostali pa so malodane tipični za vse slovenske pokrajine. Ker pa imamo v glavnem opravka z mladimi ali razmeroma mladimi ljudmi, ki opravljajo redne šole in se izpopolnjujejo v navtičnih tečajih, jih moremo smatrati že za teritorializirane Tržacane. Razumljivo je, da vsi ostali kraji daleč zaostajajo za Trstom po številu pomorskih študentov. Vendar je značilno, da je prišlo iz Gorice kar dvaindvajset navtičnih študentov. Prav tako je značilno, da jih je sedem dala kontinentalna Ljubljana. Pet navtičnih študentov je prišlo iz Maribora, po štirje iz Milj in Tržiča (Monfalcone), po trije iz Kopra in Postojne, po dva iz kraškega Doberdoba, Pirana, Mirna pri Gorici. Kobarida. Sv. Danijela v Furlaniji. Celovca, Devina in Innsbrucka. Dolga je serija tistih mest in vasi, ki so dale po enega navtičnega študenta. Naj navedem najprej nekatere kraje iz goriške okolice in Soške doline. To so Bovec, Šenflorjan, Vrtojba, Dolenje, Črniče, Rihemberg, Grgar, Renče, Bilje, Turjak, Zagrad, in Vrsno. Sledijo kraji v okolici Trsta in slovenske Istre kakor na primer Izola, Čedlje pri Kortah, Sežana, Tomaj, Vreme na Krasu, Matenja vas pri Prestranku, Cerknica in Postojna. Med ostalimi slovenskimi kraji je treba vsekakor imenovati Planino, Idrijo, Metliko in Kranj. Naši pomorski študentje pa so prihajali tudi z Reke, Senja, Pulja. Romansa v Furlaniji, Padove in Dunaja, da omenjam samo najvažnejše.

Nekatere naše študente ločijo viri po historičnih pokrajinah brez navedbe kraja rojstva. Tako jih je prišlo osem iz Štajerske, šest iz Kranjske in po eden iz Koroške in »Avstrije«. Za enajst naših študentov viri ne navajajo niti kraja rojstva niti pokrajine. Na vsak način pa je seznam krajev, od koder so se naši ljudje podajali v pomorsko šolo, dokaj pester. Šestinpetdeset mest in vasi širom po Sloveniji in izven nje precej zgovorno priča, da so bili naši predniki precej zainteresirani za morje in plovbo.

Do prve svetovne vojne je diplomiralo na tržaški šoli – po prvih raziskavah 378 slovenskih navtikov. Treba pa je upoštevati, da jih je diplomiralo

ralo od leta 1841 do vojne skupno 342, kar pomeni povprečno nekaj več kot pet na leto, kar za tiste čase in pogoje ni malo.

Mnoge od diplomiranih navtikov lahko po drugih virih spremljamo tudi v kasnejšem življenju. Med njimi sta kapitana dolge plovbe Albert Sirk in Ivan Jožef Marušič. Za prvega nam kraj rojstva ni znan, drugi pa je bil rojen v Mirnu pri Gorici. Marušič je plul za avstrijski Lloyd celih 35 let. Na mirenskem pokopališču mu je uprava Lloyd a postavila lep spomenik z doprsnim kipom iz belega marmorja. Albert Sirk je bil večkrat odlikovan. Prvič ga je leta 1859 odlikoval tuniški bej za nesebično pomoč pri reševanju neke težko havarirane tuniške ladje. 24. maja ga je odlikovala dunajska vlada za pomoč pri reševanju prebivalcev neke goreče hiše v Grnju. Tretjič tj. leta 1871 sta ga odlikovali hkrati italijanska in avstrijska vlada. Kot poveljnik Lloydove ladje »Oriente« je namreč rešil posadko italijanske ladje »San Pietro« ob priliki brodoloma pri Reki (27. decembra 1869). Obrazložitvi obeh vlad poudarjata strašno burjo, ki je tedaj divjala v Kvarnerskem zalivu. Sirku in Marušiču sledijo pri Lloydju še Just Žnidaršič, Ivan Vesel, Jakob Rupel, Silvij Rubež, Bernard Bednare, Ernest Khon, Pavel Winter in Karlo Rebec, vsi iz Trsta; dalje Jožef Costanzo iz Čedelj, Edvard Muha iz Romansa, Blaž Kobal iz Kopra, Aleksander Marinšek, Franc Ulčigraj iz Izole, Oskar Ličen iz Tržiča, Jožef Guttman iz Gorice in grof Enej Panigaj iz Goriških Brd. Prav tako so bili zaposleni pri Lloydju tudi drugi slovenski navtiki. Tako na primer Herman Turek, ki je bil gradbeni adjunkt pri vseh ladijskih gradnjah med leti 1902 in 1908. Pri Lloydovi sekciji za svetilnike je delal kapitan dolge plovbe Maksimiljan Zajc (1902-1912). Leta 1913 je Zajc napredoval v navtičnega adjunkta pri istoimenski sekciji Lloydja. V tehnični sekciji je deloval kapitan dolge plovbe Ivan Nardin kot tehnični inšpektor (1888-1903). In končno je na uradu za ekspedicijo tovara deloval med leti 1876 in 1879 kapitan dolge plovbe Rudolf Zajc.

Veliko daljši bi bil verjetno seznam naših navtikov, zaposlenih pri drugih pomorskih družbah v Trstu in v ostalih jadranskih pristaniščih. Žal so viri, v kolikor so ohranjeni, nedostopni. Sodeč po dolgi vrsti opravljenih izpitov za poročnike in kapitane dolge plovbe pri uradnih organih, ki jih je imenovala pomorska vlada, ki nam je na voljo v letopisih, lahko rečemo, da so se naši navtiki, ki so diplomirali na tržaški pomorski šoli, dobro plasirali. Po doslej raziskanih virih, je samo med leti 1859 in 1910 opravilo izpit za poročnika dolge plovbe trideset naših navtikov tržaške šole. Prav tako navajajo sezname devetindvajset kapitanskih izpitov. Te

številke pa nam ne povedo mnogo. Nekateri od Lloydovih poveljnikov kakor na primer Jožef Guttman iz Gorice, Blaž Kobal in Albert Sirk niso vključeni v znanih seznamih naših navtikov, ki so opravili kapitanske izpite. Očitno so jih, kakor mnogi drugi, opravili kje drugje, morda v Italiji, morda v Franciji ali celo v Ameriki. Gotovo je na primer, da je v Ameriki opravil kapitanski izpit kapitan dolge plovbe Srečko Likar iz Idrije, ki je plul za Združene države Amerike vsaj med leti 1900 in 1906 kot poveljnik barke »Mary«. To pa pomeni, da so se nekateri – morda tudi mnogi – naši navtiki izselili iz Avstrije in pluli za druge države, kjer so potem opravili tudi izpite. Po vsem tem lahko rečemo, da so naše tržaške navtike radi sprejemali tudi na tujem in da so tam uspevali kakor doma.

Od 342 navtikov, ki so diplomirali na tržaški šoli po letu 1841, jih lahko v Avstriji sledimo v kasnejšem življenju komaj kakih štirideset tj. nekaj več kot deset odstotkov. To sicer ni mnogo, vendar lahko upoštevamo, da so se navtiki zaposlili tudi pri takih ladjarjih, ki niso dali svojih arhivov v javnost. Dalje dokazuje primer Valentina Dolenca, da so se navtiki zaposlili tudi kot agenti ladjarjev. Razen Lloyda pa ladjarji niso objavljali seznamov svojih agentov in prav zaradi teh in takih vzrokov lahko sledimo tako majhnemu odstotku naših navtikov po diplomi na šoli.

Manj zanimanja kakor za navtiko so kazali Slovenci za druge oddelke tržaške pomorske šole. Razmeroma največ ljudi je dovršilo redne tečaje za plovne ladjedelske mojstre in redne tečaje za ladjedelske mojstre, ki so bili zaposleni v ladjedelnicah in v arzenalih. Po analih šole kaže, da so bili tečaji odprti v petdesetih letih 19. stol. in da so nehali obstajati okrog leta 1900. V petdesetih letih je diplomiral en sam slovenski mojster, in sicer na višjem ladjedelskem tečaju. To je bil Emil Bizjak iz Trsta, ki ga kasneje srečamo kot predelavca v tržaškem arsenalu. Redne tečaje za ladjedelske mojstre, tj. nekakšno srednjo obrtno-industrijsko šolo za ladjedelce, je dovršilo od leta 1851 do 1890 devetinštirideset slovenskih dijakov. Od teh se Karlo Umek in Edvard Kraševac, oba iz Trsta, pojavljata kasneje v tržaškem arsenalu, Ivan Pečenko in Ivan Lovrenčič, prav tako iz Trsta, pa v ladjedelnici Sv. Marka. Za ostalimi se deloma izgubi sled, deloma pa se pojavljajo v arsenalih avstrijske vojne mornarice v Pulju, Šibeniku in Tivtu. Vsaka sled se izgubi tudi za štiriindvajsetimi diplomanti rednega tečaja za ladjedelske mojstre plovne usmeritve, ki so diplomirali med leti 1862 in 1889. To sicer ni čudno, kajti anali Lloyda in Pomorske vlade navedejo samo vodilni plovni kader navtične in strojne stroke.

Redni strojni oddelek pomorske šole je dal štiriindvajset strojnikov in sicer tri v štiridesetih letih (Anton Perne in Dominik Suša iz Trsta ter Anton Lavenja iz Bovca), dvajset v sedemdesetih in enega v osemdesetih letih 19. stol. (Viljem Bobek). Lloydovi anali omenjajo med leti 1855 in 1913 okrog osemdeset slovenskih strojnikov. Med njimi pa ni niti enega od diplomiranih na tržaški šoli. Kakor se čudno vidi, se naši diplomirani strojniki ne omenjajo več med znanimi pomorščaki.

Vse drugače je z ladjedelci konstruktorji. Redno šolo in redne (izpopolnjevalne) tečaje je opravilo do leta 1889 šestnajst slovenskih dijakov. Med njimi so Andrej Šonc, Anton Škrlavaj, Maksimilijan Podgornik in Emil Mak, vsi iz Trsta, ter Franc Mozetič iz Solkana, Julij Grauner iz Gorice in Henrik Tušak iz Ljubljane. Vsi ti so dobili zaposlitev v ladjedelnica-  
h v Trstu in v Kopru ali kot tehnični risarji. Od ostalih se omenja samo še Henrik Štolfa, o katerem bo še govora.

Višji tečaj za ladjedelske konstruktorje je opravilo pet slovenskih študentov. Kronološko so si sledili: Izidor Vauhnik iz Trsta (1857), Viktor Lučavnik sin Horacija iz Londona (1858), Jožef Nemec iz Trsta (1858), Vogrič Ivan iz Kopra (1859) in Grmovnik Jožef iz Trsta (1860). Vogrič in Grmovnik se kasneje v znanih virih ne omenjata več. Vauhnik in Nemec pa sta našla zaposlitev pri Lloyd, kasneje pa pri Pomorski vladi. Najbolj znan med njimi pa je bil Lučavnik, ki se je podal na univerzo in se najkasneje leta 1881 vrnil na tržaško pomorsko šolo kot redni profesor. Poučeval je elemente ladijske konstrukcije in osnove gradbenega risanja. Na šoli je bil nepretrgoma do leta 1897. Znan je bil tudi kot strokovni pisatelj.

Na rednih tečajih za pomorske astronomce je diplomiral en sam slovenski dijak in to že omenjeni Vauhnik (1856), ki je leta 1855 dovršil tudi redno navtično šolo poleg že prej omenjene šole za ladijske konstruktorje. Štirje slovenski študentje pa so opravili višji tečaj za pomorske astronomce. Prvi je bil kapitan dolge plovbe Edvard Mohorčič iz Innsbrucka (1857). Sledijo Peter Jelen iz Doberdoba, Jožef Lovrenčič iz Koprive na Krasu in nam že znani Jožef Nemec iz Vrtojbe, ki so tečaj dovršili leta 1859.

Vsekakor najbolj znan učenec tržaške pomorske šole je bil Henrik Štolfa, o katerem je »Informator«  
že pisal. Leta 1862 je dovršil redno navtično šolo in leta 1863 redno šolo za ladijske konstruktorje. Po študiju na univerzi in nekajletnem potovanju po Evropi, se je zaposlil v Lloydovem arsenalu v Trstu, kjer je z leti postal glavni ladijski konstruktor in prevzel težko, a hvaležno nalogo modernizacije Lloydove trgovske flote.



Iz vsega, kar smo navedli, lahko dokaj dobro razvidimo, da so se Slovenci od ustanovitve pomorske šole v Trstu skoraj stalno, a od leta 1841 dalje stalno zanimali za šolanje svojih kadrov v njej. Velik porast števila dijakov in študentov na šoli beležimo v dobi, ko se je začelo v večji meri razvijati slovensko ladjarstvo. To je razumljivo, kajti tedaj je tudi propaganda za morje dosegla pri naših ljudeh enega od svojih viškov. Sicer ni popolnoma razumljivo, zakaj so se naši ladjarji tako malo posluževali slovenskih diplomiranih navtikov, kajti dejstvo, da se jih je precejšnje število zaposlilo pri avstrijskem Lloydju priča, da naši navtiki niso zaostajali za drugimi. Primeri kot sta na primer Sirk in Marušič – in takih je bilo precej – dokazujejo, da je bila uprava Lloydja popolnoma zadovoljna z njimi, ker so svoje naloge izvrševali skrbno in častno.

Ob zaključku lahko rečemo, da je tržaška pomorska šola od svoje ustanovitve do prve svetovne vojne izpolnila svoje naloge tudi nasproti našemu narodu. Po prvih raziskavah – in te še niso zaključene – je šola dala 500 in več diplomiranih navtikov, strojnikov, konstruktorjev, astronomov in ladjedelskih mojstrov, ki verjetno niso delovali samo v Avstriji, temveč po vsem svetu. 500 diplomiranih ni majhno število. Upati je, da bodo nadaljnja raziskovanja dognala, da jih je bilo še več in da bo večje tudi število tistih, ki se jih bo dalo slediti v nadaljnjem pomorskem življenju.

Tabela 1: Številčni pregled slovenskih študentov in dijakov na Pomorski šoli v Trstu med leti 1754 in 1914

|                                                      | Čas od – do   |               |               |               |               |               |               |               |               |               | Skupaj |
|------------------------------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|--------|
|                                                      | 1754/<br>1800 | 1801/<br>1840 | 1841/<br>1850 | 1851/<br>1860 | 1861/<br>1870 | 1871/<br>1880 | 1881/<br>1890 | 1891/<br>1900 | 1901/<br>1910 | 1911/<br>1914 |        |
| Redna navtična šola                                  | 5             | 20            | 8             | 22            | 21            | 17            | 13            | 7             | 14            | 13            | 140    |
| Normalni trimesečni tečaj za kapitane (pred izpitom) | 5             | 1             | -             | 1             | 2             | 2             | 1             | 10            | 38            | 21            | 78     |
| Redni šestmesečni tečaj za kapitane (pred izpitom)   | 2             | 6             | 16            | 18            | 22            | 9             | 16            | 21            | 6             | 3             | 119    |
| Prostovoljni tečaj za kapitane                       | -             | -             | 32            | 2             | -             | -             | -             | -             | -             | -             | 34     |
| Prostovoljni izpit za kapitane (izreden)             | -             | -             | 1             | 1             | -             | -             | -             | -             | -             | 1             | 3      |
| Strokovni kapitan-ski izpit (izredni)                | -             | -             | 4             | -             | -             | -             | -             | -             | -             | -             | 4      |
| Redna strojna šola                                   | -             | -             | 3             | -             | -             | 20            | 1             | -             | -             | -             | 24     |
| Redna šola za ladjedelske konstruktorje              | -             | -             | -             | 1             | 2             | 3             | 3             | -             | -             | -             | 9      |

Samo morje je vedelo: zbrani prispevki k slovenski pomorski zgodovini 2

|                                                             | Čas od – do   |               |               |               |               |               |               |               |               |               | Skupaj |
|-------------------------------------------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|--------|
|                                                             | 1754/<br>1800 | 1801/<br>1840 | 1841/<br>1850 | 1851/<br>1860 | 1861/<br>1870 | 1871/<br>1880 | 1881/<br>1890 | 1891/<br>1900 | 1901/<br>1910 | 1911/<br>1914 |        |
| Redni tečaji za lad-<br>jedelske konstruk-<br>torje         | -             | 1             | 1             | 1             | 2             | 1             | 1             | -             | -             | -             | 7      |
| Višji tečaji za lad-<br>jedelske konstruk-<br>torje         | -             | -             | -             | 5             | -             | -             | -             | -             | -             | -             | 5      |
| Redni tečaji za<br>plovne ladjedelske<br>mojstre            | -             | -             | -             | -             | -             | 3             | 8             | 13            | -             | -             | 24     |
| Redni tečaji za lad-<br>jedelske mojstre<br>(v proizvodnji) | -             | -             | -             | -             | 2             | 6             | 9             | 32            | -             | -             | 49     |
| Višji tečaji za lad-<br>jedelske mojstre<br>(predelavce)    | -             | -             | -             | 1             | -             | -             | -             | -             | -             | -             | 1      |
| Redni tečaji za po-<br>morske astronome                     | -             | -             | -             | 1             | -             | -             | -             | -             | -             | -             | 1      |
| Višji tečaji za po-<br>morske astronome                     | -             | -             | -             | 4             | -             | -             | -             | -             | -             | -             | 4      |
| SKUPAJ                                                      | 9             | 28            | 65            | 57            | 51            | 61            | 52            | 83            | 58            | 38            | 502    |

## Maribor – mesto pomorščakov (1821–1945)

Imamo vso pravico reči, da smo v povojni dobi naredili na proučevanju in poznavanju naše zgodovine več kot je bilo storjenega ves prejšnji čas. V proučevanje smo vnesli nove aspekte, prišli do novih dognanj, dobili smo nove poglede na zgodovinska dogajanja. Seveda nismo dognali vsega. In prav je tako, saj bi drugače naši znanstveniki ne imeli kaj početi. Torej novi aspekti in novi pogledi. Na en tak aspekt iz zgodovine Maribora, ki ga še ni nihče obravnaval, bi rad opozoril naše zgodovinarje, tj. na delež južno-štajerske prestolnice v kadrovske zgodovini vojnega in trgovskega pomorstva.

Ljubljana, Maribor, Celovec, Graz, Celje, Beljak, Kranj, Škofja Loka, Brežice, to so mesta, ki so dala v pomorstvo veliko število ljudi. Zaradi svoje lege ob magistralnih cestah so še toliko bolj zanimiva, kakor si trenutno lahko mislimo. Med njimi je morda Maribor zaradi ne prevelikega števila prebivalcev, zaradi prometa in kasneje zaradi razvijajoče se industrije, najzanimivejši. Vendar začetkov njegovega kadrovskega udejstvovanja v mornariških vrstah ne pogojuje niti eden od omenjenih faktorjev, ampak mariborska policija, ki se je hotela rešiti mladostnih prestopnikov, pri čemer so jo neredko podprli tudi starši prizadetih. Tako je, da pride mo naravnost v problem, mariborska policija do leta 1825 poslala v mornarico vsaj 15 mladincev, ki so jih furmani v spremstvu žandarja prepeljali v Trst. Sedem takšnih mladincev se pojavi že naslednje leto. Med njimi je bil tudi kasnejši nadporočnik mornariškega topništva Tomaž Vračko.<sup>1</sup> Leta 1828 so žandarji pripeljali do Trsta še 5 prestopnikov.<sup>2</sup> Prvi znani mariborski kader v avstrijski vojni mornarici je bil torej sestavljen iz 27 mladinskih prestopnikov, med katerimi se je le eden razvil v podoficirja in nato v oficirja. Vse omenjene je mornarica »prepričala«, da so se »prostovoljno« prijavili za 16 let službovanja.

Omeniti je treba, da se ti fantje v mornarici niso slabo obnesli. Bodi na ladjah kot pravi mornarji, ali v trdnjavah kot pomorska pehota in artilerija, so odlično opravljali svojo dolžnost. Za svojo službo so prejemale za tiste čase precej visoko plačo. Kar pa je zelo važno, po nekaj letih so se vračali v Maribor na krajše dopuste in tam so prepričali tudi prve res-

1 Prim. Pahor 1979; ÖStA, KA, »Qualificationsliste 255/6320« [glede Vračka]. Vsi originalni viri, ki jih navajam v tem spisu glede avstrijske vojne mornarice so v Vojnem arhivu na Dunaju. Navajam jih skrajšano. Na koncu prim. seznam kratic.

2 Ibid., str. 10.

nične prostovoljce, da so se podali na morje. Tako je do leta 1840 prišlo v mornariške vrste vsaj 32 mariborskih prostovoljcev. Med njimi je bil tudi kasnejši zaupni vratar mornarice Ivan Mulec,<sup>3</sup> ki je bil artilerijski podoficir. To je do leta 1840 vse, seveda vsaj po znanih virih. Zanimivo pa je, da je že v prvih desetletjih več prostovoljcev kot prestopnikov. Nimamo virov o ljudeh, ki so morebiti služili v trgovski mornarici, najbrž pa ni bilo brez njih.

Najmanj mornariškega kadra je dal Maribor v letih med 1841 in 1848, ko se predvsem gorenjsko-koroški del celinske Slovenije zelo lepo uveljavlja s svojim kadrom. V tem času je prišlo iz Maribora v vrste vojne mornarice le pet ljudi. Tri je poslala policija. Med njimi je bil leta 1821 rojeni Anton Dworschek,<sup>4</sup> ki je moral leta 1841 podpisati »prostovoljno« izjavo o 16-letnem službovanju. Začel je v izkrcevalni pehoti kot navaden vojak, tri leta kasneje je napredoval v podoficirja, leta 1857 v nadporočnika, nakar se je preusmeril v intendanturo in je leta 1874 dosegel položaj mornariškega komisarja tj. rang majorja. Kmalu za njim je prišel pravi prostovoljec Janez Kramberger,<sup>5</sup> ki je leta 1847 napredoval v podoficirja izkrcevalne pehote. Leta 1849 je bil ranjen pred Benetkami, nato so ga brez uspeha zdravili do leta 1851, ko je bil premeščen v kopne službe mornarice. Zadnji Mariborčan, ki je v tem času stopil definitivno v mornarico je bil Wilhelm Tegetthoff. Med mornariške kadete je stopil leta 1845 po najuspešnejšem šolanju v zgodovini avstrijskega pomorstva.<sup>6</sup> Kakor vemo, je zelo hitro napredoval. Po sedmih letih službe je bil poročnik bojne ladje, po šestnajstih kapetan bojne ladje, po devetnajstih kontra- in po enaindvajsetih viceadmiral. Ta čin je dobil po zmagi v bitki pri Visu leta 1866. Umrli je leta 1871, star komaj 44 let.

Kakor je to prvo obdobje prineslo maloštevilni resnično prostovoljni kader, tako je drugo administrativno obdobje, ki ga imenujemo po danskem viceadmiralu von Dahlerupu, predstavljalo tudi v Mariboru, kakor po vsej Sloveniji, pravo odkritje pomorskega kadra. Predvsem so tu štirje pomorski oficirji, ki so se šolali v tako imenovani Pomorski šolski četi v Trstu, ki je nadomestila beneško pomorsko akademijo. Prvi je bil Franc La Motte, ki je šolanje končal leta 1854, leta 1866 pa dosegel čin poroč-

3 ÖStA, KA, »Grundbuchblätter der K. u. k. Marine-Offiziere und Beamte 14/2330.«

4 ÖStA, KA, »Grundbuchblätter der K. u. k. Marine Kommandierte 1 A-F.«

5 ÖStA, KA, »Manschaftgrundsbuchblätter Matrosenkorp fasc. 42/123.«

6 ÖStA, KA, »Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 233/5731b in Isolierten 1/70.« In drugi viri.

nika bojne ladje, kasneje pa se je usmeril v pomorsko izkrcevalno pehoto.<sup>7</sup> Drugi je bil Andrej Ziller, ki je šolanje končal leta 1859. Leta 1873 je bil povišan v poročnika bojne ladje, kmalu nato (1874) je umrl.<sup>8</sup> Ostala dva sta končala šolanje leta 1861 oz. 1862. Dalje od stopnje kadeta njunima karierama ne moremo slediti.<sup>9</sup> Sledijo štirje infanteristi, ki so se kasneje razvili v podoficirje in oficirje izkrcevalne pehote. Prvi je bil Ferdinand Wenedikter, ki je prišel leta 1849 nekaj dni pred Lovrencem Ramutho. Med blokado Benetk sta oba napredovala v podoficirja. Leta 1866 sta dobila poslednje čine. Ramutha je postal nadporočnik, Wenedikter pa kapetan 1. reda mornariške pehote, čez tri leta jima je sledil infanterist Leopold Schmidl, ki je leta 1859 napredoval v podporočnika iste stroke.<sup>10</sup> Četrtri je že imenovani La Motte. Med oficirje prištevamo še dva zdravnika in sicer dr. Leopolda Forsterja, ki je bil rojen leta 1822 v Lovrencu na Pohorju, v mornarico pa je odšel iz Maribora. Drugi je dr. Jurij Heilensperger, o katerem nimamo podrobnejših podatkov.<sup>11</sup> Naj omenim, da je dr. Forster leta 1859 dosegel čin zdravnika bojne ladje, kar odgovarja činu polkovnika. Sem spada tudi Henrik Nagy, ki je začel kariero kot dnevni uradnik, leta 1866 pa napredoval v upravnega oficila 1. reda. Služil je do leta 1890.<sup>12</sup> V Dahlerupovi administraciji imamo torej že 10 mariborskih mornariških oficirjev in uradnikov. K tem pa moramo prišteti še Jožefa Prucknerja, ki je začel kariero kot nižji mojster arsenala tj. v rangi strojnega podoficirja. Leta 1866 se je kot tak zaposlil v puljskem arsenalu, leta 1898 pa je bil upokojen kot višji inženir strojnega pogona, kar pomeni, da je med službovanjem študiral in postal odličen strojni inženir.<sup>13</sup>

Anali avstrijske vojne mornarice beležijo v tem času 16 mariborskih podoficirjev. Razvrščeni so takole: 6 je bilo podoficirjev izkrcevalne peho-

7 ÖStA, KA, »Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 120/2944.«

8 ÖStA, KA, »Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 260/6451.«

9 ÖStA, KA, »Grundbuch der K. u. k. Marine Offiziere und Beamte 4/33 [kadet Fri-derik Oton Scholley] in Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 116/2857 [kadet Ivan Emil Kubin].«

10 ÖStA, KA, »Qualificationslisten 248/6128 [za Wenedikterja prim.], Grundbuchblätter der K. u. k. Kriegsmarine 715 [za Ramutho] in Grundbuchblätter der K. u. k. Marine Kommandierte 4 S–Z [za Schmidl].«

11 ÖStA, KA, »Grundbuchblätter der K. u. k. Marine-Offiziere und Beamte 16/2719 [za dr. Forsterja] in Conduitleiste 1854 [za dr. Heilenspergera].«

12 ÖStA, KA, »Grundbuchheft der Marine Isolierten 4/553.«

13 ÖStA, KA, »Qualificationslisten 183/4465.«

te, 5 podoficirjev palube, 3 so pripadali mornariški artileriji in dva strokam arsenala.<sup>14</sup> K vsem tem moramo prišteti še kakih pet uradnikov trgovske mornarice v Trstu, katerih imena in dejavnost bo treba še ugotoviti.

Potemtakem imamo za čas Dahlerupove administracije (1849–1868) 28 pomorskih oficirjev, podoficirjev in uradnikov iz naše severne prestolnice. To na prvi pogled ni mnogo. Ali treba je reči, da so bila v tem času napredovanja še precej redka, čeprav so bili slovenski pripadniki mornarice v tem že na boljšem kot npr. hrvaški, italijanski in madžarski. Na vsakega slovenskega oficirja, podoficirja in uradnika je v tej dobi prišlo po 6 slovenskih mornarjev prostovoljcev. V veliki meri je mogoče temu slediti tudi po pokrajinah in mestih. Za Maribor pa to dejstvo prav lahko vzamemo kot pravilo. Tako dobimo – poleg omenjenih – še okoli 170 mornarjev, kar pomeni okoli 200 pomorščakov v 19 letih, ali povprečno več kot 10 na leto. To pa je že precej, število pa je bilo gotovo še precej večje.

Od leta 1866 do 1871 je bil na čelu mornarice Wilhelm Tegetthoff, deloma kot poveljnik, deloma kot cesarjev svetovalec za mornariške zadeve in potrebe. Leta 1868 je dal reformirati mornariško administracijo s tem, da je bila deloma izpopolnjena, deloma pa poenostavljena. Tako reformirana administracija je bila v veljavi do leta 1882. Pravilo Tegetthoffove personalne administracije je bilo: maksimalno izkoristiti star oficirski, predvsem pa uradniški kader. Zato je v njegovi dobi zelo malo namestitev novih uradnikov, z izjemo intendantskih strokovnjakov. Tudi šolanje oficirjev je v tedanji dobi doživljalo precejšnjo spremembo, ki je v osnovi pomenila vsebinsko poglobitev, ker je postajalo vedno bolj zahtevno in je vedno bolj natančno in ažurno spremljalo vse novosti v gradnji ladij, v strategiji in taktiki, v navtičnih znanostih, skratka v vseh vojno-pomorskih disciplinah. Zato se ne čudimo, če je v tej dobi prišlo s slovenskega ozemlja razmeroma manj oficirjev kot v prejšnji administraciji. Vsebinsko obogatitev najdemo pri nas v odlično šolanih oficirjih, ki so razmeroma lahko napredovali, ker so imeli s šole dobro podlago. Med 44 bodočimi oficirji, ki so prišli tedaj iz slovenskega cestnega križa, so

14 ÖStA, KA, »Conduitleiste 1849–1858 fasc. 21 [izkrcevalna pehota: Jožef Thalen], fasc. 22 [Franc Majer], fasc. 17 [Ivan Klep in Karl Deutscher], fasc. 9 [Avgust Wenedikter], fasc. 28 [in Ivan Julij Kubin], fasc. 27 [podoficirji palube: Vinko Grampuž ali Trampuž], fasc. 35 [Karl Baatz in Mihael Lekine], fasc. 33 [Rupert Robič in Jožef Martini], fasc. 17 [artilerijski podoficirji: Ivan Klep], fasc. 22 [Ivan Schloss in Ivan Oswald], Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 90/2237 [arsenal: nižji strojni mojster (položaj vodnika) Franc Huth] in Grundbuchblätter der K. u. k. Kriegsmarine Seearsenal in Pola 1/109 [delavec 2. reda (položaj podnaredmka) Vinko Lesjak].«

bili trije Mariborčani. Prvi se je na akademijo na Reki vpisal Hannibal Bouvier<sup>15</sup> leta 1868. Drugi je bil Jožef Henkl,<sup>16</sup> ki se je vpisal leta 1870 in tretji Herman Vielhaber,<sup>17</sup> ki se je vpisal leta 1875. Prvi je dosegel čin kapetana bojne ladje, drugi čin kapetana korvete in tretji čin poročnika bojne ladje, četrti oficir je bil dr. Bertold Juttner,<sup>18</sup> ki je bil sprejet leta 1874 kot zdravnik korvete (major), a je že leto dni kasneje umrl. Leta 1872 je bil sprejet mariborski dijak, sicer rojen v Račah, Anton Enoch.<sup>19</sup> Nastopil je kot intendantski pripravnik. Leta 1899 je bil že na stopnji mornariškega komisarja. Sledi še inženir Alojzij Feyer,<sup>20</sup> ki je službo nastopil leta 1868 in po štirih letih dosegel naziv ladjedelskega inženirja 3. reda. V arsenalu je ostal vsaj do leta 1882.

Malo je tudi mariborskih podoficirjev. Toda tudi med tem kadrom opazimo vsebinsko poglobitev. Mariborčani so prvi opustili službe v pomorski izkrcevalni pehoti in se bolj usmerjali v prave pomorske stroke. Tako imamo med 16 podoficirji te administracije 6 podoficirjev palube, 3 strojnike, 2 krmarja in 5 artileristov.<sup>21</sup> Vsi so se povzpeli od navadnih mornarjev in mornariških vajencev. Krmar Lovrenc Hansi se je leta 1890 preselil v arsenal, kjer je 21 let kasneje dosegel naziv višjega mojstra.

15 ÖStA, KA, »Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 21/522.«

16 ÖStA, KA, »Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 80/1979.«

17 ÖStA, KA, »Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 243/6007.«

18 ÖStA, KA, »Grundbuchblätter der K. u. k. Marine-Offiziere und Beamte 3/475. 18 in 3/475.«

19 ÖStA, KA, »Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 47/1160.«

20 ÖStA, KA, »Grundbuchblätter der K. u. k. Kriegsmarine 1501.«

21 ÖStA, KA, »Manschaftgrundbuchblätter 25 m 565–10 [podoficirji palube: Mihael Bogdan Dobečar], 48 m 320 [Ignac Rajmond Jurgec], 220 m 220–224 [Gustav Fromm], Evidenz der K. u. k. Marine Patental Invaliden 5 Pz [Franc Pernek], Manschaftgrundbuchblätter 221 m 177 [Janez Kuzman], 247/36 [Močan Maksimilijan], 215 m 8 [Štirje so prišli v mornarico v starosti pod 17 let kot mladeniči palube, kar pomeni mornariški vajenci. Podoficir stroja: Jurij Keutsch], Konduitleiste Verschiedene fasc. 31/2491 [Remm Avgust], 211 m 53 [Ivan Erhart], 90 M 171–228 [Vsi so prišli kot vajenci v starosti pod 17 let. Podoficirji krmila: Bogdan Janez Schnoppel], Grundbuchblätter der K. u. k. Kriegsmarine 2869 [Hansi Lovrenc], Manschaftgrundbuchblätter 29 m 1716 [podoficirji ladijske artilerije: Bernard Enzmann], 68 m 171–76 [Anton Neudecker, sicer rojen v Grazu], 33 m 681 [Franc Fras], 68 m 172–68 [Franc Neudecker, brat Antona] in 214 m 279 [Anton Kadrnka].«



Administracija Tegetthoffa je sprejela torej vsega 22 mariborskih mornariških starešin. To je za admiral, ki je zelo rad sprejemal Štajerce, malo. Toda letno povprečje nikakor ne pade, ampak se celo nekoliko dvigne že samo na osnovi vojne mornarice, če namreč vzamemo isto osnovo napredovanj, ki smo jo opazili v prejšnji administraciji, in je še vedno realna, tj. po 6 mornarjev na enega starešino, pridemo do števila 154 pomorščakov ali do letnega povprečja 11,4 kar je nekoliko bolje kot v Dahlerupovi dobi, če k mornariškim starešinam dodamo še tri kapitane dolge plovbe tj. Aleksandra Weigla, Ivana Kozpela in Henrika Kramarja, ki so se šolali v Trstu, se poprečje dvigne na 11,6. čeprav je zelo verjetno, da bomo v še neraziskanih virih našli še več Mariborčanov, končno število pomorščakov te dobe, kakor tudi letno povprečje, nista bistveno važni. Važno je predvsem dejstvo, da se naši ljudje vedno bolj oprijemljejo pravih pomorskih strok in da opuščajo izrazito vojnopomorske, ki so po bitki pri Visu precej zastarele. To se na primeru Maribora, kljub majhnemu številu, precej dobro vidi.

Gotovo pomeni Tegetthoffova administracija za personalno izobraževanje oficirjev in podoficirjev avstrijske vojne mornarice korak naprej. Tega pa ne moremo trditi za tehnično in številčno stanje avstrijskih plovil v odnosu do italijanskih. V enajstih letih po Tegetthoffovi smrti se je poražena italijanska mornarica okrepila po številu ladij in po tehnični opremljenosti. Tako po številu plovil kakor po številčnem stanju kadra je italijanska mornarica vsaj trikrat prerasla avstrijsko. Zato je Celovčan Maksimilijan Daublebsky, ko je leta 1883 nastopil kot komandant mornarice, sprejel določene ukrepe, da bi preprečil italijanskemu imperializmu moreritne akcije proti Istri in Dalmaciji. Uspelo mu je povečati in modernizirati floto, povečati zmogljivost arsenalov, modernizirati in razširiti pristanišča in dopolniti utrjene mornariške postojanke. Zato pa je bilo potrebno več kadra, strokovno bolj razvejanega oz. specializiranega v posamezne nove vojnopomorske panoge kakor so bile na primer torpedistika, telegrafija in druge. Da bi to dosegel, je moral med drugim preurediti tudi personalno administracijo, ki je dobila nove, izpopolnjene personalne liste. Obdobje od leta 1883 do von Spaunove reforme leta 1903 je znano kot obdobje administracije Daublebskega, in je za slovenske razmere med najvažnejšimi. Daublebsky se je namreč v svoji politiki naslanjal v glavnem na kader, ki je izhajal iz naših dežel. Le-ta mu je na Dunaju priboril marsikateri uspeh, ki se je zdel trenutno brez velikega pomena, a se je v prvi svetovni vojni lepo obrestoval.

A tu je treba reči, da je začel tudi Maribor v tem času dajati odličen oficirski kader. V letih administracije Daublebskega je odšlo v voinopomorsko akademijo na Reki 9 Mariborčanov. Trije so odnehali pred koncem šolanja v glavnem zaradi bolezni.<sup>22</sup> Med ostalimi pa srečamo dva kasnejša kontraadmirala tj. Konstantina Radeya<sup>23</sup> in Pavla Pachnerja.<sup>24</sup> Prvi je napredoval leta 1916, drugega pa je avstrijska vlada s tem činom odlikovala leta 1919 skupaj z Benešem Milenkovičem iz Konjic. Sledijo trije bodoči kapetani korvete. To so Anton Bastendorf, Artur Jettmar in njegov brat Eberhard Henrik. Končno je tu še Anton Delago, ki je odšel v rezervo na stopnji kadeta po težki infekcijski bolezni, srečamo ga pa – precej kasneje – v trgovski mornarici. Iz mariborske gimnazije sta odšla v mornarico dva aspiranta. Leta 1891 srečamo Antona Šprajca, pet let za njim pa Kurta Reiserja. Oba sta dosegla čin poročnika bojne ladje. V istem času je bilo sprejetih šest uradnikov intendanture prav tako iz Maribora. Med njimi sta bila kasnejša višja mornariška komisarja (rang polkovnika) Otmar Jožef von Franz<sup>25</sup> in Franc Zorko.<sup>26</sup> Dva, tj. Adolf Johan Jobst in Franc von Ritter sta napredovala do stopnje mornariškega komisarja 1. reda, kar odgovarja rangu podpolkovnika oz. kapetana fregate.<sup>27</sup> Peti tj. Jožef Minarik je med prvo svetovno vojno napredoval do stopnje mornariškega komisarja 2. reda (rang majorja).<sup>28</sup> Zadnji je bil komisarski pravnik Rihard Stieger, ki pa je bil po enem letu odpuščen kot invalid.<sup>29</sup> Leta 1900 se je v mornarico vrnil že imenovani Karl Baaz, to pot kot vojni pisar. V istem položaju mu je leto dni kasneje sledil Jožef Vrečko, ki pa je napredoval od navadnega delavca preko podoficirskih položajev v arse-

22 ÖStA, KA, »Grundbuch der Marineakademie in Fiume [gre za Leona Dolkovskega (1868), Vladimirja Ožbolta (1882) in Roberta von Gariboldija (1893)].«

23 ÖStA, KA, »Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 185/4524.«

24 Bayer von Bayersburg 1959, 48; Almanach für die k. k. Kriegs-Marine 1918, 518. Originalnih dokumentov o Pachnerju, razen prevedbe v čin kontraadmirala, nisem našel. O njem je znano, da je med obema vojnama plul kot kapitan dolge plovbe za različne družbe po svetu, med drugim tudi za Loyd.

25 ÖStA, KA, »Grundbuchblätter der K. u. k. Kriegsmarine 1362.«

26 ÖStA, KA, »Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 223/5394.«

27 ÖStA, KA, »Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 193/4711 in Grundbuchblätter der K. u. k. Kriegsmarine 1338.«

28 ÖStA, KA, »Grundbuchblätter der K. u. k. Kriegsmarine 1346.«

29 ÖStA, KA, »Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 228/5539.«

lu.<sup>30</sup> Opazen je razkorak med intendantskimi oz. komisarskimi uradniki. Takemu stanju pa lahko sledimo po vsej Sloveniji.

Jasno je, da so bili potrebni tudi dušebrižni in strokovni oficirji in uradniki. Iz Maribora jih je v tem času prišlo pet. Tu je v prvi vrsti zdravnik, dr. Karl Flick, sicer rojen v Lipnici, pristojen pa v Maribor, ki se je prijavil leta 1887. Leta 1910 je bil upokojen kot zdravnik bojne ladje.<sup>31</sup> Sledi mornariški župnik dr. iur. Anton Pinter, ki se je prijavil leta 1902 in služil do konca prve svetovne vojne.<sup>32</sup> Leta 1896 je stopil v službo vojnega arsenala v Pulju inženir Karl Franc Pusswald, ki je leta 1899 napredoval v ladjedelskega inženirja 3. reda.<sup>33</sup> Leta 1891 je prišel v mornarico Peter Evermann. Prijavil se je kot mornar z 12-letno službo, vendar je že leta 1895 napredoval med strojne risarje.<sup>34</sup> Ivan Demmel je imel podobno kariero. Leta 1884 je prišel v mornarico kot mladenič stroja. Dve leti kasneje je bil že strojni tehnik. Do leta 1891 je napredoval po podoficirski liniji. Tedaj pa je postal vodja strojnega pogona (tedaj rang strokovnega kapešana).<sup>35</sup> Vsega imamo torej 21 novih navtičnih in strokovnih oficirjev in uradnikov. Za mesto kot je bil tedaj Maribor precej veliko število.

Malodane revolucionarna preobrazba se je v dobi Daublebskega izvršila v slovenskem podoficirskem kadru. Medtem ko smo imeli v prvih obdobjih največ podoficirskega kadra v mornariški izkrcevalni pehoti, v tretjem obdobju pa v palubni stroki, ki je nekako logično nadaljevanje pehote v mornarici. imamo v tej dobi največ strojnega kadra. To velja za vso Slovenijo z izjemo sedanje Slovenske Istre. Posebej pa to velja za večja mesta, kjer se je razvijala industrija. V Mariboru je to še posebej razvidno. Medtem ko so od tu prišli ves čas Tegetthoffove administracije le trije strojni podoficirji, jih je prišlo v času Daublebskega 18.<sup>36</sup> Če prište-

30 ÖStA, KA, »Evidenzblätter der K. u. k. Marine Pensionirten 2/1/51 in Konduitsliste Verschiedene 2. ser. 41/3320.«

31 ÖStA, KA, »Grundbuchblätter der K. u. k. Kriegsmarine 994.«

32 ÖStA, KA, »Grundbuchblätter der K. u. k. Kriegsmarine 1898.«

33 ÖStA, KA, »Grundbuchblätter der K. u. k. Kriegsmarine 1707.«

34 ÖStA, KA, »Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 48/1198.«

35 ÖStA, KA, »Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 39/954.«

36 ÖStA, KA, »Evidenz der K. u. k. Marine Patent Invaliden 4/147 [vodnik strojne stroke Boštjan Ogrizek], Mannschaftgrundbuchblätter 1902–1918/1909–7/444 [nižji vodniki Alojz Erjavičnik], 228 m 238 [Anton Osirnik], 236 m 187 [Avgust Maria Remm], 362 m 137 [naredniki: Hubert Tambour], 244 m 5 [Kari Schedi], 282 m 151 [Oton Franc Rudež-Baumgartner], 313 m 7 [Ivan Lazaruk], 330 m 292

jemo še 8 podoficirjev artilerije, ki so se morali specializirati v mehaničnih strokah,<sup>37</sup> potem vidimo, da je samo iz Maribora prišlo 26 bodočih strojnikov in mehanikov, ki so bili uporabni tudi v industriji. (Vsiljuje se misel, da je razvijajoča se industrija pomagala pri usmerjanju mladine v mornarico, da bi, po odsluženju prostovoljne vojaške obveze, dobila dobro izšolan in izvežban srednjetechnični, predvsem strojni kader. Tega so rabili tudi vojni arsenali in druge ladjedelnice, zato je bil marsikateri Mariborčan kasneje usmerjen tudi tja.) Podoficirjev palube je bilo v tem času 14, kar pomeni 8 več kot v času prejšnje administracije.<sup>38</sup> Zato pa se zmanjša število podoficirjev drugih strok, kajti beležimo lahko le še po enega podoficirja krmarske stroke, provianta<sup>39</sup> in pa mornarja, ki se je razvil v strojnega mojstra arsenala.<sup>40</sup> Torej je v času Daublebskega prišlo iz Maribora 43 podoficirjev, ali še enkrat več kot v času Tegetthoffove administracije. Spricho gradnje nove vojne mornarice je to popolnoma razumljivo, saj podoben pojav srečamo po vsej Sloveniji.

Iz obdobja Daublebskega lahko za Maribor potegnemo sledeče zaključke: 1. V vojno mornarico je odšlo skupaj 64 bodočih mornariških starešin. kar pomeni povprečno po tri na leto. 2. V vsem obdobju opazamo med Slovenci neverjetno visoko število napredovanj. Povprečno pri-

[Ivan Breznik], 367 m 157 [Jožef Domnik ali Dominik], Evidenzblätter der K. u. k. Marine Pensionirten 3 [Ferdinand Simmerl], Mannschaftgrundsbuchblätter 1902–1918/1902–1/491 [Žiga Sobotka], 187 m 111 [podnaredniki: Karl Kufschmied], 273 m 291 [Franc Vodošek], 341 m 89 [Miroslav Martinec], 343 m 19 [Franc Temerl], 370 m 57 [Franc Roškar] in 386 m 132 [Jožef Stackl].«

37 ÖStA, KA, »Grundbuchblätter der K. u. k. Kriegsmarine 2394 [podoficirji artilerijske stroke: štabni vodnik artilerijske stroke Rudolf Tinauer], Mannschaftgrundsbuchblätter 234 m 75 [naredniki: Jožef Erhart], 334 m 223 [Ivan Golob], 35 m 73 [Ivan Fras], 370 m 153 [Henrik Schneider], 49 m 1804 [podnaredniki: Henrik Kadrnka], 242 m 726 [Ludvik Klöpfer] in 304 m 91 [Rudolf Mikuž].«

38 ÖStA, KA, »Manshaftgrundsbuchblätter 310 m 23 [podoficirji palube: nižji vodnik palube Vinko Stepišnik], 310 m 237 [narednika Matej Habjančič], 329 m 117 [in Franc Kos], 249 m 5 [podnarednika Jožef Deutschmann], 302 m 289 [in Ferdinand Heinzl], 273 m 110 [nižji podnaredniki: Rihard Stiplovšek], 320 m 291 [Franc Pučko], 338 m 277 [Rudolf Czerny], 247 m 139 [Adolf Jager], 348 m 159 in Evidenz der K. u. k. Marine Patent Invaliden 4/132 [Jožef Vrenko], 239 m 1918 [Anton Kadlec], 384 m 6 [Robert Karmel], 247 m 145 [Jožef Jager] in 351 m 161 [Miroslav Zidar].«

39 ÖStA, KA, »Manshaftgrundsbuchblätter 385 m 385–147 [podoficir krmarske stroke Rudolf Pešorn] in 352 m 190 [nižji podnarednik, podoficir provianta narednik-vodnik Just Kircheggner].«

40 ÖStA, KA, »Evidenz der K. u. k. Marine Patent Invaliden 5/J 1 [mojster arsenala je postal Gottfried Juptner, mornar prostovoljec z obveznostjo 12 let].«

de po en slovenski starešina na štiri mornarje našega rodu. To velja tudi za Maribor, pomeni pa, da je odšlo v tem času v vojno mornarico najmanj 320 mariborskih mladeničev. K vsem tem je treba dodati še v Trstu šolana kadeta trgovske mornarice Petra Delaka in Antona Šprajca in najmanj kakih 20 mornarjev na trgovskih ladjah in uradnikov v ladjarskih družbah. To daje za celotno administrativno obdobje Daublebskega najmanj 350 mariborskih pomorščakov, ali povprečno 17,5 na leto. Podatek kaže, da je povprečje precej naraslo in da se je Maribor tako v vojnopomorskem kakor v trgovskopomorskem personalu lepo uveljavil.

Že številke, ki smo jih navedli doslej pomenijo mnogo, saj lahko rečemo, da se je od leta 1821 do konca leta 1902 zbralo v mornaricah okoli 880 Mariborčanov in od tega samo 30 takih, ki jih ne moremo imeti za prostovoljce. V romantičnem stoletju, kakršno je bilo 19. so iskali moroda avanture, nova spoznanja in dolgotrajna potovanja, ki so jih obljubljali propagatorji vojnega pomorstva po Slovenskem, predvsem furmani. Gotovo pa so iskali tudi dolgotrajno garantirano zaposlitev, ki je trajala kolikor je trajala podpisana službena obveza. In ker je mornarica poskušala svojim odpuščenim ljudem najti zaposlitev kjerkoli na kopnem, je to število Mariborčanov gotovo razumljivo.

Imamo pa vso pravico domnevati, da se bo končno število mariborskih pomorščakov tega razdobja še povečalo. Predvsem je treba poudariti, da personalni viri niso v celoti ohranjeni. Za obdobje od leta 1812 do 1848 so precej fragmentarni. Precej podobno je stanje personalnih virov Tegetthoffove administracije. Veliki strateg in zmagovalec pri Helgolandu in pri Visu ni imel birokratskih sposobnosti. Cenijo, da se je zgubila okrogla četrтина personalnih virov njegovega časa. Von Spaunovi reformi pripisujejo vsaj 15 % izgubljenih virov za leta od 1892 do 1902. Da bi dopolnili vrzeli, bi morali pregledati vso dokumentacijo mornariških bolnic in okrevališč od Benetk preko Trsta do Reke in Budve in poiskati manjkajoče podatke med bolniškimi listi. Tega gradiva pa je toliko, da bi tak pregled terjalo delo večje ekipe, ki bi trajalo nekaj let. Na podlagi posameznih pregledanih fasciklov cenim, da bi dobili še vsaj 150 do 180 Mariborčanov, predvsem pa najbrž vse tiste, ki so se prijavili v letu 1849, ki jih v obstoječih virih pogrešamo.

Veliko težav nam dela zadnje administrativno obdobje. Von Spaun si je zamislil zgleden pregled personalnih aktov in sposobnosti posameznikov. Admiral Haus je tedanja personalno administracijo visoko cenil in ji ni ničesar dodal. Težave pa so v tem, da je Avstrija med leti 1924 in 1927

predala vse vojaške personalne dokumente, ki so nastali med leti 1902 in 1918, državam naslednicam. Vsi dokumenti, ki so bili izročeni Jugoslaviji, so se med drugo svetovno vojno izgubili, tisti pa, ki so bili izročeni Italiji – med njimi so dokumenti Štajercev, ki so se po prvi svetovni vojni odločili živeti v Trstu, Istri in Zadru – niso dostopni za javnost. Seznami izročenih dokumentov, ki so ostali v vojnem arhivu na Dunaju, pa so tako neenotno sestavljeni, da ni mogoče rekonstruirati popolnega števila naših ljudi, še manj pa njihovih činov in položajev. Iz poskusov, ki sem jih opravil deloma na Dunaju, deloma v Piranu in ki sem jih dopolnil s terenskimi podatki, pa sem prišel do rezultatov, ki so najbrž zelo blizu resničnemu stanju.

Enostransko pa moramo – če hočemo zvedeti kaj več – ločiti zadnjo administrativno dobo na dve krajši razdobji tj. do leta 1910 in od leta 1911 do 1918. Med prvo svetovno vojno je služilo v mornarici najmanj 36 podoficirjev, ki so se prijavili med leti 1903 in 1910. V istem času je služilo tudi 7 mariborskih oficirjev in uradnikov, ki so se izšolali v času Daublebskega. Dodati moramo enega oficirja in enega uradnika, ki sta začela svoji službi leta 1903 in 1904. Skupaj je bilo torej med leti 1903 in 1910 45 mariborskih starešin. Ker je to čas, ko napreduje vsak četrti slovenski mornar, sodim, da je bilo v omenjenih letih odpuščenih vsaj 135 mariborskih mornarjev, ki bi jih morali najti v nepopolno izdelanih seznamih vrnjenih dokumentov. Toda to bo posel, ki bo zahteval preverjanje po matičnih knjigah, kar pa bo zelo težko.

Tako nam ostane še 17 oficirjev in uradnikov, ki so nastopili službo po letu 1910, in pa 102 podoficirja, ki sta nastopila v istem času. Od 6 navtičnih oficirjev so trije dosegli čin poročnika fregate, dva sta postala pomorska zastavnika, zadnji je ostal na stopnji kadeta.<sup>41</sup> Poleg teh smo imeli 4 zdravstvene oficirje, ki so bili leta 1918 odpuščeni kot sanitetni polkovniki oz. zdravniki bojne ladje. To so bili dr. Friderik Vrečko, dr. Ivan Fras, dr. Josip Majcen in dr. Valter Thalmann.<sup>42</sup> Med tehničnim kadrom je Teodor Weichmann dosegel stopnjo ladjedelskega inženirja 1.

41 ÖStA, KA, »Grundbuchblätter der K. u. k. Kriegsmarine 359 [poročniki fregate: Fiala Anton], 702 [Ivan Karl Pach], 70 [in Karl Hugo Košak], Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 205/4988 [zastavnika bojne ladje Hans Schimm], 187/4567 [in Vilibald Rath], Grundbuchblätter der K. u. k. Kriegsmarine 537 [kadet Pavel Kroath], Mannschaftgrundbuchblätter Abschrift 1. fasc. [leta 1904 je nastopil službo kasnejši poročnik bojne ladje Rudolf Becker].«

42 Za zdravnike: Terenski podatki Pomorskega muzeja »Sergej Mašera« v Piranu; *Almanach für die k. k. Kriegs-Marine* 1918.

reda, Jožef Suške pa 2. reda.<sup>43</sup> Inženir Gabrijel Majcen je zapustil službo še pred prvo svetovno vojno in se kot mornariški inženir konstruktor uveljavil v Londonu.<sup>44</sup> Med uradnike mornarice spadajo še Vincenc Leskovec, ki je bil odpuščen kot vodja strojnega pogona, Franc Vahta in Franc Zadnik, ki sta se iz podoficirjev razvila v strojna oficirja-uradnika na stopnjo vodje stroja tj. v rang podporočnika.<sup>45</sup> Končno spada v to vrsto še Božena Sernec, učiteljica v mornariški šoli, ki je bila penzionirana leta 1917.<sup>46</sup>

Intendantskih, administrativnih, sodnih, dušebrižnih oficirjev in uradnikov ter gažistov iz Maribora v tem času ne srečujemo. Je pa tu že omenjeno število 102 podoficirjev, ki so se skupaj s prej navedenimi 36, borili ves čas prve svetovne vojne, če vseh 138 razporedimo po strokah, dobimo naslednjo sliko: število strojnih podoficirjev je naraslo na 43. Prišteti jim je treba 9 artileristov, 1 torpedista, 9 električarjev in 7 strojnih delavcev arsenala v rangi podoficirjev. V ostalih strokah najdemo 19 podoficirjev palube, 7 krmarjev, tri veziste in enega sanitejca. Za ostalih 39 podoficirjev obstoječi sezname ne navajajo strok. Toda že podatek, da je polovica mariborskih podoficirjev služila v tehničnih poklicih mornarice, pomeni, da so bili gotovo usmerjeni v določeno tehnično šolanje ali prakso in da je bila med njihovimi usmerjevalci nedvomno tudi industrija.<sup>47</sup>

43 ÖStA, KA, »Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 246/6127 in 231/5644.«

44 Za ing. Majcna prim. terenske podatke v Pomorskem muzeju v Piranu.

45 ÖStA, KA, »Verzeichniss über die abgeführte Personaldokumente Jugoslawischer Staatsbürger [in sicer v seznamih oficirjev in uradnikov].«

46 ÖStA, KA, »Manschaftgrundsbuchblätter Abschrift 4/1903–1917.«

47 Vse omenjene podoficirje vsebuje Verzeichniss über die abgeführte Personaldokumente Jugoslawischer Staatsbürger po posameznih letih vstopa v mornarico. V primerih mornariških vajencev, to ni navedeno, ker so imeli za vstop dan, ko je vajeniška doba prenehala. Strani tega seznama niso numerirane. Fotokopija je v Pomorskem muzeju v Piranu. Tu podajam seznam po strokah. Strojni podoficirji: Vodja strojnega pogona (rang kapetana) Vinko Leskovec; štabni vodje stroja (rang poročnika) Guido Kaufmann, Jakob Gantar in Adolf Červenc ali červene; strojni vodje (rang podporočnika) Franc Zadnik in Franc Vahta; Naredniki: Franc Landl, Rudolf Adamovski, Aleksander von Metz, Albin Grizovnik, Franc Voniš, Karl Anton Stopejnik, Rihard Jožef Kaiser, Ivan Friš, Ferdinand Kranjc, Mihael štering, Jakob Drobnič, Avgust Mihalek, Maks Gsellmann, Pavel Merhar, Herbert Čeh, Ernest Kanzler, Lambert Brihta in Ivan Mihorko (poleg teh so še trije, ki jim ni mogoče prebrati imena); Podnaredniki: Jurij Hriberšek, Ivan Zadnik, Avgust Lorti, Vinko Štraus, Jurij Bogatič, Karl Grizovnik, Andrej Lovrec, Franc Lipič, Maks Kranjc, Karl Samide in Konrad Eker; nižji podnaredniki: Karl Stark, Franc Lešnik, Pavel Lederer, Franc Voh, Maks Pivec in Jožef Dobler. Artilerijska stroka: Podnaredni-



Podobno kot za prejšnja obdobja bi morali ugotoviti še število mornarjev prostovoljcev, ki niso napredovali. Toda tu nimamo več nikakih osnov za izračunavanje, ker so viri tako raztreseni po raznih državah, seznami pa tako nepopolno izdelani, da ni mogoča skoraj nikakršna primerjava. Poskus takšne primerjave za Gorenjsko in Koroško, kjer je stanje virov nekoliko boljše, nam pove, da sta napredovala v starešine dva od treh prostovoljcev tistih krajev, kar je sicer možno, vendar pušča določene dvome. Po zelo previdni oceni bi lahko za Mariborčane rekli, da je v zadnjih letih Avstrije prišel pri njih po en starešina na enega mornarja. To bi Maribor razporedilo v isto vrsto z Grazem in Celovcem. Verjetno je torej, da je taka ocena če že ne popolnoma resnična vsaj blizu resnice. To bi dalo nadaljnjih 130 do 150 mornarjev prostovoljcev. Ker so bile zahteve mornarice vedno večje in ker so imeli mariborski fantje veliko smisla za tehniko, je povsem možno, da je takšna ocena v skladu z njihovimi sposobnostmi.

Ako sedaj seštejemo dobljene podatke za posamezna administrativna obdobja, dobimo rezultat, ki pravzaprav preseneča. V Mariboru se je od leta 1821 do 1918, torej v 97 letih priglasilo v mornarico najmanj oko-

ki: Rupert Pečar, Leopold Rajtmajer in Friderik Kohle; nižji podnaredniki: Herbert Bračič, Franc Mihelič, Rudolf Stopejnik in Aleksander Weiss. Strojni delavci vojnega arsenala v Pulju in drugje: Karl Stancar, Rihard Domnik, Edmond Ramič, Jožef Zechtl, Otmar Schutta, Mihael Stampfer in Ludvik Konec. Torpedist: Narednik Mihael Vehovar. Palubna stroka: Vodniki Maks Berger, Wolfgang Czerveny in Rajmond Dornik; narednika: Jožef Janež in Viktor Črnko; podnaredniki: Franc Pivec, Martin Kurbus, Franc Lehrer, Franc Petrovič, Rupert Lintner, Ludvik Obersne ali Obersnu, Albin Hirt in še eden, ki mu imena ni mogoče razbrati; nižji podnaredniki: Avgust Felber, Rudolf Grili, Izidor Fischer, Franc Steimnetz, Alojz Erjavičnik in Franc Kluge; Strojni delavci arsenala: Miroslav Petek, Franc Blejec, Gregor Toplak, Ivan Holz knecht, Viktor Grossmann, Franc Hrastnik in Karl Martini; elektro-stroka: štabna vodja elektro-stroke (rang nadporočnika) Jakob Mahler in Karl Franz; Vodja elektro-stroke (rang podporočnika) Engelbert Hann; narednika Norbert Retušnik in Ivan Soršak; podnarednika Rudolf Schranke in Alojz Zadnik ml.; nižja podnarednika Ivan Jakovič in Edvard Stepišnik; vezisti: vodnik telegrafske stroke Rupert Lautner, narednik telegrafske stroke Anton Czerveny in podnarednik telegrafske stroke Karl Kašman; sanitejec: vodnik sanitetne stroke Valter Kolman; podoficirji, ki jim seznami ne navajajo stroke: Viktor Jug, Leopold Domnik, Emil Boc, Friderik Stepišnik, Alojz Wusser, Franc Piančič, Karl Friz, Pavel Kaiser, Franc Rižner, Henrik Kokolj, Anton Kaiser, Rudolf Dokl, Rihard Kugler, Maks Weitrüba, Avgustin Petrovič, Anton Einicher, Anton Golob, Rudolf Peter Tinauer, Ivan Gaborščik, Oton Ruckner, Alojz Skerbinek, Konrad Denk, Karl Hauser, Franc Spelee, Štefan Robar, Ivan Karner, Ivan Berger, Albin Laštaher, Henrik Nipič, Valter Thalman ml., Franc Adamovski, Franc Kindermann, Karl Gossarek, Ivan Vehovski in Peter Weiss.

li 1300 pomorščakov. Gotovo to ni dokončni rezultat, kajti – kakor rečeno – je izgubljenih virov precej, seznami udeležencev prve svetovne vojne pa zelo nepopolni. Pregledi drugotnih virov bodo število mariborskih pomorščakov nedvomno znatno povečali, če vzamemo doslej ugotovljeno število kot celoto, znaša letno povprečje mariborskih mornarjev, podoficirjev, oficirjev in uradnikov nekaj več kot 13. To pa ni malo. Morda bi mogli reči, da je dal Maribor malo oficirjev in uradnikov, vendar trije admirali, dva kapetana bojne ladje, trije kapetani korvete, dva višja mornariška komisarja, štirje komisarji 1. in 2. reda, osem zdravnikov, med katerimi je bilo pet polkovnikov in trije majorji, pet ladjedelskih in en višji strojni inženir, en profesor akademije v rangu polkovnika, pomeni 30 ljudi na zelo odgovornih položajih. Poleg tega ima Maribor tedaj tudi kakih 6 ali 7 kapitanov dolge plovbe v trgovski mornarici, ki jih je treba na vsak način prišteti k tistim, ki so bili odgovorni za ljudi, ki so jim poveljevali in za material, ki so ga prevažali.

Mislim, da so te številke za mesto kot je Maribor dovolj zgovorne. S tem ne mislim reči, da Maribor v visokem mornariškem kadru prednjači med vsemi slovenskimi mesti, ker je verjetno Celje po številu visokega kadra pred njim, vendar je število srednjega in nižjega kadra tako visoko, da nas resnično začudi, še posebno glede na tehnično usmerjenost v zadnjih desetletjih Avstro-Ogrske.

Leto 1918 je pomenilo po eni strani osvoboditev velikega dela slovenskega naroda izpod dvojne monarhije, po drugi strani pa začetek četrstoletne tragedije Primorske in pa drame odrezanosti jedra Slovenije od morja. V takšnem položaju ni čudno, če je zanimanje za mornarico nekoliko upadlo. K temu je pripomogel tudi nov način rekrutiranja. Prostovoljski mornariški kader so bili odslej samo bodoči oficirji in podoficirji, ki so se odločili za takšno ali drugačno pomorsko šolanje. Moštvo mornarice je bilo redno rekrutirano kakor vsi ostali vojaki kopnih rodov vojske. Redne naborne komisije pa so se le redko ozirale na hotenja in želje posameznikov, ki bi se hoteli pridružiti mornariškim enotam – med drugim tudi za morebitno šolanje. Predvsem severni del južne štajerske je bil ob tem zelo prizadet, najbolj pa Maribor.

Jugoslavija je sprejela v svojo mornarico 33 avstrijskih navtičnih oficirjev in kakih 40 strokovnih oficirjev in uradnikov slovenske narodnosti. Iz Maribora so bili po doslej znanih podatkih trije zdravniki tj. dr. Friderik Vrečko, dr. Ivan Fras in dr. Josip Majcen ter dva kasnejša strokovna kapetana tj. Ivan in Oskar Bezjak. Istočasno je Jugoslavija

sprejela okoli 200 slovenskih podoficirjev, med katerimi pa – vsaj po sedanjem stanju raziskovanj – ne najdemo Mariborčanov. Gotovo je bila tedaj storjena Štajercem krivica, kajti po nacionalni zavesti – ki so jo mornariške oblasti terjale – so bili na prav takšni višini kot primorski ali kranjski podoficirji. To in pa dejstvo, da je bil takoj po razpadu Avstro-Ogrske zavzet na severni meji, je v Mariboru nekoliko zavrlo miselne in čustvene zveze z morjem, ki so bile pred vojno zelo močne. Vendar je med leti 1921, ko je bila ustanovljena Vojnopomorska akademija v Dubrovniku, in 1940, ko je bil vpisan zadnji letnik, študiralo vojnopomorske vede vsaj 18 Mariborčanov. Nekateri, kakor na primer Franjo Rustja, so prišli iz Primorske, toda kot gojenci akademije so izhajali iz mariborskih srednjih šol. Prva sta se vpisala Boris Slavik in Josip Černi. Slavik je bil na začetku druge svetovne vojne kapetan korvete, Černi, ki se pa nima za Slovenca, je med vojno dosegel admiralsko stopnjo. Iz Maribora sta bila poskusna pilota hidroaviacije poročnika fregate Gvidon Voh in Stanko Jamšek, ki sta izgubila življenje v nesrečah s hidroavioni, prvi 21. oktobra 1931 pri Divuljah, drugi 17. aprila 1935 pri Selcih v Hrvaškem Primorju. Prav tako je prišel iz Maribora kapetan korvete Vladimir Podlesnik, ki je kasneje študiral radiotehniko in postal polkovnik radio-stroke. Iz mariborskih šol so prišli poročniki bojne ladje Adolf Menčak (ali Menček), Ivo Rebula, Emil Rayer, Ernest Kopriva, Franc Prelog, rojen v Framu, Srečko Rojs, rojen v Lovrencu na Pohorju, Franc Dolinšek, Ladislav Lah, Alojzij Plantan, Igor Beran, poročnik fregate Branko Pečovnik in poročnika korvete Franjo Rustja in Radko Pečovnik. Posebne omembe je vreden hidroletelec Igor Beran, ki je junaško padel v drugi svetovni vojni kot zavezniški pilot, ko je usmeril svoje poškodovano letalo naravnost v stavbo nemškega štaba na otoku Kreti. Nekaj dni pred tem so predstavniki kraljeve vojske v Egiptu razpravljali o njegovi obsodbi smrti, ker je jasno zahteval, da bi se borili na strani NOV. Za svoje junaško dejanje si je zaslužil najvišje angleško odlikovanje. Branko Pečovnik je padel v partizanih pri svojem topu 3. novembra 1943. Junaško se je držal Srečko Rojs, tako v nemškem ujetništvu, kakor po vrnitvi (izpuščen je bil zaradi bolezni na pljučih) v partizanskih enotah na Pohorju. Radko Pečovnik je s svojo obveščevalno dejavnostjo v Trstu, kjer je bil vodja obveščevalne skupine Mornariške grupe 9. korpusa, napravil NOV na Primorskem neprecenljive usluge. Franjo Rustja, ki se je vključil v organizacije OF že leta 1941, je po vrnitvi iz ujetniškega taborišča v Gonarsu odšel v partizane. V narodnoosvobo-

dilni borbi je opravil pot od navadnega borca v Tomšičevi in Gradnikovi brigadi do načelnika operativnega odseka 9. korpusa. Po vojni se je vrnil v mornarico, kjer je končno dosegel čin viceadmirala. Ivo Rebula se je boril na 4. pomorskem obalnem sektorju v Dalmaciji. Kasneje so ga zahtevali v partizansko aviacijo, kjer je opravil svojo dolžnost narodnjaka in oficirja.

Med mariborske oficirje, ki so začeli svojo kariero v stari Jugoslaviji, prištevamo dalje dva zdravnika. Dr. Ivan Koprivnik, po činu sanitetni polkovnik, je umrl v nemških zaporih v Mariboru. Po strahovitem mučenju je leta 1942 napravil samomor. Dr. Franjo Vizjak, po činu sanitetni podpolkovnik, je vojno preživel in kasneje deloval kot zdravnik v rodnem mestu. Končno imamo še štiri oficirje drugih strok. Srečko Volfcetel je stopil v mornarico kot podoficir leta 1921. Do leta 1935 je napredoval v majorja strojne stroke. Iz podoficirskih vrst se je razvil poročnik torpedne stroke Jože Semelbauer, ki je študiral na Brodarski šoli v Šibeniku. Položaj oficirjev so imeli tudi civilni uradniki mornarice. Tak je bil Drago Poljanec, uradnik 8. položajne grupe, ki se je bavil s kartografijo. Iz Maribora je bil še strokovni podpolkovnik Jurij Pregel, ki je bil likvidiran leta 1945 iz pisku te razprave neznanih razlogov.<sup>48</sup> V dvajsetih letih je prišlo torej v jugoslovansko mornarico 24 mariborskih oficirjev in uradnikov. Enako število smo srečali v zadnjem razdobju Avstrije. To je zgovoren dokaz, da je mesto ohranilo svojo pomorsko tradicijo. Gotovo je, da bi jih srečali še več, če meščani Maribora ne bi občutili odrezanost od morja, saj se niso mogli popolnoma vključiti na nove – za Slovenijo dolge in nenaravne – poti proti Šibeniku, Dubrovniku in Kotoru.

Težje je vprašanje podoficirjev. Viri so izgubljeni, uradni listi oz. spiski napredovanj ne navajajo kraja rojstva ali pristojnosti, terenski podatki pa so žal še nepopolni. Po pripovedovanju nekaterih preživelih, so mariborske tovarne med obema vojnama in po drugi svetovni vojni zaposlile nad 300 mornariških strojnih podoficirjev in neredke podoficirje elektro-stroke. število je prav gotovo pretirano, najbrž je tudi res, da se je večina zaposlenih priselila od drugod. Na terenskih obhodih smo jih zabeležili kakih 80, našli in popisali pa le 15. Vsi so se šolali na Strojni šoli mornari-

48 Podhorsky 1970; Podhorsky 1972. Dalje Terenski podatki Pomorskega muzeja v Piranu.

ce v Kumboru.<sup>49</sup> Edina izjema je Ivan Majer, ki se je v Divuljah usposobil za letalca.<sup>50</sup>

Nekateri Mariborčani so med obema vojnama študirali na trgovsko pomorskih šolah. Moramo reči, da so bili pravzaprav stalno prisotni v pomorskem šolstvu. Tako so se na navtičnem oddelku v Bakru šolali Dragoslav Tomažič, Franjo Marušič, Ivan Zemljich in Franjo Jurkovič v Mariboru živeči Primorec. Na strojnem oddelku iste šole je leta 1933 maturiral Valter Vogler. O prvih štirih nimamo drugih poročil. Vogler se je po maturi zaposlil. Leta 1937 je opravil izpit za strojnika 3. reda, kar pomeni, da je plul najmanj dve leti. Na Pomorski šoli v Kotoru je maturiral leta 1934 Baldomir Podgornik, sin tedanjega limbuškega učitelja. Rojen je bil v Gornji Trebuši na Primorskem. Po prvi svetovni vojni se je z družino izselil. Tako se je zgodilo, da je v pomorsko šolo odšel iz Maribora. Podgornik se je razvil v uspešnega kapitana dolge plovbe, prvega poveljnika Splošne plovbe in kasneje predstavnika našega pomorstva na Japonskem.<sup>51</sup> Ne vemo, kje se je šolal leta 1937 usposobljen poročnik trgovske mornarice Viktor Šoštarich.<sup>52</sup> Isto velja za leta 1934 usposobljenega strojnika trgovske mornarice Josipa Klavška. Enak je tudi primer strojnika trgovske mornarice Rudolfa Lebana, ki je bil usposobljen leta 1938.<sup>53</sup> Leta 1937 je na Trgovsko pomorski šoli v Dubrovniku diplomiral že imenovani vojni pomorščak Srečko Volfcetel. V trgovski mornarici si je za stroko izbral navtiko. Morda sta tudi prej imenovana primera prišla iz vojne mornarice. Da je bilo to možno, dokazujejo trije radiotelegrafisti vojne mornarice, ki so se s spričevali vojnopomorskih šol in potrdili svojih komand zaposlili v trgovski mornarici. To so bili Ferdinand Angel, Franjo Penko in Rudolf Sigulin. Isto velja za strojnika 3. reda Jožeta Kokota (1932) in Jožeta Klavška (1934).<sup>54</sup>

Vsekakor nam ti podatki pričajo, da je Maribor med obema vojnama prispeval svoj – čeprav majhen – delež pomorščakov. Tako se je ohranila

49 Vodnika Franc Gradišnik, sicer rojen v Grazu in Maks Skralovnik; narednik-vodnik Ivan Felzer; narednika Rajko Pavalec in Gustav Slemenšek; podnaredniki Jože Vizovišek, Viktor Gašperšič, Franc Mestinšek, sicer rojen v Boznu in Vili Verglez, dalje Josip Kokot, Rudolf Sigulin, Anton Brumen in Angel Ferdinand, ki so se kasneje usposobili za strojnike trgovske mornarice. Prim. Terenski podatki Pomorskega muzeja v Piranu.

50 Terenski podatki Pomorskega muzeja v Piranu.

51 Kavšek idr. 1970.

52 Godišnjak pomorstva 1939, 199.

53 Ibid.

54 Ibid.

kontinuiteta in – čeprav nekoliko zbledela – tradicija. Ko pa govorimo o pomorski tradiciji na Slovenskem, govorimo dejansko o borbeni tradiciji. Naši mornarji so se že pod Avstrijo zavedali, da je treba braniti Jadran pred naraščajočim italijanskim imperializmom, ki je postajal nevarnejši od tako imenovanega »manjšega zla«, ki ga je predstavljala prav tako imperialistična Avstro-Ogrska. Med obema vojnama so naši fantje odhajali v mornarico med drugim tudi zaradi slutnje boja proti fašizmu za osvoboditev Primorske in Istre. Boja, kakor so si ga zamišljali, sicer niso doživeli, pritegnila pa jih je narodnoosvobodilna vojna. Tako vemo, da se je večina mariborskih oficirjev in podoficirjev mornarice znašla v vrstah OF, v uničevalnih taboriščih v Nemčiji, a tudi v vrstah štajerskih partizanskih enot. Na samem morju oz. direktno za morje pa so se v vrstah mornarice NOVJ borili Ivan Fideršček, Oton Herman in Ratko Kosmač poleg že prej imenovanih oficirjev.

Tradicijo so naši oficirji in podoficirji prenesli tudi v povojno obdobje. Nova Jugoslavija jih je pritegnila s svojo napredno revolucionarno usmerjenostjo. Tako je Radko Pečovnik kot pilot luke v Kopru še posebej pripomogel k razvoju slovenskega pomorstva.

Toda morje je vleklo tudi povojno mariborsko mladino. Novo ustanovljena srednja pomorska šola v Piranu je med svoje dijake sprejela tudi prve mariborske dijake, žal nimamo točnih podatkov o njihovem številu. Podatki višje pomorske šole v Portorožu navajajo do leta 1974 kar 62 diplomiranih štajerskih navtikov in strojnikov. Med njimi je bilo 11 navtikov in 8 strojnikov iz Maribora. Torej več kot 30 % vseh štajerskih diplomiranih pomorščakov prihaja iz Maribora.<sup>55</sup> Na osnovi podatkov višje pomorske šole sodim, da jih je na srednji maturiralo kakih 40. Vendar bo treba ta podatek še preveriti. Toda kot strokovni sodelavec edinega našega ladjarja lahko rečem naslednje: današnji mariborski kapitani sodijo med dobre poveljnike naših ladij. Enako izjavljajo strokovni delavci o potencialnih mariborskih kapitanih, ki se že kažejo na ladjah v vseh svojih sposobnostih, če lahko sodim prejšnje mariborske pomorščake po današnjih, potem moram reči, da je bil mariborski pomorski kader resnično dober kader. O tem pričajo uspehi, ki sem jih tukaj navedel. Zato dovolite, da zaključim nekoliko aktivistično. Po vsem, kar sem lahko ugotovil

55 Kernev 1975, 63–9. Tu so navedeni navtiki Jože Bukovšek, Rudolf Šuler, Jože Topolovec, Alojz Duh, Marko Turšič, Jožef Vidic, Igor Dunkovič, Maksimilijan Pisec, Viljem Nemec, Marijan Verglez, Darijan Jagnjič, Nikolaj Jamnik. Med diplomiranimi strojniki so prišli iz Maribora: Milan Žega, Radko Božič, Ljubo Terglec, Vojko Hrast, Helmut Cvikl, Slavko Pinterič, Rajko Zorijan in Martin Lesar.

in spremljal, je dejstvo, da je bil Maribor od začetka tretjega desetletja 19. stoletja s svojimi ljudmi stalno prisoten na morju. Po številu kadra lahko rečemo, da je bil resnično mesto pomorščakov. To tradicijo je Maribor ohranil do danes, dobro bi bilo, ko bi jo ohranil tudi v bodoče, da bi se torej čim bolj in čim tesneje povezal z morjem, med drugim tudi z usmerjanjem svoje mladine v pomorske poklice.

## **Seznam kratic**

V opombah to oznako opuščam in navajam samo kratice posameznih personalnih skupin virov. Te so:

- C. L. – Conduitliste
- EBP – Evidenzblätter der K. u. k. Marine Pensionirten
- EPI – Evidenz der K. u. k. Marine Patental Invaliden
- GBA – Grundbuch der Assentjahrgänge
- Gbbl. Kr. Mar. – Grundbuchblätter der K. u. k. Kriegsmarine
- Gbbl. O. u. B. – Grundbuchblätter der K. u. k. Marine Offiziere und Beamte
- Gb. d. Dampmmaschinisten – Grundbuch der K. u. k. Kriegsmarine Dampmmaschinisten
- Gb. d. Marinediener – Grundbuch der Marinediener
- Gb. d. Ärzte – Grundbuch der Ärzte
- Gb. d. Marineschulcompagnie – Grundbuch der K. u. k. Marineschulcompagnie in Triest
- Gb. Mar. Off. – Grundbuch der K. u. k. Marine Offiziere und Beamte
- Gb. Pensionirten – Grundbuch der Marine Pensionirten
- Gb. Isolierten – Grundbuch der Marine Isolierten
- Isolierten – Grundbuch der Marine Isolierten
- K. L. Vseh. – Konduitliste Verschiedene
- Kom. Gbbl. – Grundbuchblätter der K. u. k. Marine Kommandierte
- Matricola – Matricola degli aspiranti e allievi del Collegio di Marina 1811–1848 in Venezia
- Mgbbl. – Mannschaftgrundbuchblätter, ki se deli na tri serije. Prva še posebej na Z/C – Zeugskorp; M/C – Matrosenkorp; F1 – Flottille Österreich. Landsturm – Grundbuchblätter der Österreichisches Landsturm – Marine
- Protocollo – Protocollo matricola della cesarea regia Marina



Qua. liste – Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte

Seearsen. Gbbl. – Grundbuchblätter der K. u. k. Kriegsmarine Seearsenal in Pola (vsebuje pa tudi dokumente delavcev beneškega arsenala)

SIA – Samt Index der Ärzte

Ver. Jug. – Verzeichniss über die abgeführte Personaldokumente Jugoslawischer Staatsbürger

Ver. It. – Verzeichniss über die abgeführte Personaldokumente Italienischer Staatsbürger

### Viri in literatura

Vsi originalni viri, ki sem jih uporabil za to razpravo so v mornariškem oddelku Vojnega arhiva na Dunaju. Österreichisches Kriegsarchiv – Marine archiv – Personalakten. Številke pomenijo uporabljeno knjigo ali fascikel, številko dokumenta in v posameznih primerih letnice.

#### Arhivski viri

ÖStA, KA: Österreichisches Staatsarchiv, Kriegsarchiv.

#### Literatura

Almanach für die k. k. Kriegs-Marine. 1918. *Almanach für die k. k. Kriegs-Marine*. Dunaj: Kommission bei Gerold & Comp.

Bayer von Bayersburg. 1959. *Unter die K. u. K. Kriegsflagge 1914–1918*. Dunaj: Bergland.

Godišnjak pomorstva. 1939. *Godišnjak pomorstva 11–12: 199*.

Kavšek, Slavko, Josipina Jeglič, Zdravko Klasek, Julijana Oblišar, Dušan Kernev in Ernest Kopriva, ur. 1970. *10 let Višje pomorske šole Piran: 1960–1970*. Piran: Višja pomorska šola.

Kernev, Dušan, ur. 1975. *15 let Višje pomorske šole Piran: 1960–1975*. Portorož: Višja pomorska šola Piran.

Pahor, Miroslav. 1979. *Slovenski cestni križ kot faktor rekrutiranja pomorskega kadra v naših deželah (1812–1941)*. Koper: Lipa.

Podhorsky, René. 1970. *Ranglista ukaznog osoblja kraljevske mornarice na dan 6. aprila 1941. godine*. Zürich: S.n.

———. 1972. *Ukazno osoblje kraljevske mornarice koje na dan 6. aprila 1941 nije više bilo u aktivnoj službi*. Zürich: S.n.

## Pomorščaki s celjskega območja (1829–1975)

V slovenskem zaledju imamo mesta, o katerih upravičeno trdimo, da so bila nekdanja mesta pomorščakov. V tem pogledu je najmočnejša Ljubljana, ki je dala toliko pomorskega kadra, kakor Maribor, Celovec in Beljak skupaj. O Celju kot mestu pomorščakov še ni bilo govora. Nikoli pa si ne bi mislili, da je mesto, ki je imelo manj kot 20.000 prebivalcev, lahko dalo toliko in tako pomembnega kadra, kakor ga je v resnici dalo. O tem kadru smo doslej zelo malo vedeli. Ko bi viri v Vojnem arhivu na Dunaju ne bili tako zanesljivi, kakor so, bi nad celotno problematiko celjskega pomorskega kadra sploh popolnoma zdvomili. Ker pa so ti viri tudi pomanjkljivi, ker jih je bilo precej izgubljenih ali založenih med spise, ki nimajo s personalnimi akti nobene zveze, je gotovo, da jih je bilo precej več, kakor smo jih mogli ugotoviti. V Celju torej lahko naštejemo lepo število mož, ki so nosili modro mornarsko uniformo in so mesto po svojo proslavili.

Da bi bil razvoj celjskega pomorskega kadra bolj razumljiv, ga bomo za čas Avstrije postavili v pet običajnih administrativnih obdobjih, v čas stare Jugoslavije, v čas NOB in v povojno obdobje.

Prvo personalno administrativno obdobje gre od leta 1812 do leta 1848. Imenujemo ga tudi Beneško obdobje, ker je bilo v mornarici veliko število Benečanov, ker je bil sedež flote in mornarice v Benetkah in ker so bili personalni listi vodeni v italijanščini. V tem obdobju srečamo še precej ostankov galjotstva, kar se bo pokazalo tudi v primeru Celja.

Drugo administrativno obdobje je uvedel danski admiral v avstrijski službi Hans Birch von Dahlerup, ko je leta 1849 kot komandant avstrijske vojne mornarice uvedel blokado upornih Benetk. Njegova personalna administracija je bila nemška z nekaterimi vplivi danske mornariške administracije. Trajala je do leta 1868.

Tretjo personalno administracijo je uvedel mariborski admiral Wilhelm Tegetthoff leta 1869. Zasnoval jo je na popolnoma avstrijsko-nemški način. Ostala je v veljavi še 11 let po njegovi smrti, tj. do leta 1882.

Četrto personalno administracijo je uvedel celovski admiral Maksimilijan Daublebsky, ki je del svojega otroštva preživel v Celju. Po moji sodbi je bila od vseh dotedanjih najbolj naklonjena Slovencem. Trajala je do leta 1902, tj. še pet let po admiralovi smrti. Peto in zadnjo avstrijsko personalno administracijo je uvedel admiral Herman von Spaun leta 1903. Trajala je do leta 1918, tj. do konca prve svetovne vojne. Znameniti

Tolminec veliki admiral Anton Haus jo je ocenil za zgledno, kljub temu, da je vsebovala rubrike o politični zanesljivosti ali nezanesljivosti, ki jih pa v njegovi dobi niso uporabljali.

Personalna administracija kraljevske mornarice v Jugoslaviji je bila povzeta po zadnji avstrijski administraciji, le s to razliko, da so vse personalne kartoteke za podoficirje z napredovanji vred vodile vojnopomorske šole, od koder so posamezni podoficirji izhajali in to vse dokler se podoficirji visokih činov niso odločili opraviti oficirski izpit v svoji stroki. Tedaj so bile take mape izročene štabu mornarice.

Med NOB so bili sezname vojskujočih se mornarjev precej ohlapni in netočni, z delno izjemo mornariškega odreda 31. divizije, ki je vodil še kar točno evidenco svojega kadra. Mornariški odred Koper je imel seznane po partizanskih imenih, tako da je stvarna rekonstrukcija kadra zelo težavna. Vsi drugi sezname so precej pomanjkljivi predvsem v pogledu podatkov o krajih in datumih rojstva. Povojna administracija je še tajna, zato bomo poskusili spregovoriti le o kadru, ki se je odločil za trgovsko mornarico.

Kot rečeno, je bila prva avstrijska personalna administracija deloma še zasnovana na galjotstvu v slabem pomenu besede, kar pomeni na prisili. Zato se ne smemo čuditi, če so bili prvi celjski mornarji do leta 1848 v glavnem mladinski prestopniki ali fantje, ki se niso strinjali z delitvijo premoženja ob očetovem testamentu, razgrajči in podobni žandarmeriji nezaželeni elementi. Zdi se, da jih je žandarmerija gnala v mornarico često tudi s privolitvijo staršev. Prve take celjske mornarje srečamo že leta 1829. Žandarji so jih s furmani prepeljali do Trsta, kjer so jih izročili rekrutacijskim oficirjem. Le-ti so jih »prepričali«, da so »prostovoljno podpisali obvezo šestnajstletnega službovanja«. Tako dolgo službovanje je bilo tedaj normalno. V imenovani skupini prestopnikov je bilo šest celjskih fantov. Že leto dni kasneje je sledila druga skupina, ki je štela enajst prestopnikov iz Celja. Leta 1833 so žandarji predali mornarici nadaljnjih pet prestopnikov. Nato sledi nekaj let, ko viri ne omenjajo celjskih prisilnih mornarjev. Toda leta 1839 imamo dotlej največjo skupino Celjanov (najbrž je bil med njimi marsikateri mladenič iz bližnjih vasi), ki so bili predani pomorskemu rekrutacijskemu uradu v Trstu. Bilo jih je štirinajst. Nadaljnjih šest mladeničev je žandarmerija izročila leta 1844. Med njimi je bil Gustav Metz, rojen sicer drugje, vendar pristojen v Celje. Končno so žandarji leta 1847 predali mornarici še zadnjo trojko prestopnikov, med katerimi se je znašel Johan Ruttner. Torej je med leti 1829 in

1847 prišlo v mornarico kar 45 mladinskih prestopnikov in drugih žandarmeriji nezaželenih elementov. Poudariti moram, da niso bili obsojeni za noben zločin. Zato jih je mornarica morala, če se hočemo izraziti moderno, »politično prepričati«, da so se prijavili za »prostovoljce«. Tako je prišlo do tega, da so služili v mornariških bazah in na tedanjih plovilih. Večinoma so bili razvrščeni v mornariško izkrcevalno pehoto in ladijsko ter obalno artilerijo.

Ne moremo reči, da bi se ti fantje v mornarici slabo obnašali. Nasprotno. Bili so odlični, disciplinirani in dobro izvežbani vojaki. Nekateri so se s pridnostjo in študijem povzpeli precej visoko. Tak je bil na primer že imenovani Gustav Metz, ki je bil dodeljen artileriji. Kmalu je postal desetnik in od tu se je vztrajno povzpenjal navzgor. Leta 1879 je bil upokojen kot major ladijske artilerijske stroke.<sup>1</sup> Tak je bil tudi Johan Ruttner. Njega so dodelili mornariški izkrcevalni pehoti. Leta 1847 je postal desetnik. Devet let kasneje ga srečamo kot vodnika in leta 1860 je bil artilerijski poročnik 2. reda, ker je medtem zamenjal stroko. Leta 1883 je bil upokojen kot nadporočnik tedaj še deloma obstoječe izkrcevalne pehote.<sup>2</sup> V njegovem primeru vidimo, da je bilo mogoče večkrat menjati stroko. Ivan Jurešič iz Celja je bil verjetno prav tako prestopnik. Leta 1832 je bil dodeljen med mornarje. Tam se je začel zavedati svoje sposobnosti za vojaško in pomorsko pravo. Mornarica mu je omogočila redne izpite in dovršitev študija. Služil je kot oficir sodne stroke najprej v činu poročnika. Leta 1857 je bil povišan v nadporočnika, nekaj mesecev kasneje pa v kapetana sodne stroke. Kot tak je služil do leta 1859, ko so ga upokojili.<sup>3</sup> Vsi trije so bili upokojeni z vsemi častmi.

Vsi ti prisilni prostovoljci so imeli dokaj dobro plačo in pravico do dopusta. Ko so se vračali v Celje, so propagirali mornarico skupaj s furmani, s katerimi so prihajali, in uspeli navdušiti za pomorski poklic še kakih 20 do 25 fantov, ki so odšli iz Celja med leti 1837 in 1848 kot resnični prostovoljci. Med temi srečamo dva podoficirja. Prvi je bil Franc Ruprecht, ki se je prijavil leta 1837. Med blokado Benetk se je tako obnesel, da je bil imenovan za desetnika. Vendar je bil že leta 1853 poslan v rezervo zaradi

1 ÖStA, KA, »Index Rückwärts der personierte Admirale und Stabsoffiziere št. 95.« Vsi navedeni viri za obdobje Avstrije so v Vojnem arhivu na Dunaju v oddelku Marine. V pošteve so v glavnem prišli viri imenovani »Personalakten«.

2 ÖStA, KA, »Grundbuchblätter der Marine Offiziere und Beamte fasc. 18/3304, Index Rückwärts št. 204.« In drugi viri.

3 ÖStA, KA, »Qualificationsliste 98/2398 in Grundbuch der Marine Persionierten str. 37/118.« In drugi viri.

rane, ki mu je povzročila delno invalidnost.<sup>4</sup> Drugi je bil Vincenc Perko, ki se je v mornariški pehoti pojavil kot petnajstletnik. To je bilo leta 1848, ko so se Benetke uprle avstrijskim oblastem. Zaradi pridnosti so ga najprej uvrstili med kadete. Ker pa se je zavedal, da zaradi pomanjkljive izobrazbe ne spada mednje, je prosil, da mu prišijejo le desetniške oznake. Kot desetnik je služil do leta 1853.<sup>5</sup> Vir ga kasneje ne omenja več.

Po ohranjenih virih in zelo previdni oceni števila resničnih prostovoljcev, se je v tej prvi dobi nahajalo v mornarici okoli 65 do 70 celjskih mornarjev in starešin. Gotovo pa je treba dodati kakih 10 do 15 prostovoljcev in prisilnih prostovoljcev na rovaš izgubljenih ali založenih virov. Tako lahko rečemo, da je bilo tedaj v mornarici približno 90 Celjanov in med njimi vsaj deset starešin in od tega 5 znanih.

Drugo administrativno obdobje (1849–1868) pomeni prvi veliki vdor Slovencev v vojno mornarico. Z odpravo večine italijanskega kadra iz tedaj obstoječe flote je admiral von Dahlerup na široko odprl vrata ljudem iz slovenskega in hrvaškega zaledja po načelu, ki ga je sam prinesel k nam in se glasi: dobre mornarje išči v hribih. To se pozna tudi na številu Celjanov, ki so se v tem času prijaviли kot prostovoljci. Omeniti je treba, da je von Dahlerup dokončno ukinil prisilno rekrutiranje prestopnikov in zasnoval celotno kadrovsko politiko na temeljih popolnoma prostovoljnih odločitev.

V tej dobi srečamo prvega navtičnega oficirja, ki je prišel iz Celja. To je bil Karl pl. Lindner. Leta 1849 je opravil izpite na vojnopomorski akademiji v Trstu. Napredoval je dokaj naglo, kajti leta 1869 je bil upokojen kot kapetan fregate. Všteveši 3 leta vojne službe, ki so mu bila priznana za dvojna, je služil 23 let.<sup>6</sup> Ni znano kdaj je prišel v mornarico leta 1823 rojeni Anton Dworschek. Vsekakor je začel kot izkrcevalni pešak. Leta 1857 se v knjigi ocen pojavlja v rangi nadporočnika pomorske pehote. Domnevamo, da se je prijavil mornarici v času blokade Benetk in da je že po nekaj mesecih dobil prve podoficirske našitke.<sup>7</sup> Leta 1854 se pojavlja Johan Ruttner ml. kot navaden mornar. 12 let kasneje je bil povišan v vodnika pomorske pehote, leta 1860 pa v poročnika 1. reda. V tem činu je bil

4 ÖStA, KA, »Manschaftgrundbuchblätter Matrosenkorp 1814–1869/55 m 2 in Conduitliste 1849 fasc. 8.«

5 ÖStA, KA, »Conduitliste 1853 fasc. 14.«

6 ÖStA, KA, »Index Rückwärts der personierte Admirale und Stabsoffiziere str. 297.«

7 ÖStA, KA, »Conduitliste 1857 fasc. 18.«

leta 1868 upokojen.<sup>8</sup> Med vodilni kader uvrščamo po sili razmer tudi administrativce. Tak je bil leta 1835 rojeni Edvard Rauscher. V mornarico se je prijavil leta 1851. Po kvalifikacijski listi je videti, da ni napredoval, kajti leta 1860, ko ga vir poslednjič omenja, je bil še vedno administrativni pripravnik.<sup>9</sup> Leta 1850 se je v vojni mornarici pojavil Karl Schweiger v starosti 30 let. Pred vstopom v vojno mornarico je bil strojnik pri Avstrijskem Lloyd v Trstu. Mornarica ga je zaposlila kot nižjega strojnega mojstra 2. reda v arzenalu v Benetkah. Bil je med tistimi delavci, ki so selili beneški arzenal v Pulj. Leta 1873 je napredoval v strojnega mojstra 1. reda, kar že ustreza rangi nižjega oficirja. Kot tak je bil leta 1880 upokojen, nakar se je preselil v Stari trg pri Slovenj Gradcu, kjer je leta 1892 umrl.<sup>10</sup> Ker smo že pri arzenalu, moramo imenovati še dva delavca, ki ju viri uvrščajo med uradniški personal. Prvi je bil Karl Wherhan, ki se je leta 1862 prijavil za mornarja. Ker pa je bil dober ključavničar, so ga leta 1866 premestili v arzenal.<sup>11</sup> Viri ga omenjajo do leta 1867, verjetno pa je služil precej daleč v sedemdeseta leta. Drugi je bil Ferdinand Klaar, ki je prišel v mornarico iz civilne službe. Leta 1866 se omenja med arzenalskimi tesarji kot kvalificirani delavec 3. reda.<sup>12</sup> Vir ne omenja, do kdaj je ostal v arzenalski stroki. Vštevsji oba delavca imamo torej 12 ljudi, ki jih personalni viri prištevajo med oficirje in uradnike. Za tisto dobo to ni malo.

Pregledani podoficirski viri, ki so prav tako nepopolni, kakor oni iz prvega obdobja, nam dajo seznam trinajstih celjskih podoficirjev raznih strok. Za tisti čas so še vedno najvažnejši podoficirji mornariške pehote. Med njimi je največ dosegel Miroslav Vančura, rojen v Celju leta 1841. V mornarico se je prijavil leta 1862. Najprej je služil v mornariški kopni pehoti, kjer je postal desetnik. Leta 1867 je bil premeščen v izkrcevalno pehoto kot vodnik (Schiffsfeldwebel).<sup>13</sup> Leta 1849 sta se rekrutacijskemu oficirju v Trstu prijavila Celjana Blaž Majcen (sicer rojen v Teharju)<sup>14</sup> in Lovrenc

8 ÖStA, KA, »Grundbuch der Marine Pensionierten fasc. 37/1203 in Qualificationsliste 198/4835.«

9 ÖStA, KA, »Qualificationsliste 187/4580.«

10 ÖStA, KA, »Qualificationsliste 214/5200.«

11 ÖStA, KA, »Seearsenalsgrundbuchblätter 2/141.«

12 ÖStA, KA, »Seearsenalsgrundbuchblätter 1/3.«

13 ÖStA, KA, »Manschaftgrundbuchblätter Matrosenkorp 1814–1869 64 m 124.«

14 ÖStA, KA, »Manschaftgrundbuchblätter Matrosenkorp Fl/C 1848–1861/73 Flottille 28.«

Grasselli.<sup>15</sup> Leto dni kasneje se jima je pridružil Franc Grasselli.<sup>16</sup> Vsi trije so služili kot desetniki pehote v lagunski flotili. Jože Cotar (Zotter) se je prijavil leta 1854. Sedem let kasneje je bil povišan v desetnika izkrcevalne pehote.<sup>17</sup> Ni točno znano, do kdaj je služil, vendar najmanj 12 let. V mornariškem lovskem bataljonu je od leta 1866 naprej služil Celjan Leon Brosche. Leto dni po vstopu je dobil čin poddesetnika. Njegova kartoteka je zgubljena. Poznamo ga le po prepisu ocene iz leta 1867. Gotovo je, da je služil vsaj dvanajst let in še vsaj enkrat napredoval.<sup>18</sup>

Administrativna doba admirala von Dahlerupa je dala tudi prve prave mornarje iz Celja. Po vrsti so prišli v mornarico Robert Friedman (1852),<sup>19</sup> Jožef Daublebsky von Sterneck (1860),<sup>20</sup> Simon Peitler (1863),<sup>21</sup> Ferdinand Ihrenberger,<sup>22</sup> Franc Janez Kolnik<sup>23</sup> in Gašper Šorn<sup>24</sup> (vsi trije leta 1868). Največ je dosegel Peitler, ki se je vzpenjal po podoficirski lestvici palubne stroke in pristal leta 1886 na činu vodnika palube (Bootsmann). Šorn se je leta 1875 povzpел do stopnje podnarednika (Quartiermeister), Friedman, Ihrenberger in Kolnik so ostali na stopnji nižjih podnarednikov (Marsgast). O Daublebskem je treba spregovoriti nekaj več. Bil je mlajši brat Maksimilijana Daublebskega, tedaj obetajočega oficirja in kasnejšega komandanta mornarice (1883). Le ta ga je spravil v mornarico, kjer je začel kot navaden mornar, ker za šolanje ni bil sposoben (bil je namreč nekoliko omejen). Že v letu prihoda je bil premeščen v mornariško pehoto, kjer je leta 1865 (nekoliko po protekciji) postal desetnik. Toda izkazalo se je, da tudi za ta posel ni bil kaj prida. Leta 1866 je bil premeščen v 31. lovski bataljon mornarice. Ker se tudi tam ni obnesel, ga je brat leta 1866 zopet potegnil med mornarje, kjer je bil nižji podnarednik palube bolj zaradi plače, kakor zaradi dela, ki ga je opravljal. Končno ga je moral sposobnejši brat odsloviti zaradi nesposobnosti. To je bilo leta 1873. (V Celju se je tedaj šušljalo, da je cesarjev polbrat.) Končno imamo še enega podo-

15 ÖStA, KA, »Manschaftgrundbuchblätter Matrosenkorp fasc. 73 Flottille 28.«

16 ÖStA, KA, »Manschaftgrundbuchblätter Matrosenkorp fasc. 70 Flottille 50 in Conduitliste 1854 fasc. 15.«

17 ÖStA, KA, »Conduitliste 1861 fasc. 27.«

18 ÖStA, KA, »Conduitliste Verschieden 2. ser. fasc. 3/251.«

19 ÖStA, KA, »Manschaftgrundbuchblätter Matrosenkorp fasc. 32 m 141.«

20 ÖStA, KA, »Manschaftgrundbuchblätter Matrosenkorp 1815–1867/96 m 38.«

21 ÖStA, KA, »Conduitliste 1870–1881 fasc. 35.«

22 ÖStA, KA, »Manschaftgrundbuchblätter 2. ser. fasc. 51 m 21.«

23 ÖStA, KA, »Manschaftgrundbuchblätter 2. ser. fasc. 9 m 2.«

24 ÖStA, KA, »Manschaftgrundbuchblätter 2. ser. fasc. 9 m 593.«



ficirja, ki se je odločil za ladijsko artilerijo. Bil je leta 1854 rojeni Anton Privšek,<sup>25</sup> ki se je leta 1868 pojavil v Pulju kot mladenič palube. Leta 1875 je dobil čin artilerijskega podnarednika (Waffenquartiermeister). Leta 1876 je umrl, najbrž zaradi pljučnice.

Kakor sem že večkrat zapisal in poudaril, je to doba, ko so začeli Slovenci izredno hitro napredovati. Von Dahlerup je spoznal njihovo pomorsko vrednost in kasnejši komandanti mornarice so imeli priložnost to še nadalje opazovati. Izračun, ki velja za vse slovensko ozemlje (le Javornik pri Jesenicah je v tem nekaj časa izjema), povedo, da je v času von Dahlerupove administracije napredoval vsak šesti Slovenec v mornarici. Izračun velja tako za mesta kakor za podeželje. Torej moramo tudi za Celje poleg 25 naštetih oficirjev, podoficirjev, uradnikov in »uradniško« tretiranih delavcev arzenala, kar vse združujemo pod pojmom starešine, prišteti še najmanj 125 navadnih mornarjev, infanteristov, artileristov in mornariških lovcev. Tako znaša skupno število mornariških prostovoljcev, ki so v obravnavanem času odšli iz Celja, okroglo 150. Toda tudi v tem času so viri nekoliko pomanjkljivi. Nekaj se jih je zgubilo, nekaj je bilo založenih med bolniške liste. Zato je nujno pomisliti, da manjka tudi nekaj Celjanov. Mislim, da bi morali prišteti še kakih 20 fantov in to v glavnem mladeničev palube. Tako jih je bilo skupno okoli 170, kar nekako ustreza stanju v krajih, ki so bili po številu prebivalstva podobni Celju.

Administrativno obdobje admirala Tegetthoffa, ki se je začelo leta 1869 in trajalo še do leta 1882, kar pomeni še 12 let po njegovi smrti, predstavlja po eni strani zmanjšanje celotnega števila kadra zaradi zastarelosti flote, po drugi strani pa vsebinsko obogatitev avstrijskega pomorskega kadra na sploh. Žal je bil Tegetthoff kljub svoji odlični strategiji in taktiki, saj je bil najboljši pomorski vojskovodja svojega časa, zelo slab administrator. Njegovi personalni listi so nasproti von Dahlerupovim korak nazaj, kljub temu, da vsebujejo tudi obvezno jezikovno rubriko tako pri oficirjih in uradnikih, kakor pri podoficirjih in moštvu. Poleg tega je imel okoli sebe vrsto slabih administrativnih uradnikov in vojnih pisarjev, ki so zgubili ali založili veliko število personalnih listov, predvsem pa temeljnih listov podoficirjev in moštva. To je – poleg zadnjega obdobja, ki je pa z viri slabo zastopano iz povsem drugačnih razlogov – po urejenosti in popolnosti – najslabše kadrovske urejeno administrativno obdobje mornarice od leta 1812 do 1918.

25 ÖStA, KA, »Manschaftgrundbuchblätter 2. ser. fasc. 78 m 145.«

Vendar je mogoče iz obstoječih personalnih virov izluščiti naslednje: Tegetthoff je začel opuščati stroke, kakor so bile mornariška izkrcevalna pehota, mornariški lovski bataljon, mornariška pehota v utrdbah in pristaniščih, lagunska flotila (ta ni bila več potrebna, ker so Benetke z vsemi lagunami prešle pod Italijo) in obalna artilerija, ki je prehajala pod skupno komando kopne vojske in mornarice, spadala pa je pod kopno vojsko. Ker so bile te stroke strateško in sploh vojaško zastarele, je Tegetthoff posvečal veliko pozornost pravemu mornariškemu kadru, ki se je moral izvežbati tudi za izkrcevanje, za napade na obalne in otoške višine in seveda za upravljanje morebitnih okupiranih pristanišč. Po bitki pri Helgolandu, kjer je pomagal poraziti dansko floto kot zaveznik Prusije, se je odločil za popolnoma nenapadalno vojno. On je prvi med admirali spoznal, da je Jadranu potrebna obramba predvsem spričo rasti italijanske jadranske vojne mornarice po porazu v bitki pri Visu 20. julija 1866. Vendar s svojo politiko gradnje obrambne flote ni prodril niti kot komandant mornarice, niti kot posebni cesarjev svetovalec za zadeve mornarice (Na Dunaju se je tedaj govorilo, da sta si s cesarjem v »prisrčnem sovraštvu«, kar je bilo nekoliko pretirano.). Prodril pa je z vsebinsko poglobitvijo vzgoje mornariškega kadra, kar so posnemali vsi njegovi nasledniki, zlasti Daublebsky, Montecuccoli in Haus.

Vsebinsko poglobitev opazimo predvsem pri slovenskem oficirskem kadru. Med njegovo administracijo je začel svojo oficirsko kariero najboljši avstrijski mornariški kader sploh. Še posebej je treba poudariti, da je bilo tedaj med študirajočimi in razvijajočimi se oficirji mnogo Slovencev in med njimi se je začela razvijati elita, ki je tako Daublebskemu, kakor pozneje Hausu mnogo pomenila.

Poglejmo, kako je bilo s tem v Celju. V času Tegetthoffove personalne administracije so iz vojnopomorske akademije na Reki izšli štirje celjski oficirji. Leta 1871 je doštudiral Ludvik Wittenbach, rojen na tujem, vendar pristojen v Celje?<sup>26</sup> Med vsemi je imel najmanj sreče, saj je bil upokojen kot kadet že leta 1874. Iz neznanega razloga je postal trajni invalid. Leta 1870 je doštudiral v Kotoru rojeni Celjan Lucijan Cigler (Ziegler) pl. Pozza.<sup>27</sup> Napravil je zelo lepo kariero, ker je bil zaradi svoje sposobnosti med najljubšimi oficirji Daublebskega. Leta 1909 je bil imenovan za kontraadmirala. Kot tak je bil tudi upokojen. Leta 1881 je šolanje na akademiji končal

26 ÖStA, KA, »Index Rückwärts der personierte Admirale und Stabsoffiziere št. 46.«

27 ÖStA, KA, »Qualificationsliste 260/6446.«

drugi veliki Celjan, tj. Karl Seidensacher.<sup>28</sup> Napredoval je nekoliko počasneje kot Cigler, ker je bil leta 1910 šele kapetan bojne ladje. Toda ostal je v mornarici do konca prve svetovne vojne. Veliki admiral Anton Haus ga je dal leta 1913 povišati v kontraadmirala. Leta 1917 je postal viceadmiral. Kot gojenec akademije in mornariški kadet je Seidensacherju sledil pl. Anton Triulzi.<sup>29</sup> Njegovo napredovanje je podobno Seidensacherjevemu. Čin kapetana bojne ladje je dosegel leta 1911. Leto dni kasneje se je dal upokojiti. Ob začetku prve svetovne vojne je bil začasno reaktiviran in leta 1915 povišan v kontraadmirala. Torej imamo na štiri šolane oficirje kar tri take, ki so se kasneje povzpeli med admirale. Za majhno mesto, kakršno je bilo tedaj Celje, je bil to zelo lep uspeh. Iz neznanih razlogov vojnopomorske akademije ni končal Johan Friedrich, ki je študiral v letih 1878 in 1879.<sup>30</sup>

Iz istega časa imamo sedem znanih celjskih podoficirjev. Vsi so se posvetili tako imenovani palubni stroki, ki je bila tedaj med Slovenci najbolj priljubljena. Izjema je v Grazu rojeni Celjan Ernest Fink, ki je iz palube prešel na krmo.<sup>31</sup> V mornarico je prišel leta 1869. Po petih letih je postal nižji podnarednik (Marsgast) palubne stroke, pri čemer je ostal do leta 1883. Nižji podnarednik palube je bil Anton Žafran.<sup>32</sup> Prijavil se je leta 1878. Tri leta kasneje je napredoval, a je kmalu po tem umrl v Pulju. Istočasno z njim se je prijavil Viljem Friedrich.<sup>33</sup> Ta je leta 1882 napredoval v podnarednika palube (Quartiermeister). Vir ga spremlja do leta 1888. Ni znano, kaj je bilo z njim kasneje. Franc Pristovšek je prišel v mornarico leta 1873.<sup>34</sup> V viru je imenovan še leta 1883. Od leta 1877 dalje je imel našitke podnarednika palube. Iste našitke je dosegel Matija Hriberšek, ki se je prijavil leta 1880.<sup>35</sup> Povišan je bil leta 1886. Dve leti kasneje je odšel iz mornarice verjetno zaradi bolezni. Hugo Wozelka je podpisal obvezo leta 1882.<sup>36</sup> V Pulj je prišel s furmanom, ki je arzenalu pripeljal ladjedelski les. Napredoval je izredno hitro, kajti po šestih letih službe je bil že narednik (Bootsmannsmaat). Služil je do leta 1894. Končno je tu še Valentin

28 ÖStA, KA, »Qualificationsliste 217/5244.«

29 ÖStA, KA, »Qualificationsliste 237/5859.«

30 ÖStA, KA, »Manschaftgrundbuchblätter 2. ser. 8. 87 m 139–71.«

31 ÖStA, KA, »Manschaftgrundbuchblätter 2. ser. fasc. 31 m 562.«

32 ÖStA, KA, »Manschaftgrundbuchblätter 2. ser. fasc. 87 m 139–71.«

33 ÖStA, KA, »Manschaftgrundbuchblätter 3. ser. fasc. 191 m 43.«

34 ÖStA, KA, »Manschaftgrundbuchblätter 2. ser. fasc. 78 m 280.«

35 ÖStA, KA, »Manschaftgrundbuchblätter 3. ser. fasc. 188 m 86.«

36 ÖStA, KA, »Manschaftgrundbuchblätter 3. ser. fasc. 233 m 256.«

Pečnik, ki se je prijavil leta 1881.<sup>37</sup> Po šestih letih je bil narednik palube. Nadaljnjih enajst let je čakal na čin nižjega vodnika (Unterbootsmann). Leta 1899, po polnih osemnajstih letih službe, je zapustil vojno mornarico in se podal v Trst, kjer je verjetno nadaljeval mornariško življenje v trgovski floti Avstrijskega Lloydja.

Tako imamo v času Tegetthoffove personalne administracije skupno 12 znanih mornariških starešin. Ker je način napredovanja ostal isti kakor v času von Dahlerupove reforme (1849–1868), pomeni, da moramo prišteti še kakih 60 navadnih mornarjev-prostovoljcev, kar bi pomenilo skupaj 72 Celjanov v mornarici. Toda, kakor je bilo že ugotovljeno, je to doba izredno slabe administracije, doba, ko je bilo izgubljenih ali založenih največ personalnih listov in zato se ne bomo prav nič motili, če k znanim mornarjem prištejemo še kakih 15 do 20 neznanih. Na ta način dobimo okoli 90 Celjanov v vojni mornarici in to v dobi, ko se je strokovno znanje vojnopomorskega kadra poglobilo. Trije kasnejši admirali to dovolj zgovorno potrjujejo. Prav tako potrjuje to značilnost popolni izpad Celjanov iz pomorske pehote in drugih manj pomorskih služb, kar pomeni, da so se želeli izvežbati v modernih pomorskih strokah, zaenkrat na palubi.

O Tegetthoffu je treba poudariti, da je v bitkah pri Helgolandu in pri Visu (1866) preizkusil Dahlerupov slovenski kader. Veliko število odlikovanj, ki so jih od njega prejeli predvsem Slovenci – med njimi je bilo tudi nekaj Celjanov – priča, da je odkril njihovo borbeno sposobnost in da je ni pozabil do konca življenja. Najbrž je svojemu prijatelju Daublebskemu prišepnil naj nadalje odpravlja iz mornarice nezanesljivi italijanski kader in ga nadomešča s Slovenci. Vendar se v prvih dvanajstih letih po njegovi smrti to še ni uveljavilo. Daublebsky se namreč še ni prebil na vrh mornariške lestvice, torej ni mogel odločati o kadrovski politiki.

Leta 1883 je postal Daublebsky komandant mornarice. Takoj na začetku poveljevanja je objavil administrativno reformo, ki jo je izdelal že nekaj let prej kot komandant eskadre. Ker si je z vsemi silami prizadeval – in končno s pomočjo slovenskih višjih in visokih oficirjev tudi uspel – da bi Avstrija zgradila novo vojno mornarico v obrambo proti italijanskemu imperializmu, ki je odkrito meril na mesto Trst z zaledjem, Istro in Dalmacijo, je potreboval večje število strojnega in palubskega kadra, ki ga je sicer že začel ustvarjati Tegetthoff, ki pa še ni dosegel zadovoljivega števila in zadostne stopnje strokovnosti. Doba Daublebskega, kakor sem že

37 ÖStA, KA, »Conduitliste Verschiede 2. ser. fasc. 27/2188.«

drugje poudaril, pomeni drugi veliki vdor Slovencev v vojno mornarico. To se sicer v Celju ne pozna v tolikšni meri kakor na primer v Mariboru in Gradcu, vendar bomo videli, da je tudi Celje precej dobro zastopano predvsem s podoficirji tako imenovanih novih strok.

Iz reške vojnopomorske akademije so izšli v času Daublebskega trije visoki pomorski oficirji. Leta 1883 je diplomiral Viktor Vest, ki je bil rojen leta 1866. Napredoval je precej hitro. Bil je na nekaj prekooceanskih potovanjih s kadeti in na raznih mornariških misijah. Leta 1912 je bil povišan v kapetana bojne ladje. Dve leti kasneje, tj. na začetku prve svetovne vojne pa je bil upokojen kot trajni invalid. V nasprotju z ostalimi pomorskimi oficirji, ki so si skoraj vedno izbrali za penzijsko mesto Gradec, si je Vest zbral Stražišče pri Kranju, kjer se je pri 49 letih poročil z mladenko sedemnajstih let. Leta 1917 je umrl. Pokopan je bil v Stražišču.<sup>38</sup> Drugi šolani celjski oficir je bil Henrik Zajc (Seitz) Treffen. Diplomiral je leta 1888. Njegova napredovanja so bila na začetku nekoliko težka, vendar so postala po letu 1905 presenetljivo nagla. Med prvo svetovno vojno je nekaj časa poveljeval južni avstrijski floti, ki je imela svoj sedež v Boki Kotorski. Kot komandant te flote je konec decembra 1915 izvedel znamenito akcijo preganjanja francosko-italijanske mornarice v Otrantu, ki je preveč vznemirjala južni sektor avstrijske obale.<sup>39</sup> Leta 1919 je bil imenovan za kontraadmirala. Za penzijsko mesto si je izbral Gradec, kjer je leta 1940 umrl. Bil je izrazit antinacist. Tretji veliki celjski pomorščak, ki je diplomiral v dobi Daublebskega, je bil John Friedrich Thomas Patrick O'Flannagan. Ni mi znano, kako je prišel ta priimek v Celje, vendar je bil omenjeni tukaj rojen leta 1882. Morda je bil sin ali vnuk Mateja O'Flannagana, Tržačana, ki je bil ob koncu dvajsetih let 19. stoletja namestnik komandanta avstrijske vojne mornarice. O'Flannagan je diplomiral leta 1900, kar pomeni, da je začel svoje šolanje že pred smrtjo Daublebskega. Napredoval je najbrž hitreje kot vsi imenovani, kajti leta 1918 je bil že kapetan bojne ladje.<sup>40</sup> Leta 1918 je bil upokojen. Vojnopomorsko akademijo so obiskovali trije Celjani, ki pa je morda niso dovršili, ker se omenjajo samo v temeljnih knjigah šole, medtem ko jih v drugih virih ne najdemo. To so bili Ferdinand Erminger (1892–1893), Anton Reich (1899–1900) in Franc

38 ÖStA, KA, »Qualificationsliste 242/5994 in Grundbuchblätter der K. u. K. Kriegsmarine 3544.«

39 ÖStA, KA, »Qualificationsliste fasc. 217/5254 in Grundbuchblätter der K. u. K. Kriegsmarine 3544.«

40 ÖStA, KA, »Qualificationsliste fasc. 136/3930 in Grundbuchblätter der K. u. K. Kriegsmarine 3544.«

Anton Leopold Kacijančič (1902–1903). Ker je možno, da so nekaj časa služili kot podoficirji, da so odslužili stroške šolanja jih s previdnostjo uvrščamo med starešine.

Med ostali oficirski in uradniški kader spada v tem času še šest ljudi, ki sicer niso bili vsi rojeni v Celju, so pa prišli iz celjskih šol. Prvi je zdravnik Ivan Herzman, rojen leta 1878. V mornarico je stopil z dvajsetimi leti kot medicinski asistent. Po šestih letih je postal korvetni zdravnik (major), kar pomeni, da je medtem diplomiral. Leta 1907 je bil zdravnik bojne ladje (polkovnik). Pet let kasneje je bil razvrščen v rezervo.<sup>41</sup> Še v času stare Jugoslavije je imel v Celju zasebno zdravniško ordinacijo. Iz Celja je odšel v mornarico Anton Esenko, rojen v Prožinu leta 1879. Prijavil se je leta 1900 kot duhovnik, kar pomeni mornariški kaplan. Leta 1912 je bil povišan v mornariškega kurata (kapetan).<sup>42</sup> Prav tako je odšel v akademijo na Reki Robert Lutz, rojen leta 1873 na Spodnji Hudinji. Leta 1892 je bil imenovan za kadeta. Napredoval pa je v tehničnih strokah in je bil leta 1907 imenovan za višjega ladjedelskega inženirja 3. reda (major). Leta 1910 je bil upokojen.<sup>43</sup> Iz celjskih šol je odšel v mornarico Edvard Račič, sicer rojen v Šmarju pri Jelšah. Po začetku službe bi sicer spadal že v prvo obdobje, kajti v mornarico je odšel že leta 1848. Njegov vzpon se pa začne šele pod Daublebskym, ko je po dveletni šoli postal leta 1895 višji mornariški komisar 1. reda (polkovnik).<sup>44</sup> Profesor Rihard Riegler, ki je bil rojen v Šentjuru pri Celju, je odšel v mornarico prav tako iz ene od celjskih šol. V mornarici je poučeval francoščino in italijanščino na tedaj ustanovljeni podoficirski šoli. Služboval je med leta 1900 in 1907.<sup>45</sup> Končno imamo še pomožnega pisarja Franca Kepo, ki je bil rojen v Celju leta 1885. Ni znano kdaj je prišel v mornarico. Najbrž okoli leta 1900 kot mladenič palube. Leta 1903 je bil že artilerijski podnadrednik, medtem ko je leta 1908 napredoval med pomožne pisarje.<sup>46</sup> Iz neke doslej neznane celjske delavnice je leta 1902 odšel v puljski arzenal kovinarski delavec Franc Mališnik, po rodu iz Teharij. Leta 1906 je bil povišan v predelavca, leta 1915 pa v mojstra kovinarske stroke.<sup>47</sup> Skupno imamo torej 13 starešin – oficirjev

41 ÖStA, KA, »Qualificationsliste fasc. 82/2030 in Grundbuchblätter der K. u. K. Kriegsmarine 3544.«

42 ÖStA, KA, »Grundbuch der K. u. K. Kriegsmarine – Abschrift fasc. 1.«

43 ÖStA, KA, »Qualificationsliste fasc. 185/4512.«

44 ÖStA, KA, »Qualificationsliste fasc. 191/4680.«

45 ÖStA, KA, »Qualificationsliste fasc. 185/4512.«

46 ÖStA, KA, »Evidenz der Marine patental Invaliden 1/2.«

47 ÖStA, KA, »Manschaftgrundbuchblätter 1902, 1919/1902–1/429.«

in uradnikov – ki so začeli svojo kariero v času personalne administracije Daublebskega.

Tu pa je treba poudariti, da je bilo nekaj oficirjev, ki so bili rojeni drugje, imeli so se pa za Celjane. Tak je bil na primer Peter Salcher, ki je bil rojen v Trstu. V času Daublebskega je dobil čin kontraadmirala. Bil je precej časa komandant Vojnopomorske akademije na Reki. Njegova kratka zgodovina vojnopomorskega šolstva Avstrije s posebnim ozirom na reško akademijo je sicer precej nebogljena, vendar je obenem prvo tako delo v historiografiji avstrijskega vojaškega šolstva. Njegov sin Rihard je bil rojen na Reki. Vojnopomorsko akademijo je končal že v času Daublebskega. Leta 1918 je odšel iz mornarice s činom kapetana korvete. Po vojni se je prijavil v jugoslovansko vojno mornarico, kjer je bil leta 1931 upokojen kot kontraadmiral. Umrli je leta 1955 na Sušaku. Pisec tega članka je obiskal njegovega sina Petra ob enem njegovih občasnih prihodov iz Združenih držav Amerike. Zatrdil mi je, da se je oče vedno imel za Celjana. Če šteje mo ta dva, je imelo Celje kar šest admiralov, torej več kot Maribor, toliko kot Graz in Celovec skupaj. Po podatkih, ki so trenutno znani, sta jih imela več le Trst in morda Ljubljana (vendar je za poslednjo še nekaj dvomov).

Sledi 15 znanih podoficirjev, in sicer štirje iz palubne stroke, osem strojnikov, en krmar in dva artilerista. Za palubno stroko so se odločili Jožef Arzenšek (1886),<sup>48</sup> Franc Kotnik (1887)<sup>49</sup>, Jakob Ivan Polak (1892)<sup>50</sup> in Franc Kranjc (1894).<sup>51</sup> Vsi štirje so se obvezali za dvanajst let službe, kar so tudi izvršili, le Polak je svojo obvezo podaljšal na šestnajst let. Zanimivo je, da so vsi štirje ostali na stopnji nižjega podnarednika (Marsgast) in da niso kazali nikake volje po nadaljnjem napredovanju.

Precej drugače je s podoficirji strojne stroke. Na stopnji nižjega podnarednika (Maschinengast) sta ostala Miroslav Horjak,<sup>52</sup> sicer rojen v Celovcu, pristojen pa v Celje in Oskar Tratnik.<sup>53</sup> Oba sta prišla v mornarico leta 1895 kot mladeniča stroja. Služila sta še leta 1909. Nadaljnji trije so napredovali do čina podnarednika (Maschinenquartiermeister). To so bili Jožef Horjak, ki se je prijavil leta 1887, napredoval pa leta 1891,<sup>54</sup>

48 ÖStA, KA, »Manschaftgrundbuchblätter 3. ser. 247 m 286.«

49 ÖStA, KA, »Manschaftgrundbuchblätter 257 m 85.«

50 ÖStA, KA, »Manschaftgrundbuchblätter 334 m 102.«

51 ÖStA, KA, »Manschaftgrundbuchblätter 238 m 227.«

52 ÖStA, KA, »Manschaftgrundbuchblätter 339 m 253.«

53 ÖStA, KA, »Manschaftgrundbuchblätter 343 m 46.«

54 ÖStA, KA, »Manschaftgrundbuchblätter 256 m 256.«



Julij Sanderly, ki je nastopil leta 1892, napredoval pa leto dni kasneje<sup>55</sup> in Franc Pugmeister, ki je obvezo podpisal leta 1898, našitke podnarednika pa dobil leta 1902.<sup>56</sup> Vsi trije so služili po dvanajst let. Narednik (Maschinenmaat.) je postal v Ptuj rojeni Celjan Leopold Costa. Iz Celja v Pulj se je odpeljal leta 1888 z nekim neznanim furmanom. Obvezal se je za dvanajst let. Leta 1892 je dobil naredniški čin. Konec leta 1900 se omeinja v Trstu. Več o njegovem nadaljnjem življenju ne vemo.<sup>57</sup> Robert Pešič, ki je bil rojen v Trstu leta 1883, je bil po starših pristojen v Celje, kjer je tudi živel. Leta 1887 je odšel v mornarico kot mladenič stroja. Leta 1900 je podpisal obvezo za dvanajst let službe. V treh letih je dosegel čin podnarednika. Leta 1906 je bil že imenovan za nižjega vodnika strojne stroke (Untermaschinenwarter). Leta 1912 je bil odpuščen in od tedaj je živel v Celju.<sup>58</sup> V Celje je bil pristojen in tam tudi živel v Mariboru rojeni Ivan De Toma. Leta 1901 je podpisal obvezo za dvanajst let. V službi so ga zatele priprave na vojno, zato je ostal v mornarici še dalje, tj. do konca prve svetovne vojne. De Toma je med vsemi celjskimi podoficirji dosegel največ. Leta 1916 so mu namreč izročili našitke vodnika strojne stroke (Maschinenwarter).<sup>59</sup> Krmarske stroke se je oprijel Miroslav Hofman. V mornarico se je podal leta 1886. Štirinajst let kasneje je bil povišan v podnarednika krmarske stroke (Steuerngast). Služil je najmanj do leta 1904.<sup>60</sup> Končno sta tu še dva podoficirja artilerijske stroke. Prvi je v Sv. Križu pri Beljaku rojeni Jožef Costa, brat že omenjenega Leopolda.<sup>61</sup> Iz Celja, kjer je živel pri starših, je odpotoval leta 1892. Obvezal se je za deset let, služil pa jih je najmanj dvanajst. Leta 1894 je postal nižji podnarednik artilerije (Waffengast). Drugi je bil Mati ja Šporn. Ni znano, kdaj je prišel v mornarico, vsekakor pred letom 1900, kajti tedaj je bil že artilerijski podnarednik (Waffenquartiermeister). Leta 1907 je bil penzioniran kot invalid.<sup>62</sup>

Tako smo našeli 30 celjskih mornariških starešin v času personalne administracije Daublebskega. To je čas, ko so bili viri najbolj urejeni, čas najboljših mornariških pisarjev, ki so se držali določenega reda in pravil, ki jih je narekovala komanda mornarice. Vse do leta 1895 ni nikakršnih

55 ÖStA, KA, »Manschaftgrundbuchblätter 298 m 7.«

56 ÖStA, KA, »Manschaftgrundbuchblätter 351 m 3.«

57 ÖStA, KA, »Manschaftgrundbuchblätter 263 m 251.«

58 ÖStA, KA, »Manschaftgrundbuchblätter 369 m 236.«

59 ÖStA, KA, »Manschaftgrundbuchblätter 386 m 206.«

60 ÖStA, KA, »Manschaftgrundbuchblätter 263 m 244.«

61 ÖStA, KA, »Manschaftgrundbuchblätter 294 m 300.«

62 ÖStA, KA, »Evidenz der Marine patental Invaliden Vol. 4/148.«

problemov. Toda mnogi podoficirji in mornarji, ki so prišli na ladje po tem letu, so ostali v mornarici preko svoje obveze že zaradi priprav na prvo svetovno vojno. Njihovi personalni listi so bili enostavno preneseni v naslednjo administracijo. Po vojni pa so bili izročeni državam naslednicam. Celjski personalni listi so bili izročeni Jugoslaviji in z vsemi vrtnjenimi personalnimi spisi iz časa zadnjih deset let Avstrije so bili izgubljeni med drugo svetovno vojno. Zato za obdobje med leti 1895 in 1902 razpolagamo z izredno majhnim številom virov personalne narave. Za nekatera leta jih je ostala slaba polovica, za druga bi jih lahko prešteli na prste. Tako nam manjka velika večina kadrovskih podatkov za poslednjih osem let administracije Daublebskega. Na mestu je prepričanje, da je bilo med njimi tudi precej Celjanov. Zato ne bomo grešili, če prištejemo še vsaj pet podoficirjev. To je izredno previdna ocena. Tako dobimo približno 35 starešin za dvajsetletne, ki je po administraciji znano po velikem Celovčanu. To pa je bil čas, ko so se začeli Slovenci zavedati svoje pomembnosti. Izračuni na osnovi ohranjenih virov kažejo, da je napredoval vsak peti slovenski mornar, kar pomeni, da smo v tistem času imeli po štiri slovenske mornarje na enega slovenskega starešino. Kakor je bilo že ugotovljeno, velja to pravilo za vse slovensko ozemlje, torej tudi za Celje. Potemtakem je v času Daublebskega in njegove administracije odšlo v mornarico nič manj kot 175 Celjanov. Verjetno pa se bo ta številka precej povečala, ko bodo znani vsi viri. Vse to pomeni tudi, da je od leta 1829, ko se pojavijo prvi prisilni »prostovoljci«, pa do leta 1902, ko je bil konec administracije Daublebskega, odšlo v mornarico okoli 520 Celjanov, kar pomeni nekaj več kot sedem na leto. Zadnja avstrijska personalna administracija je za naše namene najbolj kritična. Čeprav je bila ocenjena za vzorno, si z njo ne moremo kaj prida pomagati. Jugoslaviji izročeni personalni dokumenti so bili izgubljeni. Redki na Dunaju še ohranjeni ne dajejo slike dejanskega stanja. Obstaja sicer seznam izročenih dokumentov, žal pa za leta 1895 do 1905 ne navaja vedno krajev rojstva oziroma pristojnosti, za vsa ostala leta pa je zadnje napredovanje vedno dvomljivo. Vse to za podoficirje in moštvo. Za oficirje je stanje nekoliko boljše, ker so na Dunaju ostale temeljne knjige akademije in s pomočjo letnih šematizmov (*Almanach der K.u.K. Kriegsmarine*) lahko rekonstruiramo dejanski potek napredovanj in službovanja. Neugotovljena ostanejo le nekatera napredovanja, ki jih je avstrijska vlada sklenila podati leta 1919, ker niso zabeležena v temeljnih knjigah.

V času od leta 1903 do 1918 je na vojnopomorski akademiji študiralo in dokončalo svoj pomorski študij osem Celjanov. Med njimi so štirje dosegli čin poročnika bojne ladje, dva sta bila poročnika fregate in dva sta ostala na stopnji kadeta. Prvi je bil Alfred Emil Rajmond Macher. Akademijo je dokončal leta 1903. Čin poročnika bojne ladje je dosegel leta 1912. Čudno se zdi, da med vojno ni napredoval. Leta 1919 je bil namreč upokojen v tem činu. Drugi je bil Gilbert Schneditz. Julija 1904 je postal kadet. Čin poročnika bojne ladje si je našil leta 1913. Leto dni kasneje je bil iz neznanih razlogov upokojen. Ob začetku vojne z Italijo je bil reaktiviran. Kakor Macher je bil leta 1919 upokojen v istem činu. Tretji je bil Miroslav Štumberger (družina se je prvotno imenovala Strmbregar). Rojen je bil leta 1892 v Šmarju pri Jelšah. V mornarico je odšel iz celjske gimnazije leta 1911 kot aspirant. Leta 1913 je postal kadet. Konec prve svetovne vojne je dočakal kot poročnik bojne ladje. Že v času Avstrije je bil znan zbiratelj pomorskih zgodovinskih predmetov. To mu je kasneje omogočilo, da je ustvaril lastno muzejsko zbirko v Baošiću v Boki Kotorski. O njem bo še govor v času Jugoslovanske vojne mornarice. Četrty je bil Franc Adolf Pramberger. Rojen je bil v Gorici, pristojen pa v Celje. V akademijo je odšel leta 1915. Eno leto je bil aspirant, nato eno leto kadet. Čin poročnika fregate je nosil le nekaj mesecev, kajti leta 1918 je dobil našitke poročnika bojne ladje. Leta 1919 je bil odpuščen kot premlad za upokojitev. Leta 1913 je iz celjske gimnazije odšel v mornarico aspirant Pavel Friderik Scarpa. Poročnik fregate je postal leta 1916. Ob koncu vojne je bil odpuščen. Leto dni za njim je prav tako iz celjske gimnazije odšel aspirant Franc Karel Maksimilijan Khil. Po enem letu šolanja je postal kadet in leta 1917 poročnik fregate. Služil je do konca svetovne vojne. Na stopnji kadeta sta ostala: Leo Smolej, ki je dokončal študij akademije leta 1908 in se leta 1910 ne omenja več, ter Viktor Hollega von Hollegau, ki se je vpisal leta 1910. Od leta 1914, ko je postal kadet, ni več napredoval. Po vojni je bil odpuščen.

Dalje imamo štiri učence akademije, ki niso končali študija. Edini, ki je odšel iz šole, ker razreda ni dokončal, je Otmar Alojzij Janouš. V prvih dveh razredih je bil po rangi nekje med zadnjimi, v tretjem letniku pa je popolnoma odpovedal. Najbrž je moral nekaj časa služiti kot podoficir, da je na ta način povrnil stroške šolanja. Ostale tri pa je presenetil konec vojne, enega v tretjem (Elmar Boschek), enega v drugem (Kurt Kessler) in enega v prvem (Walter Kessler) letniku.

Pričakovati bi bilo, da bi v času zadnje administracije našteli manj podoficirjev, kakor v dobi Dahlerupa ali Daublebskega. To bi moralo veljati v

glavnem za vso Slovenijo. V tej dobi je namreč Avstrija zavirala odhod slovenskih fantov v mornarico, ker jih je planirala za kopne fronte v Galiciji, v Srbiji in na morebitni fronti na italijanski meji, v katero pa glavni vojaški dejavniki, razen mornarice, niso verjeli. Kljub temu se število mornariških podoficirjev, ki so prihajali iz Slovenije, stalno večala. Ugotavljamo pa, da pada število navadnih mornarjev na enega starešino. Tako je na primer za Gorenjsko ugotovljeno, da sta napredovala dva od treh gorenjskih prostovoljcev. Za Maribor je stanje le malo drugače. Za Posavje smo ugotovili, da je napredoval več kot vsak drugi prostovoljec. Stanje v Celju je še bolj presenetljivo, kajti v seznamu Jugoslaviji izročenih dokumentov imamo naslednje podatke: v delu seznama, ki je pomanjkljiv, ker navaja samo imena in rojstne kraje, srečamo 18 celjskih podoficirjev, pri katerih niso navedene niti stroke, niti čini ali položaji; v drugem seznamu, ki je v predstavljenih točkah popolnejši, dobimo 12 podoficirjev strojne stroke, 6 podoficirjev palube, dva artilerijska narednika in enega telegrafista v rangi podnarednika. Če k temu prištejemo še omenjenih 8 oficirjev in dijaka, ki je padel v tretjem letniku akademije, imamo 47 celjskih mornariških starešin nasproti pičlemu številu osmih mornarjev. To pomeni, da bi lahko bilo še vsaj štirikrat toliko prostovoljcev, če bi vojaške oblasti dopuščale neoviran odhod v mornarico. To pa tudi pomeni, da je bilo v zadnji mornariški administraciji skoraj sedem celjskih mornariških starešin na enega celjskega mornarja. K takšnemu stanju komentar pravzaprav ni potreben. Iz Celja je prispel tedaj resnično odličen mornariški kader. Toda tu nastane vprašanje, ki je značilno za vsa industrijsko razvijajoča se mesta. Domnevamo namreč, da je v skupini podoficirjev, kjer seznam ne navaja strok, več kot polovica strojnikov. Če je to res, in skoraj ne more biti drugače, je bilo med prvo svetovno vojno vsaj 25 strojnih podoficirjev iz Celja, ali več kot polovica vsega mestnega starešinskega kadra. To pa jasno kaže na usmerjanje kadra v strojno stroko. Usmerjala ga je pa lahko le razvijajoča se industrija, ki je potrebovala dober strojni kader in ga je najceneje dobila iz vojaških šol, predvsem pa iz mornarice, kjer je bilo za strojnike veliko dela in so se s stroji vsakodnevno spoznavali.

Med znanimi strojnimi oficirji, ki so se ponašali, da so iz Celja, ali vsaj da izhajajo iz celjskih šol, imamo enega višjega štabnega vodnika (Oberstabsmaschinenwarter) v osebi Antona Kaplje, rojenega leta 1887. Dalje je tu vodnik (Maschinenwarter) Rudolf Kožuh, ki je bil rojen leta 1893. Sledi pet narednikov (Maschinenmaat). To so bili: Henrik Štalcar, rojen leta 1890. Maks Šobret, rojen leta 1892, Alojz Dolac, rojen leta 1893,

Ivan Vrečko, rojen leta 1895 in Lambert Celiba, rojen leta 1898. Serijo nadaljujejo trije podnaredniki, tj. Franc Krašovec in Anton Urankar, rojena leta 1895, ter Viktor Krivec, rojen leta 1899. Končno imamo še dva nižja podnarednika (Maschinengast) tj. Gabrijela Rateja in Franca Webra, oba rojena leta 1891. Podoficirji palube so bili: narednika (Bootsmannsmaat) Milan Gabrič, rojen leta 1894 in Alojz Lazarini, rojen leta 1895, podnarednika (Quartiermeister) Avgust Srebočan, rojen leta 1892 in Karel Gajšek, rojen leta 1898, ter nižja podnarednika (Marsgast) Franc Veltovsky in Anton Juvan, oba rojena leta 1895. Artilerijska podoficirja sta bila Ludvik Pogačar, rojen leta 1891, in Emil Kosem, rojen leta 1894. Telegrafist je bil podnarednik (Telegrafquartier-meister) Albert Veichs, rojen leta 1897.<sup>63</sup>

Kakor rečeno, so zgornji podatki iz seznama Jugoslaviji izročenih dokumentov. Izročeni pa so bili le dokumenti za ljudi, ki so se odločili živeti v novi državi. Dokumenti tistih mornarjev, ki so se odločili živeti v Pulju, Trstu ali kateremkoli istrskem kraju ali na območju zadarske enklave, so bili izročeni Italiji. Za te ni mogoče zvedeti, od kod so prišli, ker je naveden le kraj nove pristojnosti. Dokumente za tiste ljudi, ki so se odločili živeti v Avstriji, je obdržala avstrijska vlada. Nekateri so se verjetno odločili živeti na Češkem, kjer so si pridobili prijatelje. Med vsemi temi je bilo gotovo tudi nekaj Celjanov. Toda to število po vsej verjetnosti ne presega dvajset ljudi. Rekel bi, da je navedena številka precej ohlapna. Potemtakem je bilo v mornarici med zadnjo administracijo največ 75 Celjanov, kar je v primeri z dobo Daublebskega manj kot polovica. Poudariti je treba, da je velika večina teh zadnjih mornariških prostovoljcev iz Celja začela svojo kariero pod 18 leti starosti, tj. v svojstvu mladeničev palube in stroja. Taki rekrutaciji se kopna vojska ni mogla upirati. Vsa druga moška, za vojsko godna mladina slovenskih dežel, je bila rezervirana za prej omenjene fronte. Zato je razumljivo, da srečamo v poslednjem obdobju na ladjah vojne mornarice precej majhno število Slovencev in med njimi Celjanov. Le redka območja so v tem izjema, med njimi Trst s Slovenskim Primorjem, če torej prištejemo še maksimalno število Celjanov, ki so se prijavili v mornarico med leti 1903 in 1918 tj. 75, ugotovimo, da je Celje med leti 1829 in 1918 prispevalo k mornariškemu kadru nekaj manj kot 600 mladih pomorščakov. Mislim, da te številke ne sme-

63 Vsi podatki o oficirjih in podoficirjih ter moštvo avstrijske vojne mornarice med leti 1902 in 1918 so iz seznama dokumentov, ki jih je Avstrijska vlada med leti 1924 in 1927 izročila Jugoslaviji. Naslov seznama je: Verzeichniss über die abgeführten Personal dokumente Jugoslawischer Staatsbürger.

mo podcenjevati, posebno še zato ne, ker gre za mesto, ki je začelo z industrijskim razvojem dokaj pozno.

Če se sedaj nekoliko ozremo na celjski pomorski kader v Avstriji, moramo ugotoviti naslednje: 1. Našteli smo šest admiralov, dva kapetana bojne ladje in po enega kapetana fregate, artilerijskega majorja, kapetana sodne stroke, polkovnega zdravnika, višjega inženirja, višjega komisarja in specializiranega profesorja, torej petnajst visokih in višjih oficirjev in uradnikov, ki sicer niso vsi rojeni v Celju, vendar so Celjani po pristojnosti ali so pa izšli iz celjskih šol. Dalje smo našteli več nižjih oficirjev in uradnikov in vrsto podoficirjev. 2. Vsi našteti so napredovali dokaj redno, nekateri takorekoč vrtoglavo, le redki so primeri počasnega napredovanja. 3. Za nas je važno, v kakšnem odnosu so bili vsi prizadeti nasproti našemu narodu. Opazili smo mnogo nemških priimkov, tu in tam se nam je pokazal kak italijanski in celo poljski priimek. Vendar eno velja skoraj za vse oficirje in podoficirje: v jezikovno rubriko svojih personalnih listov so dali vpisati tudi slovenski jezik poleg obvezne nemščine in italijanščine. Edina izjema je podoficir Egon Figelmiller, ki je ves čas svojega službovanja »znal samo nemško«. Delna izjema je kontraadmiral Cigler, ki je v prvih kvalifikacijskih listih vpisal hrvaščino, že v petem letu službovanja pa je dodal »kranjsščino« in jo postavil pred hrvaški jezik. V personalnih listih podoficirjev so jeziki preprosto našteti, kakor na primer »nemško, slovensko ali kranjsko, italijansko«; nekateri navajajo še francosko ali špansko. Za večino oficirjev je bilo nekoliko drugače. V jezikovni rubriki najdemo najbolj pogosto takšnele zapise: »Govori in piše dobro nemško in italijansko (italijanščina je bila učni predmet na akademiji) in po lastni izjavi slovensko (ali kranjsko)«. Celo admiral Seidensacher je »po lastni izjavi govoril ali pisal kranjsko«. Isto velja za Triulzija, Vesta, O'Flannagana in kontraadmirala Zajca-Treffena. Izjemi sta oba Salcherja, ki slovenščine nista znala, znala pa sta »nekoliko hrvaščine«. Ali je bilo to tedaj »samo moderno«, ali so se ti ljudje začeli zavedati, da živijo v slovenskem okolju in so hoteli postati del tega družbenega okolja, to je za zdaj še težko točno ugotoviti. Gotovo je, da so tisti oficirji in podoficirji, ki so vpisali slovenski jezik na tretje mesto, ki je bilo razen za Nemce, Madžare in Italijane, rezervirano za narodni jezik, hoteli s tem, nekaj povedati. Manj pozornosti je zbujalo, če je kdo vpisal slovenski jezik na četrto ali peto mesto. Kolikor sem mogel slediti, tega ni naredil noben Celjan. Našli so se pa predrzneži, ki so naš jezik vpisali pred obvezno italijanščino. Tak je bil na primer Edvard Račič, ki smo ga imeno-

vali med komisarji. Našli so se pa tudi taki, ki so »kranjščino« ali »slovenščino« vpisali na prvo mesto. To so počeli predvsem podoficirji, ki so resnično dobro znali samo svojo materinščino. Najboljši dokaz za to so tisti, ki so ob prihodu v mornarico izjavili, da obvladajo samo slovenski jezik, čeprav se je kmalu izkazalo, da znajo tudi nekaj nemščine. Osebnost sem prepričan, da gre pri večini Celjanov za zaveden narodni kader. Kajti, kaj je bilo treba oficirju potrebno podati izjavo, da govori in piše slovensko, če se ni za slovenščino zavestno opredelil? Pri tem je treba vedeti, da je bila vojnopomorska akademija na Reki zasnovana kot kovačnica nemštva. Če so torej oficirji svoj jezik kljub temu ohranjali in ga po lastni »izjavi« dali vpisati na prvo mesto, moramo ugotoviti, da akademija v svojem pomenčevalnem sistemu pri Celjanih ni uspela.

Tako pridemo do začetkov in razvoja jugoslovanskega vojnopomorskega kadra. Srbija, ki se je štela med zmagovalce v prvi svetovni vojni, ni imela mornarice. S tem, da je leta 1918 nastala Jugoslavija, je nastalo tudi vprašanje obrambe dalmatinske obale in ustanovitve mornarice. Pod pritiskom Italije je bila delitev avstrijske vojne flote izvedena tako, da je dobila Jugoslavija le nekaj manjših in eno večje vojno plovilo. Vsi plovni objekti so bili zastarelih tipov. Vendar je to bila podlaga za ustanovitev vojne mornarice. Ker Jugoslavija ni imela vojnopomorskega kadra, je že leta 1918 in 1919 sprejemala narodno neoporečne oficirje avstrijske vojne mornarice, ki so se izrekli za Jugoslavijo že med vojno. Žal je sprejela tudi precej takih, ki so postali Hrvati ali Jugoslovani »po kasnijem opredeljenju«. Le ti so razvoj mornarice bolj zavirali kot pa pravilno uravnavali. Tudi med Slovenci se je našel kak tak element. Pri sprejemanju v mornarico se je Štajercem zgodila precejšnja krivica. Res je, da je bila štajerska angažirana na severni meji in na Koroškem, vendar so bili njeni pomorski oficirji in podoficirji prav tako »narodni«, kakor ostali slovenski mornariški oficirji in podoficirji. Težko je sploh reči, koliko so sprejeli Slovencev, predvsem podoficirjev. Med celjskim kadrom, ki smo ga omenjali zgoraj, najdemo vsaj tri Celjane – najbrž so jih sprejeli nekoliko več. Toda tudi trije Celjani v jugoslovanski mornarici pomenijo nadaljevanje kadrovske vezi tega kraja z morjem. Res so bile te vezi nekam nenaravne, ker smo Slovenci s prvo svetovno vojno zgubili dostop do morja, toda eden od prvih razlogov za pristop v mornarico je bila pri vseh treh želja po pomorskih pripravah za osvoboditev Slovenskega Primorja, Istre, Kvarnerskih otokov in italijanske enklave na območju Zadra. Poudarek pa je bil na Slovenskem Primorju.



Edini celjski oficir, ki je bil sprejet v novo mornarico, je bil poročnik bojne ladje Miroslav Štumberger. Decembra 1918 je bil že v Boki Kotorski. V jugoslovanski mornarici je opravljal razne dolžnosti. Bil je hidroaviatičar in podmorničar, torpedist in izumitelj. Bil je med propagatorji in ustanovitelji podmorniške flotile skupaj z Vladimirjem Pfeiferjem iz Leskovca pri Krškem. Zaradi svojega znanja in sposobnosti je postal nevaren intrigantskemu in spretnemu, čeprav po sposobnosti dosti slabšemu Bogoslavu Ernyju. Zato je moral oditi na druge dolžnosti. Leta 1937 je dosegel čin kapetana bojne ladje, leto dni kasneje pa je bil na lastno prošnjo upokojen. Njegova pomorska muzejska zbirka se je med tem povečala in izpopolnila. Z vso pravico lahko rečemo, da je oče jugoslovanskega pomorskega muzealstva.

Med podoficirji avstrijske vojne mornarice, ki so se prijavili v jugoslovansko vojno mornarico, sta znana dva celjska dijaka. Prvi je bil podnarednik Viljem Vibihal, ki se je prijavil novembra 1918, drugi pa Franjo Lihteneger, ki se je prijavil decembra istega leta. Oba sta služila do aprila 1941 v činu vodnika 1. reda strojne stroke. Vibihal se je vrnil domov bolan, vendar je bil od leta 1943 aktivist Osvobodilne fronte.

Ti trije, zlasti pa Štumberger so bili torej med ljudmi, ki so začeli vzgajati nov jugoslovanski vojnopomorski kader. Na tem mestu je treba poudariti, da je bil podoficirski kader, ki so ga vzgajali oficirji, kakor je bil Miroslav Štumberger in drugi po jugoslovanski miselnosti njemu podobni naši oficirji, odlični.

Oglejmo si najprej nov oficirski kader. Vojnopomorska akademija je bila v Dubrovniku. Iz celjske gimnazije je odšlo tja devet maturantov, ki so bili deloma rojeni v Celju, deloma otroci celjskih uradnikov, ki so bivali drugje, deloma pa priseljenci, ki so živeli v mestu in bližnji okolici. Najprej se srečamo z Ernestom Blažonom, v Gradcu rojenim Celjanom. V vojnopomorsko akademijo je odšel leta 1922. Specializiral se je v torpedominerski stroki. 31. decembra 1940 je dobil čin kapetana korvete. (Po osvoboditvi bil vpoklican v JVM in bil po nekaj letih upokojen kot kapetan fregate; živi v Celju; še leta 1965 je bil kot violinist član Celjskega godalnega orkestra. Op. ur). Leto dni kasneje je odšel v akademijo Savo Salmič, ki se je kot oficir specializiral v telegrafiji. Čin poročnika bojne ladje 1. reda je dobil 11. decembra 1936. Služil je do konca aprilske vojne. Z njim je študiral Jožef Kvac, ki se je najprej specializiral za torpedista, nato pa odšel v pomorsko aviacijo, kjer je postal pilot izvidnik v činu poročnika bojne ladje 1. reda. Vojno je dočakal kot vojni hidropilot. Leta 1925 je študij na

akademiji začel Ivan Osterc, ki je postal poročnik bojne ladje leta 1938. V njegovem letniku je bil tudi Oto Lubec, specializiran v torpedistiki. Čin poročnika bojne ladje 1. reda je dobil leta 1939. Pred izpitom je opravil tečaj spoznavanja in upravljanja z bojnimi strupi. Poročnik bojne ladje 2. reda je postal Milan Šonc, ki je svoj študij začel leta 1926. Specializiral se je za telegrafijo. Isti čin je leta 1940 dosegel Franc Druškovič, ki je odšel v akademijo leta 1929. V tridesetih letih je zanimanje Celjanov za vojno-pomorsko akademijo precej upadlo, kajti v njej srečamo le še dva gojenca iz Celja, ki sta postala oficirja. Leta 1933, torej sedem let po Šoncu, je odšel v akademijo Marijan Gorečan, ki je leta 1939 dobil čin poročnika fregate. Končno je leta 1936 odšel v akademijo, v Braniku rojeni celjski dijak Vladimir Birsa. Diplomiral je leta 1939. Vojno je dočakal kot poročnik korvete. (Tu je avtor spregledal še nekaj imen. To so npr. Branko Voglar, iz generacije, ki se je zapisala vojni mornarici v dvajsetih letih; pred vojno je bil poročnik bojne ladje; Nikolaj Safonov, rojen 1917 v Leningradu, na celjski gimnaziji maturiral 1935, pomorsko vojno akademijo v Dubrovniku končal 1938 kot poročnik korvete; bil aktivni udeleženec NOB v 1. slovenski artilerijski brigadi in mornariškem odredu pri 9. korpusu; po osvoboditvi ostal v JVM in bil 1968 upokojen kot kapetan bojne ladje; Mirko Kralj, Celjan, ki pa ni maturiral na celjski gimnaziji, čeravno je bil nekaj let njen dijak, za mornariškega častnika študiral v istem letniku kot prej omenjeni Nikolaj Safonov, med vojno bil v jugoslovanski kraljevski mornarici, sedaj živi na Malti; Karel Kos, na celjski gimnaziji maturiral 1937, pred izbruhom vojne bil poročnik korvete, med vojno prestopil v nemško vojno mornarico, danes živi v inozemstvu; Stanislav Božič in Adolf Poharc, celjska maturanta iz leta 1938, 1. aprila 1941 sta bila poročnika korvete; Božič živi v Kanadi. Op. ur.)

Celjska gimnazija se lahko ponaša s štirimi odličnimi pomorskimi inženirji. V Braslovčah rojeni ing. Ivan Rojnik je študiral na tehnični fakulteti univerze v Gdansku. Leta 1927 se je prijavil v jugoslovansko vojno mornarico kot artilerijski inženir poročnik. Nekaj časa je plul na »Dalmaciji« in na rušilcu »Dubrovniku«, kjer je študiral razporeditev in učinkovitost artilerije. Nato je bil določen, da z artilerijo opremi nove rušilce »Beograd«, »Zagreb« in »Ljubljano«. Tu je njegovo ime tesno povezano z narodnim herojem Sergejem Mašero. Drugi je bil strojnotehnični inženir Anton Ošlak, rojen v Ponikvah. O njem vemo žal le to, da se je bavil z ladijskim strojništvom. Po činu je bil inženir-podpolkovnik. Kot tretji sledi inženir-major Milan Pulko, ki je prišel v mornarico leta 1928.

Uspešno se je bavil z ladjedelstvom. Zadnji je inženir-poročnik Drago Kveder, rojen v Šentjurju, ki je prišel v mornarico šele leta 1939, ko je dovršil tehnično fakulteto v Zagrebu. Delal je do konca aprilske vojne, kar velja tudi za ostale.

Med zdravstvenimi oficirji srečamo dva Celjana. Prvi je bil sanitetni podpolkovnik dr. Josip Kotnik (rojen v Gradcu). V mornarico je bil sprejet leta 1926. Zadnji čin je dobil leta 1940. Specializiral se je za rentgenologijo. Služil je do konca aprilske vojne. Drugi je dr. Albert Sentočnik. V mornarici je ostal nekaj več kot štiri leta, tj. od 1936 do 1940, ko je na lastno željo odšel v rezervo.

Iz gornjih podatkov vidimo, da je bilo 15 Celjanov na položaju oficirjev. Morda smo katerega izpustili, toda že ta številka nekaj pomeni, posebno če pomislimo na inženirje, ki so študirali ladjedelstvo in ladijsko strojogradnjo v času, ko Slovenci nismo imeli lastnega dostopa na morje. Devet navtičnih oficirjev prav tako pomeni veliko. Škoda je, da se je zanimanje za vojno pomorstvo v tridesetih letih tako občutno zmanjšalo.

S celjske meščanske šole je prišla vrsta mornariških podoficirjev. Po pripovedovanju mnogih ljudi, ki smo jih obiskali, je v celjskih in bližnjih tovarnah, kakor je na primer železarna v Štorah, v tridesetih letih in v prvih desetletjih po drugi svetovni vojni delalo vsaj 120 mornariških oficirjev strojne stroke. Našli in popisali smo jih 12, ki so izšli iz omenjene šole, čeprav niso vsi rojeni Celjani. Toda že ta podatek kaže, da so bili usmerjeni v strojno stroko mornarice z določenim namenom. Razvijajoča se industrija je sledila zgledu Avstrije. Že iz Avstrije sem pa je veljalo, da so bile mornariške podoficirske strojne šole odlične. Zato se ne smemo čuditi podatkom, ki trdijo, da so mlade ljudi usmerjali v mornariške šole prav industrijci. To velja za Maribor, Kranj, Jesenice, a tudi za Celje in druga manjša mesta, kjer je bila industrija v razvoju. Res je podatek o 120 zaposlenih strojnih podoficirjih v celjski in okoliški industriji morda nekoliko pretiran. Toda vedeti moramo, da v celjski industriji niso bili zaposleni, samo celjski podoficirji. Tam so delali Kozjanci, Savinjšani in drugi odsluženi podoficirji, ki so študirali na strojni šoli mornarice v Kumboru, ki je veljala za najboljšo v Jugoslaviji. Zabeležili smo lahko naslednje: Alojz Špes, rojen v Vojniku, je odšel v podoficirsko strojno šolo leta 1923. Služboval je v glavnem na starih plovnihih objektih in na rušilcu »Dubrovnik« vse do razpada Jugoslavije. Ivan Ručigaj, rojen leta 1908 na Polzeli, se je v Celju izučil za ključavničarja. Kot tak se je leta 1924 prijavil v mornariško strojno šolo v Kumboru. Po dovržitvi šole je v glavnem plul

na podmornicah »Smeli« in »Nebojša« do aprila leta 1941. Franjo Polak, rojen v Grižah leta 1910, je študiral strojno stroko od leta 1927 do 1929. Do leta 1935 je plul na križarki »Dalmacija«. Nato je zapustil mornarico in se zaposlil v industriji. Edvard Jelen iz Celja, rojen leta 1912, je končal mornariško šolo leta 1932. Služil je v glavnem na minonoscih. Mornarico je zapustil leta 1939. Ivan Belina, rojen leta 1912 v Celju, je šolanje dovršil leta 1931. Služil je na starih plovnih objektih (»Dalmacija«) in na torpedovki »Durmitor« vse do leta 1941. Edvard Rudolf, rojen v Vojniku leta 1913, se je šolal istočasno z Belino. Služil je med drugim tudi na rušilcih. V mornarici je ostal vse do aprila 1941. Miran Cvenk je bil rojen v Šempetru pri Celju leta 1917. Mornariško šolanje je začel leta 1935. Kot strojni podnarednik je služil do leta 1940, ko se je dal demobilizirati. Brata Drago in Edvard Rednak sta odšla v mornarico leta 1932 in 1937. Oba sta ostala v mornarici do podaje flote Italiji. Drago se je tedaj pripravljaj za izpit za strojnega podporočnika. Anton Mačkovšek, rojen v Šentjurju pri Celju leta 1921, je dovršil strojno šolanje v Kumboru leta 1940. Ko je bila tretja torpedna divizija izdajalsko predana ustašem v Šibeniku, se je z veliko težavo prebil v Slovenijo. Oton Hriberšek je bil rojen leta 1908. Strojno šolo je dovršil leta 1928. Plul je skoraj na vseh mornariških plovilih, ki jih je Jugoslavija dobila do leta 1930. Vojna ga je zatekla v Novem Sadu na donavski flotili. Iz Celja je odšel v mornarico tudi Viktor Škorc, sicer rojen v Šmartnem ob Paki. Leta 1936 je dovršil strojno šolo in se vkrcal na podmornico »Smeli«, kjer je ostal do konca aprilske vojne. Strojni podoficirji, ki so ga dobro poznali, so nam zatrjevali, da je bil med tistimi mladimi podoficirji, ki so imeli vse možnosti, da bi se razvili v oficirje.

So to vsi strojni podoficirji, ki so odšli iz Celja? Po podatkih, ki so nam jih dali preživeli, bi moralo biti vsaj kakih 30 rojenih Celjanov. Nismo jih našli, ker so raztreseni po vsej Jugoslaviji, kar nam je delo silno otežkočilo. Vendar je to še en dokaz o usmerjanju s strani industrije. Med dvanajstimi imenovanimi so trije podnaredniki, trije naredniki, dva narednika-vodnika 3. reda in eden 1. reda, en vodnik 2. in dva 1. reda. Visoki podoficirski čini so po svoje dokaz, da industrija ni vedno uspevala dobiti usmerjenih strojnikov v svoja podjetja in da so se le ti posvetili morju. Najboljši dokaz v Celju je Drago Rednak, ki se je pripravljaj za oficirja.

Sledijo štirje broderski podoficirji, ki so prav tako izšli iz meščanske in drugih šol v Celju. Le-ti so študirali na mornariški broderski šoli v Šibeniku. Prvi je bil podnarednik Franjo Moljk, rojen leta 1908 v Celju. Šolanje je dovršil leta 1926. Plul je na raznih starih pomorskih objek-

tih do leta 1931. Sledil mu je narednik Ludvik Medved, rojen leta 1910 v Jagnjenici. Mornariško šolanje je dovršil leta 1930. Njegovo življenje v mornarici je bilo zelo razgibano. Po političnem prepričanju je bil že zgodaj na levici, zato so ga skoraj neprestano selili od komande do komande in od objekta do objekta. Takoj po zlomu Jugoslavije je bil mnenja, da se je vojna pravzaprav šele začela. Vrnil se je v Slovenijo, kjer je bil kmalu vključen v delo za Osvobodilno fronto. Tretji je bil vodnik broderske stroke Alojz Koželj, sicer rojen v Šentjurju pri Celju leta 1911. Med svojimi mornariškimi službami beleži tudi predavateljstvo na artilerijski šoli v Melinah. Po aprilski vojni se je tudi on znašel na pravi strani, kajti kmalu se je začel ukvarjati z delom proti okupatorju. Končno je tu še narednik-vodnik Milan Hočevan, rojen leta 1916. Po broderski šoli, ki jo je dovršil leta 1934, je plul najprej na podmornici »Nebojša«, nato na drugih plovnih objektih do leta 1940, ko se je dal demobilizirati.

Hidroaviatičarsko šolo v Divuljah sta obiskovala in dovršila dva Celjana, in sicer narednik Izidor Ručigaj, rojen v Bočni leta 1909. V hidroaviaciji je služil od leta 1930 do 1936, nakar se je zaposlil v železarni na Jesenicah. Z njim se bomo še srečali. Drugi je bil Karel Markovčič, rojen v Zavodnem. Hidroaviatičarsko šolo je končal leta 1931. Služil je do leta 1936. Odtlej ni imel več opravka z vojaščino. Gotovo je bilo tudi broderskih podoficirjev iz Celja več, kot smo jih mogli zabeležiti. Toda le težko jih bomo našli, če ne odkrijemo pisanih virov, kajti nekateri so že pomrli, drugi so raztreseni po vsej Jugoslaviji. Vendar je značilno, da najdemo Celjane v vseh mornariških strokah. Tako je na primer Adolf Prah iz Celja študiral na splitski trgovsko-pomorski šoli do leta 1928. Ker ni našel zaposlitve v trgovski mornarici, se je podal v vojno mornarico. Tu je deloval kot specializiran radiotelegrafist. Vendar je mornarico zapustil že leta 1930.<sup>64</sup>

Med Savinjšani, ki v mornarico niso šli iz Celja, je vreden omembe predvsem Konrad Kolšek, rojen leta 1905 v Letušu. Leta 1923 je dovršil brodersko šolo mornarice v Splitu. Na raznih plovnih in drugih objektih, kakor je na primer bila komanda strokovnega orožja, je služil do 17. aprila 1941. Po vrnitvi v Slovenijo se je vključil v Osvobodilno fronto. Nemci so ga večkrat aretirali in mučili v celjskih zaporih. Končno so ga leta 1943

64 Podatki o jugoslovanskih oficirjih in podoficirjih vojne mornarice so zbrani na terenu samem. Delno so dopolnjeni po neuradnih ranglistah, ki jih je sestavil in izdal Rene Podhorsky v Zürichu leta 1970 in 1972. Vendar so še vedno pomanjkljivi.

odpeljali v koncentracijsko taborišče Dachau, od koder se je vrnil po osvoboditvi. Njegov mornariški čin, tj. vodnik broderske stroke 1. reda, nas opozarja, da je bil zrel za ofirski izpit, vendar mu je to preprečila vojna.

Po približni oceni, ki je iz več razlogov blizu resnice, je odšlo iz Celja v mornarico okoli 60 mladincev z namenom, da bi dovršili to ali ono mornariško šolo. Ker je bil sistem rekrutiranja mornariškega moštva v Jugoslaviji popolnoma drugačen, kakor ga poznamo iz Avstrije, ni mogoča primerjava z avstrijskim obdobjem. Toda obdobje med letoma 1918 in 1941, je obdobje, ki ga lahko označimo z besedami »Slovenija brez morja«. Zveze s severnim Jadranom je prekinila državna meja, ki je od narodnega telesa odtrgala velik del Notranjske in Primorsko z Istro. Za naše ljudi je bila ta zveza edino naravna. Po prvi svetovni vojni je bilo treba na-stopiti drugo pot, tj. preko Zagreba ali Karlovca v Šibenik, Divulje, Split, Dubrovnik, Kumbor, Kotor in Bakar. To so daljše in za slovenske razmere nenaravne poti. Vendar se jih niso poslužili samo vojni pomorščaki. Iz Celja je odšlo v trgovsko-pomorske šole vsaj 10 mladeničev, študirali so v Bakru, Dubrovniku in Kotoru. Med njimi lahko naštejemo enega kapetana dolge plovbe (Franjo Turnšek, rojen leta 1910, izpit položil leta 1936 v Kotoru), dva po-ročnika trgovske mornarice (Slavko Stepančič, rojen leta 1908, izpit naredil leta 1933 v Bakru, in Dušan Benčan, rojen leta 1910, izpit naredil leta 1937 v Dubrovniku), pet diplomiranih strojnikov (Marijan Juvanc, Viktor Klemenc, Franjo Artnak, Viktor Lojk in Anton Zagorc), enega diplomanta srednje navtične šole v Bakru, ki ga v kasnejših virih ne najdemo (Radovan Božič, diplomiral leta 1936), in dijaka, ki ga je vojna presenetila pred diplomom na navtični šoli v Kotoru (Adolf Kolar). V trgovsko mornarico je kot strojnik odšel tudi vodnik vojne mornarice Vekoslav Gradišnik, ki je bil od leta 1930 strojnik 2. reda na trgovskih ladjah.

Tu je treba omeniti, da se Celjani med obema svetovnima vojnama prvič pojavijo tudi v trgovsko-pomorskih šolah, da dosegajo čine in položaje na ladjah in to – ker gre za začetek – v kar dostojnem številu. Značilno je, da se tudi v trgovskem pomorstvu pojavlja na prvem mestu strojna stroka. Kot odgovor na vprašanje, zakaj tako, nam je eden od udeležencev NOB, ki je imel opravka s trgovsko mornarico, odgovoril:

*»To je dediščina stare Avstrije. Slovenci smo bili znani kot dobri strojniki, najboljši poleg Čehov. Zato ni nič čudnega, če se to pojavlja tudi v jugoslovanski vojni mornarici in se od tam prenaša na trgovske ladje in na trgovsko mornarico sploh.«*

Ta odgovor v bistvu pove, da je bila ladijska strojna stroka pri Slovencih priljubljena, prav nič pa ne omejuje ugotovitve, da je mladino v mornariške strojne šole usmerjala industrija.

Tako pridemo do okupacije Jugoslavije in na slavno obdobje narodno-osvobodilnega boja. Ni treba posebej naglašati, da je bilo razsulo stare jugoslovanske vojske popolno, toda v tistih težkih razmerah so mnogi mornariški oficirji in podoficirji dokazali, da so izšli iz dobrih – jugoslovansko usmerjenih – šol. Najprej so se organizirali na Kranjskem. V Ljubljani, Novem mestu, Kranju in na Jesenicah so se mornariški oficirji in podoficirji že leta 1941 vključili v delo Osvobodilne fronte. Na Gorenjskem so bili med organizatorji vstaje. Že leta 1942 so iz Ljubljane odšli prvi mornariški oficirji in podoficirji v vrste partizanskih enot. Težje je bilo na Štajerskem. Težka okupatorjeva roka je posegla tudi med mornariške vrste. Tako so bili odpeljani v ujetniška in koncentracijska taborišča mnogi oficirji iz Maribora in s Pohorja. Med njimi je bil poročnik bojne ladje Srečko Rojs. Mnoge so mučili po mariborskih zaporih. Kot primer navažam zdravnika majorja dr. Ivana Koprivnika, ki ga je mariborski gestapo mučil do smrti. Tudi med celjske mornarje je okupatorjeva roka zaskala težke rane. V nemško ujetništvo je bil odpeljan Celjan Edvard Jelen, strojni narednik, znan kot naprednjak že v mornarici. V koncentracijsko taborišče Auschwitz je bil leta 1941 odpeljan Miran Cvenk, strojni podnarednik iz Šempetra, ki je bil aktivist OF v Celju. Na Bavarsko je bil izseljen Anton Čepin, vodnik torpedne stroke, Celjan, čeprav rojen v Grižah. V Dachau je bil odpeljan broderski vodnik 1. reda Konrad Kolšek iz Letuša, prav tako celjski aktivist OF. To so le primeri, za katere smo zvedeli med delom na terenu. Nedvomno je bilo takih primerov več. To nam dokazuje, da so se vsaj celjski mornariški podoficirji zelo hitro vključili v delo proti okupatorju.

Med celjskimi oficirji je bil prvi organiziran v Osvobodilni fronti kapitan dolge plovbe Franjo Turnšek. Sicer nam ni znano, kje je bil sedež njegove organizacije, vendar vemo, da je bil leta 1943 že partizan in ga kmalu na to najdemo v organizacijskem oddelku Glavnega štaba NOV in PO Slovenije, kjer je deloval do osvoboditve. Inž. Drago Kveder se je s partizani povezal leta 1943. V Narodnoosvobodilno vojsko je stopil novembra 1944. Deloval je na območju 1. Pomorskega obalnega sektorja v Črnogorskem Primorju. Delovanje ostalih celjskih mornariških oficirjev v tem času nam za zdaj ni znano.



Med podoficirji se je zgodaj vključil v OF podnarednik Franjo Moljk. Ves čas vojne je deloval v strogi ilegali kot aktivist Okrožnega odbora OF Grosuplje–Velike Lašče. Na Kranjskem je deloval tudi narednik-vo-dnik Ludvik Medved iz Jagnjenice. Italijani so ga ujeli in odpeljali v koncentracijsko taborišče. Po kapitulaciji Italije se je vrnil v NOV in se boril v okolici Ilirske Bistrice. Leta 1945 se je udeležil pohoda na Trst. Na Gorenjskem, Primorskem in Dolenjskem se je boril mornariški narednik Izidor Ručigaj. Po osvoboditvi Beograda je bil poslan v Zemun, kjer je kot aviatičarski strojnik pomagal pri formiranju jugoslovanskega vojnega letalstva. V Tomšičevi in Šlandrovi brigadi se je boril Ivan Ručigaj. Bil je komandir čete. Leta 1945 se je udeležil pohoda na Koroško, kjer je bil ranjen. V mornariški grupi 9. korpusa se je boril Franjo Polak, ki je z grupo sodeloval pri osvoboditvi Trsta in Tržiča. V štajerskih partizanskih enotah sta se borila Drago in Edvard Rednak. Prvi je padel februarja 1945 na Menini planini, drugi pa neposredno pred osvoboditvijo na Pohorju. Omeniti je še Šentjurčana Alojza Koželja. Bil je narednik broderske stroke. V partizane je odšel leta 1943. Bil je edini med vsemi, ki je ostal v mornarici tudi po vojni. Bil je predavatelj na podoficirskih šolah v Divuljah in Pulju. Leta 1952 je dosegel čin kapetana bojne ladje, s katerim je bil štiri leta kasneje upokojen.<sup>65</sup>

Že ti podatki kažejo, da so celjski mornarji prispevali Narodno-osvobodilni vojski in Osvobodilni fronti precej svojih sil in moči. Gotovo nismo imenovali vseh celjskih mornarjev, ki so se udeležili NOB, temveč le tiste, ki smo jih uspeli najti in izprašati. Verjetno je število preganjanih taboriščnikov, partizanov in aktivistov precej večje, kakor kažejo podatki, ki smo jih uspeli zabeležiti. To pomeni, da bo treba ta raziskovanja razširiti. Vendar je treba tukaj zabeležiti nekaj bistvenega. Ko smo oficirje in podoficirje bivše jugoslovanske vojne mornarice spraševali po razlogih za odhod v pomorske šole, so nam med njimi navedli zlasti dva: željo po osvoboditvi Slovenskega Primorja in Istre in željo po ponovnem dostopu Slovenije na morje. Ta dva razloga so navadno navajali pred socialnimi razmerami posameznih družin in pred usmeritvijo mladine v strojne šole, ki jo je propagirala industrija. Ti dve želji pa pomenita močan naci-

65 Podatki o partizanskih pomorščakih so iz terenske kartoteke Pomorskega muzeja v Piranu. Dopolnjeni so po seznamu slovenskih pomorščakov v NOV na Jadranu, ki ga je kontraadmiral Janez Tomšič priložil k svoji knjigi: Narodnoosvobodilni boj na Jadranu in slovenski pomorščaki, Ljubljana 1974. Oba vira sta še zelo pomanjkljiva.

onalni element, ki ga ni mogoče prezreti. Pomeni pa tudi širok pogled na svet. Eden od pripovedovalcev je na primer rekel:

*»Avstrija nam je najbrž proti svoji volji pokazala, kje je naša bodočnost. Prva svetovna vojna je naše narodno telo okrnila. Želeli smo se boriti za to naše morje in se kot Slovenci uveljaviti na njem«.*

Mislim, da je v teh besedah povedano več, kakor je videti na prvi pogled. Tu je namreč vizija propada fašizma in italijanskega poraza v morebitni vojni. Toda tu je tudi vizija ustanovitve lastne mornarice, uveljavitve Slovencev v mednarodni menjavi, skratka hotenje, da bi postali pomorski narod. Žal so razmere po drugi svetovni vojni v precejšnji meri onemogočile uresničenje želja naših pomorščakov. Centralizacija gospodarstva, pri čemer je bila mornarica pod zvezno upravo, mednarodna politična situacija pri vprašanju Trsta in Slovenskega Primorja, razrušenost naše dežele, vse to je onemogočilo formiranje slovenske trgovske mornarice vse do leta 1954. V devetih letih od osvoboditve do londonskega sporazuma in do decentralizacije trgovske mornarice pa je bilo precej zamujenega. Leta 1947 je bila sicer ustanovljena srednja pomorska šola v Kopru (kasneje se je preselila v Piran), vendar pomorske zaposlitve v Sloveniji ni mogla zagotoviti. Sicer je bilo med dijaki tudi precej Kranjcev in Štajercev, žal pa zelo malo Celjanov. V publikacijah Višje pomorske šole Piran smo zabeležili le osem celjskih pomorščakov, in sicer enega diplomiranega navtika (Jurij Stropnik leta 1968) in sedem diplomiranih strojnikov (Karel Kokotec in Jože Deleja leta 1966, Edvard Varušek leta 1971, Sergej Černelič leta 1972, Danijel Mrevlje in Jurij Skornšek leta 1973 ter Franc Cedilnik leta 1974).<sup>66</sup> V vseh ostalih dostopnih virih pa smo zabeležili dva celjska diplomirana navtika, ki sta opravila izpit za poročnika trgovske mornarice. To sta bila Vladimir Abram, ki je izpit opravil v Splitu leta 1962, in Danijel Mirnik, ki je enak izpit opravil v Piranu leta 1963. Podatki veljajo do konca leta 1975. Gotovo je, da je bilo celjskih maturantov na srednji pomorski šoli v Piranu vsaj še enkrat toliko. Žal pa so podatki objavljeni tako, da ne navajajo rojstnih krajev posameznih dijakov. Končno je precej verjetno, da bi našli kakega Celjana tudi na drugih pomorskih šolah. Vendar nam podatki niso bili dostopni. Vse kaže, da se številčno stanje v sedemdesetih letih popravlja. Nimamo podatkov o celjskih vojnih pomorščakih, kar je razumljivo.

66 Kernev 1975. Seznami diplomantov. Za Srednjo pomorsko šolo obstaja le seznam brez krajev rojstva.

V kolikor morem soditi po osebnem poznanstvu nekaterih celjskih trgovskih pomorščakov, lahko rečem, da je celjski pomorski kader dober. Zato naj mi bo dovoljeno, da sklenem z neko željo, ki je pravzaprav želja vseh tistih Slovencev, ki gledajo v svet. Čas je, da zopet postanemo pomorski narod, kakor so bili naši predniki v 19. stoletju, predvsem pa v osemdesetih in devetdesetih letih, ko jih je admiral Daublebsky imel za najbolj pomorski narod v Avstriji. Čas je, da se Slovenci odpremo navzven in da se zavemo, da nas morje lahko druží in da lahko prepreči nastanek družbe vase zaprtih posameznikov. Zato je želja lahko samo takale: Dobro bi bilo, ko bi slovensko zaledje, torej tudi Celje, usmerjalo čim več inteligentne mladine, ki je po karakterju odprta, v pomorske poklice, kajti Slovenci kot pomorski narod lahko že v bližnji bodočnosti gospodarsko in duhovno veliko pomenimo. Toda dejstvo je, da to moramo pomeniti kot celota od Prekmurja do Primorja in od Gorenjske do Bele krajine.

### Viri in literatura

Vsi navedeni viri za obdobje Avstrije so v Vojnem arhivu na Dunaju v oddelku Marine. V pošte v so v glavnem prišli viri imenovani »Personalakten«. V tem primeru: Index Rückwärts der personierte Admirale und Stabsoffiziere pod št. 95.

### Arhivski viri

ÖStA, KA: Österreichisches Staatsarchiv, Kriegsarchiv.

### Literatura

Podhorsky, René. 1970. *Ranglista ukaznog osoblja kraljevske mornarice na dan 6. aprila 1941. godine*. Zürich: S.n.

———. 1972. *Ukazno osoblje kraljevske mornarice koje na dan 6. aprila 1941 nije više bilo u aktivnoj službi*. Zürich: S.n.

Tomšič, Janez. 1974. *Narodnoosvobodilni boj na Jadranu in slovenski pomorščaki*. Ljubljana: Ljudska pravica.

Kavšek, Slavko, Josipina Jeglič, Zdravko Klasek, Julijana Oblišar, Dušan Kernev in Ernest Kopriva, ur. 1970. *10 let Višje pomorske šole Piran: 1960–1970*. Piran: Višja pomorska šola.

Kernev, Dušan, ur. 1975. *15 let Višje pomorske šole Piran: 1960–1975*. Portorož: Višja pomorska šola Piran.

Godišnjak pomorstva. 1962–1964. *Godišnjak pomorstva*. Beograd: S.n.

## Koroški Slovenci v vojnem pomorstvu (1838–1918)

Slovenska Koroška ima v vojnem pomorstvu pravzaprav posebno mesto. Če upoštevamo, da predstavlja Koroška najbolj kontinentalni del slovenske dežele, ker jo ločijo od ostalih predelov Slovenije Alpe in Karavanke, bi pričakovali, da je tam popolnoma zasidrana kontinentalna miselnost. In vendar ni tako. V poslednjih osemdesetih letih avstro-ogrske monarhije se je Koroška pojavila na morju tako s svojimi ladjarji kapitalisti (Miklavčič) in svojimi oficirji trgovske mornarice kakor tudi s svojimi oficirji vojne mornarice. Koroške oficirje trgovske mornarice sem že obdelal v drugih spisih. Zato naj bo ta sestavek posvečen koroškim oficirjem vojne mornarice. Ker pa so oficirji vojne mornarice razdeljeni v vsaj dvajset različnih strok in je Koroška zastopana v vseh, naj v tem sestavku obravnavam samo tiste značilne vojnopomorske, vojnotehnične in zdravstvene službe, ki so značilne za ves slovenski narod.

Najprej pridejo v poštev vojnonavtični oficirji. V vojnem arhivu na Dunaju je prava zakladnica podatkov o slovenskih vojnopomorskih oficirjih. V razmerju do drugih narodov je bilo v avstro-ogrski mornarici 12,26 % slovenskega oficirskega kadra, kar je – če upoštevamo, da so imele slovenske dežele vključno z Grazem, Celovcem, Trstom, Gorico in obrobno Furlanijo komaj 5 % državnega prebivalstva – presenetljivo veliko. Od vseh slovenskih mornariških oficirjev pa je dala »kontinentalna« Koroška najmanj 12 %. Če vemo, da je dalo največ slovenskih mornariških oficirjev mesto Trst, ki je postajalo v Avstriji izrazito pomorsko mesto, potem znaša udeležba Koroške precej več, kot bi si lahko predstavljali, če ne bi poznali virov.

Prvi znani vojnopomorski oficir s Koroške, ki ga srečamo v pregledanih virih, je Celovčan Oskar Muzzarelli, rojen 2. julija 1821. Leta 1838 je končal vojnopomorsko akademijo v Benetkah in stopil v mornarico kot kadet. Vemo, da je bil leta 1847 še v mornarici in da je bil vkrcan na goleti »Sfinge« kot zastavnik bojne ladje.<sup>1</sup> Njemu sledi Edvard Willenbeck prav tako iz Celovca. Akademijo v Benetkah je končal leta 1848 in služboval kot nižji oficir do leta 1869, ko je odšel v penzijo, verjetno zaradi bolezni.<sup>2</sup>

1 ÖStA, KA, »Grundbuch des Marine Offiziere 3. Band M-P 1770–1847, str. 13.«

2 ÖStA, KA, »Grundbuch des Marine Offiziere 1830–1857, str. 30«; ÖStA, KA, »Grundbuch des Marine Offiziere 1/30, str. 542–547.«

Tretji koroški oficir, ki ga srečamo v avstrijski vojni mornarici, je Maksimiljan Daublebsky von Sterneck. Rojen je bil v Celovcu kot nezakonski sin poljske grofice Daublebske. Kontrolirane ali nekontrolirane govorice so trdile, da je bil nezakonski brat cesarja Franca Jožefa. Temu sorodstvu naj bi dolgoval svojo bleščečo kariero v mornarici. Leta 1872 je namreč postal kontraadmiral, leta 1883 viceadmiral in 1888 admiral in komandant mornarice. Koliko je resnice v omenjenih govoricah, nam pomorski viri ne povedo. Dejstvo pa je, da ga je admiral Tegetthoff zelo cenil kot komandata admiralske ladje »Erzherzog Ferdinand Max« in potopitev italijanske admiralske ladje »Re d'Italia« je bilo v glavnem njegovo delo. To pa je v osnovi odločilo zmago v bitki pri Visu leta 1866. Daublebsky je eden od redkih avstrijskih pomorščakov, ki ima 50 let službene dobe na morju. S štetjem dvojnih vojnih let doseže njegova službena doba točno 60 let, 6 mesecev in 16 dni. V tem času je bil komandant prenekaterih vojnih ladje, med katerimi so brig »Triest« (1853), fregata »Schwarzenberg« (1855–56), korveta »Friedrich« (1861), fregata »Donau« (1862), panzerfregata »Erzherzog Ferdinand Max« (1866), pirofregata »Radetzky« (1873–74) itd.<sup>3</sup> Vse to nam razodene, da je bil Daublebsky eden najbolj znanih in najbolj cenjenih komandantov avstrijske vojne mornarice. V tem sestavku ga bomo še srečali.

Naslednji važen pomorščak s Koroške je Karl Žonta (Schonta) von Seedank, tudi on iz Celovca. Rojen je bil leta 1841 S štirinajstimi leti je stopil v vojnopomorsko akademijo v Benetkah, z osemnajstimi pa je stopil v vojno mornarico kot kadet (15. julija 1849). Redno je napredoval do leta 1893, ko je postal kapetan bojne ladje. Leta 1909 je bil za svoje zasloge povišan v kontraadmirala. Kmalu nato pa je bil penzioniran. Žonta se pojavlja med komandanti znanih ladij, med katerimi je bila fregata »Novara« (1881), dalje »Pluto«, »Pylades«, »Vulkan« itd. Umrl je leta 1911 v Pulju, potem ko je vzgojil nekaj rodov oficirjev, med katerimi sta bila tudi njegova sinova Erik in Emerik.<sup>4</sup>

Koroška je nadalje dala v vojno mornarico dva kapetana bojne ladje, tj. pl. Konrada Volfa iz Velikovca in pl. Ferdinanda Steinharda iz Celovca. Prvi je dosegel polkovniški čin 1. septembra 1916, drugi pa 1. maja 1918. Oba se pojavljata kot komandanta bojnih enot med vso prvo svetovno

3 ÖStA, KA, »Grundbuch des Marine Offiziere 1/30, Index 27, str. 272–7«; ÖStA, KA, »Grundbuch des Marine Offiziere 1826–1857, Vol. 18, str. 57«; ÖStA, KA, »Qualifikationsliste 38/920.«

4 ÖStA, KA, »Grundbuch des Marine Offiziere 3/32 Index 820–825«; ÖStA, KA, »Qualifikationsliste 209/ 5111.«

vojno. Sledijo štirje kapetani fregate, med katerimi je na prvem mestu Johan Moser iz Beljaka, ki je dosegel ta čin leta 1891. Nekaj mesecev za njim je postal kapetan fregate Johan Holeček iz Celovca. Oba sta umrla leta 1894, prvi naravne smrti v Celovcu, drugi pa ob neki pomorski nesreči v Rio de Janeiru. Tretji, tj. Franc Martinak iz Beljaka, je dobil čin kapetana fregate leta 1910. Vir ga spremlja do leta 1912. Končno je tu še Emerik Žonta von Seedank, sin že imenovanega kontraadmirala, rojen v Pulju leta 1878. Žonta je napredoval 1. septembra 1916. Prvo svetovno vojno je končal s tem činom. O njem je znano, da je umrl na Dunaju 5. novembra 1945.<sup>5</sup>

Na vrsti je pet kapetanov korvete. Franc Dvorak iz Velikovca (roj. 1867) je dosegel ta čin po relativno počasnem napredovanju leta 1908. Leto dni kasneje se je dal upokojiti. Nekoliko hitreje je napredoval Johan Taschwer iz Svetne vasi (roj. 1873). Čin kapetana korvete je dosegel 1. maja 1914. Žal je že 5. maja 1917 umrl. Njegov grob je na vojnem pokopališču v Pulju. Med kapetane korvete prištevamo tudi Avgusta Fautza iz Kirchberga pri Beljaku (roj. 1878), Jožefa Kogelnika iz Trga (roj. 1878) in pl. Huberta Gangla Ehrenwertha iz Pliberka (roj. 1880). Vsi trije so svoj poslednji čin dosegli leta 1918, prvi v mesecu maju, ostala dva pa 1. novembra, neposredno pred koncem vojne.<sup>6</sup>

Po činu sledijo poročniki bojne ladje. Teh je bilo – po doslej proučenih virih – deset. Leta 1873 je dosegel ta čin Pavel Hauser iz Beljaka (roj. 1839). Kmalu nato je bil penzioniran kot trajni invalid. Vir mu sledi do leta 1874, ko je verjetno umrl. Nadaljnji je Anton Egger iz Fraganta (roj. 1844), ki je napredoval leta 1878. Od napredovanja ni omenjen več. Leta 1905 je med poročnike bojne ladje napredoval Alfred Hauger iz Osterwitza pri Št. Vidu (roj. 1889). Približno v istem času je napredoval Pavel Stockert iz Celovca (roj. 1879), ki je ostal v tem činu do konca prve svetovne vojne. Dve leti kasneje je med poročnike bojne ladje stopil Valter Maks Opl iz Celovca (roj. 1879), ki pa je bil upokojen že leta 1910. Leta 1909 je napredoval Albert Heinz iz Beljaka (roj. 1879). Vir ga spremlja do leta 1917, ko je verjetno umrl. Leta 1912 je napredoval Erik Žonta, drugi sin kontraadmirala Žonte. V činu poročnika bojne ladje je služil do konca prve svetovne vojne. Alfred Liebler von Asselt iz Jezernice pri Beljaku (roj. 1885) je napredoval leta 1914. Vir mu sledi do leta 1917, ko je umrl v Pulju. Njegov grob na vojnem pokopališču je še ohranjen. Leta 1916 je bil povišan pl.

5 ÖStA, KA, »Qualificationsliste 141/3364, 153/3696, 86/2120, 209/5101.«

6 ÖStA, KA, »Qualificationsliste 44/1076, 233/5719, 50/1235, 108/2660 in 60/2660.«

Johan Ritschl iz Celovca (roj. 1896, in Maksimilijan Sternhardt (roj. 1872), nji je Alojz Sernec iz Šmartnega pri Beljaku, ki je dosegel omenjeni čin 1. maja 1918.<sup>7</sup>

Poročnikov fregate bi pričakovali nekoliko več, kot jih dejansko beležimo. Viri omenjajo samo štiri. To so Karl Kometer pl. Trubein iz Čajnc (roj. 1890), ki je napredoval leta 1812 in umrl leta 1913, Artur Hamberger iz Celovca (roj. 1894) in Rudolf Švenk iz Beljaka (roj. 1894), ki sta napredovala leta 1915, ter Herman Madile iz Celovca (roj. 1895), ki je napredoval leta 1916.<sup>8</sup> Na stopnji zastavnika bojne ladje so ostali trije oficirji: Henrik Bavčar (roj. 1836), ki je bil leta 1857 poslan v rezervo, Viljem Perrelli (roj. 1866), ki je bil upokojen leta 1896, in Maksimilijan Sternhardt (roj. 1872), ki je umrl leta 1906. Vsi trije so bili iz Celovca.<sup>9</sup>

Na koncu je še dvanajst ljudi, ki so iz različnih vzrokov ostali na stopnji kadeta ali aspiranta. Med njimi jih je šest iz Celovca, dva iz Pliberka in po eden iz Beljaka, Št. Ruperta, Šmartnega in Kneže.<sup>10</sup>

Med vojnopomorske oficirje štejemo tudi tiste, ki so prišli v mornarico kot navadni rekruti, ki pa so ostali v mornarici in napredovali najprej v podoficirje, nato v oficirje mornariške pehote ali artilerije. S Koroške so prišli trije. Prvi je Johan Velser iz Celovca (roj. 1810) Od leta 1830, ko je prišel v mornarico, do leta 1864, ko imamo o njem zadnje podatke, je napravil ves vzpon od navadnega mornarja do kapetana 2. klase. Nazadnje se je specializiral za artilerijo. Še hitrejši vzpon beležimo pri Beljačanu Matiji Štrinicerju (roj. 1824), ki je prišel leta 1862 do enakega čina v pomorski pehoti. In končno je tu še Jurij Esteri iz Št. Petra pri Celovcu (roj. 1824), ki se je povzpel do artilerijskega podporočnika v letu 1883.<sup>11</sup>

Druga vrsta značilnih služb za Slovence v vojni mornarici so bile zdravniške službe. Od 42 mornariških zdravnikov Slovencev jih je pet s Koroške. Prvi je dr. Jožef Windisch iz Št. Vida ob Glini (roj. 1814). V mornarico je stopil 8. januarja 1846 kot nižji zdravnik. Služil je vsaj do kon-

7 ÖStA, KA, »Qualificationsliste 77/1921, 46/1109, 76/1910, 228/5550, 164/3941, 78/1952, 209/5110, 128/3090, 193/4716 in 28/5273.«

8 ÖStA, KA, »Qualificatinosliste 109/2699, 73/1844, 215/5205 in 137/3253.«

9 ÖStA, KA, »Qualificationsliste 170/4126, 228/5527«; ÖStA, KA, »Grundbuch des Marine Offiziere 11/31 Index, str. 322.«

10 ÖStA, KA, »Qualificationsliste 231/5638, 258/6393, 163/3934, 89/2219, 181/4410, 94/2309, 10/266«; ÖStA, KA, »Grundbuch des Marine Offiziere 6/35«; ÖStA, KA, »Grundbuch des Marine Offiziere am 1. julij 1877/36, str. 57 in 75«; ÖStA, KA, »Grundbuch des Marine Offiziere 5/34 Index.«

11 ÖStA, KA, »Qualificationsliste 248/6177, 230/5592 in 48/1193.«



ca leta 1853. Njemu sledi dr. Franc Kralj (roj. 1831), prav tako iz Št. Vida. V mornarici se je imel položaj generala. Vir ga spremlja leti kot redni zdravnik. Celovčan dr. Adolf Steiner (roj. 1847) je prišel v mornarico leta 1869 kot redni zdravnik. Leta 1898 je postal mornariški štabni zdravnik. Kot tak je imel položaj generala. Vir ga spremlja do leta 1904, ko je bil upokojen. Iz Malošč pri Beljaku je prišel v mornarico dr. Viktor Slamnik (roj. 1882). Med leti 1904, ko se pojavi v mornariških virih, in 1917, ko je odšel v penzijo, je dosegel položaj zdravnika bojne ladje, tj. polkovnika. Isti položaj je dosegel dr. Friderik Bogensborger (roj. 1887) iz St. Salvatorja na zgornjem Koroškem. Vir ga spremlja do konca prve svetovne vojne.<sup>12</sup>

Značilna služba mornarice, kjer so se pogosto pojavili Slovenci, je bila služba pomorskih inženirjev vseh strok. S Koroške imamo dva elektroinženirja, ki sta služila med leti 1902 in 1909. To sta Jurij Han (roj. leta 1882) iz Beljaka in Rihard Canaval (roj. 1884) iz Celovca. Med pomorskostrojnimi inženirji beležimo Evgena Moro iz Drevelj pri Beljaku (roj. 1884), ki je prišel v mornarico kot nižji strojni mojster ter s študijem in izredno pridnostjo napredoval v inženirja strojegradnje (1910). Dalje je tu še Jožef Fiedler (roj. 1889) iz Št. Vida, artilerijski inženir, ki se je na to mesto povzpел od navadnega mornarja. Končno je treba imenovati še inž. Edvarda Fajta iz Celovca (roj. 1816), ki je bil leta 1853 imenovan za gradbenega asistenta mornarice.<sup>13</sup>

Na koncu naj navedem še mornariškega sodnega oficirja pl. Jožefa Seidla iz Celovca (roj. 1831). V mornarico je prišel leta 1852 kot oficir kopne vojske. V Pulju se je posvetil mornariški sodni službi in napredoval v tej smeri do čina kapetana avditorja. Vir ga spremlja do leta 1867, ko je bil verjetno upokojen.<sup>14</sup>

Če bi obdelovali še ostale mornariško-tehnične, komisarske, administrativne in druge službe, bi se spoznali že z več kot petdesetimi koroškimi oficirji mornarice, ki so službovali v omenjenem času. Žal nam prostor tega ne dopušča. Ker pa gre tukaj za Korošce, je važno, da jih tudi narodnostno opredelimo, posebno še, ker se med njimi pojavlja toliko

12 ÖStA, KA, »Grundbuch des Marine Offiziere 1820–1857, Vol. 24/34«; ÖStA, KA, »Grundbuch des Marine Offiziere 1820–1857, Ärtze 38/502«; ÖStA, KA, »Qualificationsliste 227/5505, 221/5342 in 19/454.«

13 ÖStA, KA, »Qualificationsliste 74/1861, 29/706, 152/3660, 53/1290«; ÖStA, KA, »Grundbuch des Marine Offiziere 1820–1827, Vol. 24/38.«

14 ÖStA, KA, »Qualificationsliste 216/5242.« Zaključki pričujoče razprave so deloma povzeti po mojem poročilu Raziskovalni skupnosti Slovenije – Sklad Borisa Kidriča – z dne 5. julija 1973.

nemških priimkov. Povedati je treba, da je bil vstop v mornarico vezan na znanje nemškega jezika. Brez tega vstop v mornarico ni bil mogoč. Drugi skoraj obvezni jezik za slovenske oficirje je bila italijanščina. Znanje jezikov so oficirji vpisovali v posebno razpredelnico kvalifikacijske listine, ki je bila sestavni del dosjeja vsakega oficirja. Če se tu pojavi slovenščina na tretjem mestu, pomeni gotovo, da imamo opravka z narodno zavednim oficirjem. Slovenščina na četrtem mestu je za nas še vedno ugodna. Narodno mlačni so bili tisti oficirji, ki so slovenščino vpisovali na petem mestu. Tisti pa, ki slovenskega jezika sploh niso vpisali, so bili ali pristni Nemci ali pa že narodnostno izgubljeni. Med zapisi našega jezika imamo več variant. Tako nekateri zapisujejo, da poznajo »ilirščino«, drugo poznajo »kranjščino«, tretji poznajo »slovenščino« ali »slovanščino«. V slovenskem prostoru imamo med pomorskimi oficirji tudi nekaj primerov vindišarstva. Druga zanimivost pri jezikovnih zapisih so tako imenovani ilirski ali jugoslovanski jeziki, s čimer so prizadeti oficirji poudarjali znanje slovenščine in srbohrvaščine. Imamo tudi primere, ko oficirji slovenskega jezika niso vpisali. V takih primerih se na tretjem mestu namesto slovenščine pojavi jugoslovanščina ali srbohrvaščina. V teh primerih gre v glavnem za mlajše kadete, ki so pozabili materin jezik, so se pa v akademiji na Reki ali v Trstu v jugoslovanski okolici priučili srbohrvaščine. Kadetnice so bile namreč za naše ljudi najhujši raznarodovalni centri sploh. To je uspevalo predvsem pri učencih, ki so prihajali iz narodnostno mlačnih družin. Vendar so tudi med koroškimi Slovenci taki primeri precej redki. Te ugotovitve veljajo v glavnem za vse slovenske dežele razen Trsta, kjer so stvari nekoliko bolj komplicirane.

Če konkretno pogledamo, kako je bilo v tem pogledu med Korošci, se nam prikaže stanje, ki v glavnem velja za slovensko povprečje. Velika večina vojnopomorskih oficirjev s Koroške je vpisala slovenščino v eni od zgoraj omenjenih oznak na tretje mesto. Med njimi sta bila oba kapetana bojne ladje (Volf in Steinhardt), trije kapetani fregate (Moser, Holeček in Martinjak), dva kapetana korvete (Dvorak in Taschwer), sedem poročnikov bojne ladje (Egger, Hauger, Stockert, Heinz, Liebler, Ritschl in Serneč), dva poročnika fregate (Kometer in Madile), dva zastavnika (Baučer in Muzzarelli), sedem kadetov in dva aspiranta. Slovenščino na tretjem mestu vpisujeta tudi dva oficirja pomorske pehote (Štrinicer in Esteri), trije zdravniki (Windisch, Kralj in Bogensberger), štirje od petih inženirjev (Han, Canaval, Mora in Fiedler) ter sodni oficir Jožef Seidl.

Poleg tega imamo tri oficirje, ki so vpisali slovenščino na četrto mesto. To so Daublebsky von Sterneck, Opi in Fajt. Dalje je tu še pristni Nemec kadet Percy Preissier, ki se je slovenščine naučil v mornarici in se z njo ponaša na tretjem, mestu med jeziki pred francoščino in jugoslovanščino. Če je vprašanje, ali sta se Opl in Daublebsky počutila Slovenca, ne bi smelo biti tega vprašanja pri Fajtu, ki je kasneje služboval v slovenskem zaledju. Vendar mislim, da se je tudi Daublebsky zavedal svojega rojstnega kraja, saj je skozi vse mornariško življenje vestno vpisoval tudi naš jezik med ostale jezike, ki jih je govoril.

Nasproti omenjenim lahko postavimo izrazito nemško manjšino, ki so jo predstavljali zastavnik Willenbeck, kap. korv. Gustav Fautz, kap. korv. Hubert Ehrenwert, kadet Paul Hauser, kadet Hubert Huber in Siegfried Bauer-Hansl.

Nasproti 38 Slovincem je bilo torej samo šest takih, ki so se proglašali za izrazite Nemce.

Je pa tu še skupina ljudi, ki so kljub deloma nemškim priimkom nedvomno slovenskega izvora, so pa svojo nacionalnost že izgubljali. To so v glavnem vsi tisti, ki so že na začetku službovanja vpisali na tretje ali četrto mesto srbohrvaščino ali jugoslovanščino, ker je bil to jezik, ki je bil potreben za sporazumevanje na hrvaški obali. V to skupino spadata Emerik in Erik Žonta, Jožef Kogelnik, Artur Hamberger, Rudolf Švenk in Gustav Okorn. Kakor je videti, je tudi ta skupina precej nepomembna.

Toda nasproti pristnim nemškim in v nemštvu se izgublajočim oficirjem stoji še ena skupina, ki jo lahko karakteriziramo kot skupino odličnih koroških narodnjakov. To so ljudje, ki se niso ustrašili vpisati slovenščine na mesto enega od obveznih jezikov, tj. na mesto italijanščine ali celo nemščine. Tako je na primer kontraadmiral Karl Žonta vpisal slovenščino na drugo mesto. Celo več. V zapisu se ponaša s tem, da jo pozna »v besedi in pismu«. Na tretje mesto je vpisal srbohrvaščino, medtem ko je »obvezno« italijanščino pomaknil na četrto mesto. Na drugo mesto so slovenščino vpisali tudi art. kapetan Johan Welscher, dr. Viktor Slamnik in kadeta Johan Šuman ter Valter Zanoškar. Da bo slika popolna, naj omenim še dva oficirja, ki sta vpisala naš jezik na prvo mesto. To sta pl. Viljem Perrelli in štabni zdravnik Rudolf Steiner, oba iz Celovca. Zapisa sta sicer različna, pomenita pa pravzaprav isto. Perrelli je v originalu zapisal »slovenisch«, Steiner pa »slawisch«. Dokaz, da gre v obeh primerih za naš jezik, je v tem, da sta se v nekaj letih po prihodu v mornarico priučila tudi srbohrvaščini, ki sta jo kasneje vpisovala poleg slovenščine. Da sta

tudi onadva poznala naš jezik »v besedi in pismu«, je dokaz že v tem, da sta ga zapisala na prvo mesto in se s tem ponašala.

Če zdaj povzamemo vprašanje materinega jezika koroških pomorskih oficirjev v celoto, lahko rečemo, da se nasproti petinštiridesetim oficirjem, ki priznavajo slovensko narodnost za svojo narodnost in slovenski jezik za materin jezik, pojavlja šest oficirjev nemškega rodu in sedem takih, ki so bili na poti ponemčenja. Med slednjimi sta bila dva rojena v Pulju, tj. v mornariški sredini oziroma v enem od centrov, od koder naj bi se germanizacija širila proti jugu. To pa pomeni, da je bilo 77,6 % koroških pomorskih oficirjev narodno pozitivnih, kar je tudi za tiste čase zelo velik odstotek. Če iz vrst narodno zavednih oficirjev brišemo tudi tiste, ki so vpisali slovenščino na četrto mesto, nam ostane še vedno 72,6 % slovenskih narodno pozitivnih in zavednih koroških oficirjev, kar je gotovo še vedno visok odstotek. Če bi pa v tem sestavku obdelovali še ostale mornariške oficirske službe, bi se omenjeni odstotki dvignili nad 80 %. To bi se zgodilo predvsem zaradi tega, ker je bilo med njimi mnogo komisarskega kadra, ki je bil po svoji službeni dolžnosti vezan na zaledje, ki je oskrbovalo mornarico z vsem potrebnim. To bi pa pomenilo, da je bilo v vrstah Avstro-Ogrske mornarice več kot štiri petine koroških oficirjev, ki so se šteli za Slovence. Pri tem pa naj bo poudarjeno, da je bil med vsemi samo eden, ki je za slovenski jezik uporabil oznako »windisch«. To je zopet dokaz, da gre resnično za narodno zavest, čeprav vindišarstvo v tedanjih časih ni imelo tistega negativnega pomena, kot ga ima danes.

Če sedaj pogledamo v socialni sestav koroških oficirjev avstrijske mornarice, pridemo zopet do zelo zanimivih zaključkov. Od skupno 58 oficirjev, ki jih obravnava ta spis, je bilo 15 kmečkoposestniških in 14 uradniških sinov. Za kmete je gotovo, da so dali šolati svoje otroke predvsem zato, da bi posestvo prišlo na prvega oziroma glavnega dediča. Gotovo pa je tudi, da so bile druge šole na avstrijskem kopnem, predvsem pa univerzi v Grazu in na Dunaju, privlačnejše od vojaških, še posebej pa mornariških šol, ki so bile najstrožje in najbolj oddaljene. Zaradi tega sledi nujen sklep, da je pri končni izbiri šole odločala tudi želja prizadetega otroka, v našem primeru ljubezen do morja, ki jo izkazujejo predvsem aspiranti, ki so prihajali iz srednjih šol, ali vsaj sla po neznanem, ki ga je predstavljalo morje v tistem času.

Nekoliko drugače je s sinovi trgovcev. S Koroške jih je prišlo v vrste obravnavanega oficirskega kadra skupaj devet. Res je, da imamo v glavnem opravka z malimi trgovci, ki so hoteli zagotoviti trgovine glavnim

dedičem, vendar so imeli trgovci večje možnosti, da bi šolali svoje otroke na univerzah, kakor so jih imeli kmetje in uradniki. Večina koroških trgovcev je pošiljala svoje otroke na Dunaj in v Graz. Zato je čisto gotovo, da je v devetih primerih, s katerimi imamo tukaj opravka, igralo morje, tj. tisti oddaljeni, tako rekoč veličastni element, o katerem so se trgovci pogovarjali ob vrnitvi s svojih trgovskih potovanj, glavno vlogo pri izbiri poklica.

Med oficirji imamo dalje šest plemiških sinov. To je razumljivo že iz dejstva, da je bil oficirski stan že po tradiciji nekako rezerviran za plemiče. Da jih je bilo v mornarici – v razmerju do drugih rodov vojske – tako malo, je bila pravzaprav zasluga kontraadmirala Flanegana iz Trsta (od leta 1826 je bil namestnik komandanta mornarice), ki je hotel imeti v mornarici pomorščake, ne pa nekoristnih oficirjev. Tako so se morali tudi plemiči podati v pomorsko akademijo in iti skozi vse vežbe, ki so bile potrebne za pomorskega oficirja. Zato lahko rečemo, da so bili omenjeni plemiči enakopravni drugim oficirjem. Dokaz je tudi v tem, da so bili prisiljeni iti v penzijo, če se niso obnesli kot oficirji vojnega pomorstva. Štirje koroški oficirji (če štejemo še oba sinova kontraadmirala Žonte, jih je bilo šest) so izšli iz vrst oficirjev. To je razumljivo, ker so tako nadaljevali družinsko vojaško tradicijo. Družin z vojaško tradicijo pa v tedanji Sloveniji ni bilo tako malo. Na koncu je treba spregovoriti še o štirih zdravstvenih in tehničnih oficirjih, ki so nadaljevali poklic svojih očetov. Pri njihovem vstopu v mornarico je odločala stroka. Pomorska medicina je bila tedaj še v povojih in ta novost je privlačila. Pomorski zdravniki so tedaj pravzaprav orali ledino. Če so se predali tej novi zvrsti medicine in znanstvenemu proučevanju pomorskih bolezni, so se lažje afirmirali in napredovali. Isto velja za pomorske inženirje, še posebej za elektroinženirja Riharda Canavala, ki se je odločil za očetov poklic, vendar v novi, mornariški stroki, ki je prav tedaj postala zelo aktualna in zanimiva.

Oglejmo si sedaj še odnos koroških mornariških oficirjev do službe oziroma čas, ki so ga preživeli v mornarici. Če bi verjeli v tezo o kontinentalnosti slovenskega naroda, še posebej koroških Slovencev, bi morali zaključiti, da je bila njihova mornariška službena doba le kratka, ali bolje neka avantura, katere so se hitro naveličali. Vendar ni tako. Dvanajst od omenjenih oficirjev je služilo v mornarici po več kot dvajset let in šestnajst od 13 do 20 let. Med temi sta bila dva s petdesetletno, eden z osemindesetletno, eden z devetindesetletno in eden s petintridesetletno službeno dobo, pri čemer niso všteta dvojna leta za čas vojne.

Dalje imamo skupino trinajstih oficirjev, ki so služili od šest do deset let, in sedemnajst takih, ki so služili od enega do pet let. Poprečna službena doba vseh oficirjev s Koroške znaša 13 let in 11 mesecev, kar je razmeroma ugodno. Vendar če upoštevamo, da je eden od njih umrl po prvem letu službe, da so trije umrli v nesrečah po dveh ali treh letih službe in da jih je bilo vsaj enajst predčasno upokojenih zaradi trajne invalidnosti ali bolezni, in končno da jih je vsaj kakih deset služilo samo po dve do tri leta, ker so prišli v mornarico že v času prve svetovne vojne, potem se poprečje službenih let zelo dvigne. V tem primeru moramo namreč upoštevati poprečje samo za 34 oficirjev. Če vse to upoštevamo, znaša poprečje službovanja za koroške mornariške oficirje 23 let in 12 dni. To pa je v okviru Avstro-Ogrske že nadpovprečna službena doba, kajti takšno poprečje znaša v okviru tedanje države 22 let in 3 mesece. Niti za dalmatinske oficirje nisem mogel izračunati tako visoke službene dobe.

Torej lahko mirno rečemo, da je bil koroški mornariški kader resnično dober in da je na morju ostajal v veliki večini primerov do upokojitve, ki pa je mnogokrat prišla predčasno ali zaradi obolelosti in invalidnosti, pridobljene v vojni in pomorskih nesrečah, ali pa zaradi tega, ker določeni oficirji ob prehodu od lesenih na železne ladje niso imeli več pogojev za napredovanje. Ta poslednji vzrok upokojitve pa velja za Korošce samo enkrat. Pa tudi ta upokojitev ni veljala za Slovence. Po drugi strani bi omenjeno poprečje izgledalo drugače, če bi imeli nekateri koroški oficirji možnost služiti tudi po letu 1918, saj jim je konec vojne prekinilo kariero na polovici ali še manj in so bili povečini upokojeni leta 1919. Kot razlog za upokojitev pa so avstrijske oblasti navedle »konec vojne«.

Iz vseh teh razlogov lahko rečemo, da je bila slovenska Koroška v okviru Avstro-Ogrske vse prej kot kontinentalna dežela. Od tridesetih let 19. stoletja do konca prve svetovne vojne je imela stalno svoj kader v vojni mornarici. Tako tudi vemo, da so bili na morju prisotni koroški ladjarji kapitalisti in koroški kapitani in drugi oficirji trgovske mornarice. Kakor druge slovenske dežele je tudi Koroška tedaj izpričevala precejšnjo pomorsko usmerjenost. To ugotovitev potrjujejo tudi viri, ki jih pri tej razpravi nismo upoštevali.

### **Viri in literatura**

Za to razpravo sem uporabil samo vire iz Vojnega arhiva na Dunaju. V prvi vrsti prihajajo v poštev Temeljne knjige avstrijskih oficirjev. Te so bile načete leta 1814. Ohranjene so skoraj vse, vendar samo do leta 1880.

Kasneje so bile uvedene moderne personalne mape, ki vsebujejo vse, kar je vojaške oblasti zanimalo o oficirjih. Personalne mape, zaradi nekaterih dokumentov prvenstvene važnosti imenovane tudi Kvalifikacijske liste (Qualificationsliste), vsebujejo vse podatke o posameznem oficirju od rojstnih podatkov in vzroka prihoda v mornarico do znanja jezikov, specialnosti, posebnih nagnjenj v stroki itd. Kvalifikacijske liste so obstajale tudi pred uvedbo personalnih map, vendar so bile dokaj krajše in enostavnejše. V imenovanem arhivu je 6512 kvalifikacijskih listin, od tega 798 slovenskih. V podrobnostih sem uporabil naslednje vire:

ÖStA, KA: Österreichisches Staatsarchiv, Kriegsarchiv.





# Slovenski mornarji Avstrije v obrambi Dalmacije in Istre (1849–1917)<sup>1</sup>

## Uvod

Jadransko morje pomeni najpomembnejšo pomorsko pot v Evropi. Tu je najzanesljivejša vez med Sredozemljem in Srednjo Evropo!

Mnogi narodi in države so se borili za to, da bi ga nadzorovali in ta boj je trajal več kot dve tisočletji; šele v sedanji dobi se je umiril. Iliri, Rimljani, Grki in Bizantinci, vladarji raznih srednjeveških držav, Hrvati, Benečani, Francozi, Avstrijci, Angleži ter Italijani, vsi ti so poizkusili popolnoma ali deloma zagospodariti nad njim in si zagotoviti bodisi politično nadzorstvo nad obrežnimi mesti in pokrajinami kakor tudi monopol nad izvozno in uvozno trgovino. Največ časa so tu gospodarile Benetke, ki so Jadran proglasile za svojo domeno. »Sinus Veneciarum«, »Golfo di Venezia« ali celo »Mare nostrum«, so bila najpogostejša imena na tedanjih zemljevidih. Istra in Dalmacija, razen Trsta in Dubrovnika, sta bili pod Benetkami. Tja se je stekal tudi največji del jadranske trgovine, predvsem z monopolnimi artikli, kot sta bila sol ter kolonialno blago.

S propadom Beneške republike in z odhodom Napoleonovih vojskà se je politično stanje na Jadranu popolnoma spremenilo. Avstrija je zasedla velik del severne Italije, tj. Lombardijo in Benečijo. Z Benetkami vred si je pripojila tudi vse ozemlje beneške države v Istri in Dalmaciji. Zasedla pa je tudi Dubrovnik in vse Črnogorsko primorje. Avstrija je tako postala jadranska in sredozemska velesila. Tedaj je tudi ustvarila svojo prvo pomembno mornarico. Preostala beneška vojaška flota se je združila z avstrijsko v novo avstrijsko mornarico, ki je prenesla svoje baze iz Trsta in Reke v urejene vojaške pomorske objekte v Benetkah, kjer je bil tudi odličen arsenal ter vojaški pomorski kolegij, ki je skrbel za šolanje oficirskega kadra. Naj že tukaj poudarimo, da so se tam kmalu izšolali tudi prvi slovenski pomorski oficirji. Že v začetku 19. stoletja se na odru evropske zgodovine pojavijo nacionalna gibanja. Sem sodijo težnje po združitvi Italije, ilirsko ter druga gibanja na tistih ozemljih, ki pripadajo Avstriji. Ta gibanja vsebujejo globoko pozitivne, včasih celo revolucionarne prvine. Vendar se ponekod v Italiji začenjajo kaj kmalu pojavljati prve imperiali-

1 Pahor 1978.



Naslovnica publikacije Slovenski mornarji Avstrije v obrambi Dalmacije in Istre 1849 1917, ki je izšla ob istoimenski razstavi leta 1978.

stične zamisli, ki vključujejo v bodočo italijansko državo tudi Dalmacijo, Hrvaško in Črnogorsko primorje ter Istro s Slovenskim primorjem.

Avstrija je vsa ta gibanja surovo preganjala, še posebej v okviru svojih meja ter se tako krčevito oklepala vsega ozemlja, ki si ga je osvojila po Napoleonovem propadu. Lastila si je pravice »evropskega žandarja« in sicer od 1815. leta dalje. Za naša ozemlja je važno poudariti, da se nasproti avstrijskemu imperializmu, ki nam je bil v nacionalnem pogledu sicer zelo nevaren, že pojavljajo zamisli o novem še veliko nevarnejšem italijanskem imperializmu. Stanje, ki je v Evropi nastalo po letu 1815, ni moglo trajati dolgo. Revolucionarno leto 1848 je Evropo zamajalo v temeljih.

Upor na Madžarskem in v sami Avstriji, upor v Milanu, ki ga je podprl Piemont, upor v Benetkah, ki jim je leta 1849 sledila tudi Brescia, vse to so bili težki trenutki za avstrijsko državo. Avstrija se je znašla v vojni na več frontah, med drugimi tudi s Piemontom in italijanskimi revolucionarji. Vendar pa ni namen razstave prikazati vsa ta dogajanja. Delno smo se morali ozreti na upor Benetk, ki ima za Slovence še poseben pomen.

Benetke so v znamenitem uporuh leta 1848 zajele in blokirale polovico avstrijske vojaške flote s celotnim mornariškim štabom, ki mu je načeloval admiral Anton Martini. Oficirji, ki so se uspeli rešiti, so na hitro organizirali neke vrste blokado, katere vodstvo je prevzel feldmaršallajtnant Gyulai. Med tem je vdrla na severni Jadran piemontsko-sardinska eskadra, ki ji je poveljeval admiral Albini. Ta eskadra je pregnala Avstrijce od Benetk in jih zasledovala do Piranskega zaliva. Kar dva slikarska dokumenta govorita o tem.

Tudi vpad piemontsko-sardinske flote v severni Jadran je bil eden od vzrokov, da se Gyulaieva blokada Benetk ni obnesla. Zato je cesar Franc Jožef, ki ni zaupal mladim, v Benetkah šolanim kapetanom bojne ladje, in ni verjel v pomorske sposobnosti maršalov in generalov kopenskih rodov vojske, najel danskega kontraadmirala Hansa Bircha von Dahlerupa in mu zaupal nalogo, naj Benetke pokori.

Priznati je treba, da je bila akcija proti Benetkam prav tako reakcionarna, kakor je bila reakcionarna akcija bana Jelačića proti madžarskim revolucionarjem. Vendar je imela za Slovence in za bodoči razvoj Istre in Dalmacije velik pomen. Dahlerup je namreč odpravil iz avstrijske vojne mornarice ves nezanesljivi italijanski kader in ga nadomestil s Slovenci s Krasa, Vipavske in iz Soške doline, z Notranjske, a tudi iz globlje Kranjske, Koroške in Štajerske. Prav tako je sprejel tudi veliko število pomorščakov iz Istre in Dalmacije. Sprejel je torej ljudi, ki so bili zainteresirani za obrambo lastne obale. Pred Benetkami je Dahlerup odkril vrednost slovenskih vojnih pomorščakov in to od navadnih mornarjev do višjih oficirjev.

Danski in slovenski oficirji so dobili nalogo utrditi ter zavarovati Trst. Prav tako jim je bila zaupana naloga, naj utrdijo in zavarujejo Piranski zaliv, kamor je nameraval Dahlerup prenesti mornariško bazo. Iz Pirana je Dahlerup odpotoval v Pulj in tu je spoznal strateške prednosti južne Istre ter se naglo odločil, da bo nova mornariška baza v Pulju, torej v mestu, ki je bilo tedaj skoraj brez prebivalcev, saj jih je bila pred tem pomorila malarija. Leta 1849 so po navodilih tega admirala začeli graditi luko in druge

vojaške pomorske naprave za novo bazo mornarice, ki naj bi nadzorovala italijansko obalo vse do Ancone.

Proti koncu marca 1849 je Dahlerup odplul pred Benetke ter z novo blokado uspel še do avgusta pokoriti uporno mesto. Toda kaj kmalu je spoznal, da je to stanje le začasno. Doumel je namreč, da je združitev Italije v enotno državo le še vprašanje časa. Akcija piemontsko-sardin-ske mornarice in vrsta političnih dogodkov po vsej Italiji mu je dokazovala, da se bo hotela nova Italija širiti izven svojih naravnih ter narodnih meja, predvsem pa na ozemlja, ki jih je zasedla Avstrija. Selitev baze v Pulj je bila torej nujna. Dahlerupovo koncepcijo o razvoju mornarice je v drugi polovici leta 1851 sprejel tudi feldmaršallajtnant von Wimpfen, ki je nadaljeval dela pri utrjevanju istrske obale. Za njim je to delo najodločnejše vodil nadvojvoda Maksimilijan, pred svojim odhodom v mehiško avanturo.

Z Wilhelmom Tegetthoffom iz Maribora se začne pravi boj za Jadran. Po zmagoviti bitki pri Helgolandu, leta 1864, kjer je Avstrija pomagala nemškemu imperializmu v vojni za Schleswig-Holstein in kjer je v malem preizkusil taktiko, ki bo dve leti kasneje osnova znamenite bitke pri Visu, je bil Tegetthoff imenovan za komandanta eskadre. Kakor Dahlerup je tudi on sprejemal v mornariške vrste tudi Slovence, zelo pogosto Štajerce. V njegovi dobi se je italijanski imperializem že pokazal v polni luči. V Istri in Trstu je nastajala iredenta kot predstraža italijanskih aspiracij po popolni prevladi na Jadranu. V Dalmaciji so začeli nastopati »talijanaši«, ki so videli bodočnost enega dela buržoazije v združenju z Italijo. Na celem Jadranu se je množila italijanska flota in to predvsem v Anconi, Bariju in Senigalliji. Pripravljali so se usodni dogodki. Zasluga Tegetthoffa in njegovih predvsem slovenskih oficirjev je bila v tem, da so razvoj pravočasno zaslutili in se za boj pripravili.

Leta 1866 sta se Nemčija in Italija spopadli z Avstrijo. Dne 27. junija 1866 je Tegetthoff odplul z delom flote v Ancono. Tu je imel možnost z odločnim udarcem uničiti koncentrirano italijansko mornarico, ker so bile ladje prazne (vsi mornarji, razen straž, so bili na kopnem). Prav zaradi tega jih ni napadel, kajti »vojne niso krive ladje, ampak ljudje«. Zadnja viteška gesta nekega komandanta v zgodovini svetovnih mornaric!

Dne 18. julija 1866 je italijanska flota pod poveljstvom admirala Carla Pelliona Persana napadla otok Vis. To je bil za Tegetthoffa znak za bitko. Že 20. julija se je z avstrijsko floto pojavil pred Visom. V znameniti bitki, ki še danes služi vsem akademijam sveta za vzor pomorske bitke, je v nekaj

urah porazil italijansko floto. Poleg Tegetthoffa je v bitki sodelovalo vsaj še pet komandantov iz slovenskih dežel: kbl Maksimilijan Daublebsky iz Celovca (Eh Ferdinand Max), kbl Karl Kern iz Trsta (Salamander), kbl Anton Wiplinger iz Gradca (Don Juan d'Austria), kfreq Miksimilijan Pitner iz Gradca (Donau) in pbl Franc Špindler iz Ljubljane (Narenta). Poleg komandantov se je bitke udeležila vrsta slovenskih oficirjev in podoficirjev, veliko število mornariških prostovoljcev, ki so se odlikovali po svoji hrabrosti. Med njimi so bili Oskar Kern iz Trsta, Franc Černač, Adolf Stare in Gvido Šemrl iz Ljubljane, Gašper j Sušnik iz Škofje Loke, Anton Perko iz Vranskega, ki je bitko tudi naslikal, in mnogi drugi.

V bitkah pri Helgolandu in pri Visu je Tegetthoff odkril borbeno sposobnost slovenskih pomorščakov, kar ni pozabil do konca svojega življenja. Toda priznati je treba dejstvo, da so se naši pomorščaki borili proti napadalcu oz. da so branili svoje ozemlje. Le to dejstvo je v prvi vrsti iz njih napravilo odlične borce.

Po izgubljeni bitki pri Visu posebej pa po smrti admirala Tegetthoffa leta 1871, je Italija zopet koncentrirala velik del svoje moderne mornarice v jadranskih pristaniščih. Očitno je bilo, da je italijanska politika čakala le na ugodno mednarodno situacijo, da bi zopet udarila po Avstriji, predvsem zaradi Dalmacije in Istre. Gradnjo novih plovnih objektov, o katerih je bilo jasno, da so namenjeni napadalnim akcijam, so v vseh italijanskih vojaških arzenalih močno pospešili. Nevarnost, da bi Italija popolnoma zagospodarila na Jadranu, ni bila majhna, še posebej ne, ker je bila Avstrija po izgubi Benečije in po porazu pri Sadovi (1866) vojaško in gospodarsko precej prizadeta, torej tudi nesposobna, da bi učinkovito organizirala obrambo svojih morskih obrežij.

Stvari so se spremenile leta 1883, ko je bil za komandanta mornarice imenovan Celovčan admiral Maksimilijan Daublebsky. Stanje na Jadranu je bilo ob njegovem nastopu naslednje: italijanska, skoraj v celoti modernizirana flota (v pristaniščih Ancona, Benetke, Senigallia, Bari itd.), je bila po številu ladij trikrat, po deplasmaju pa skoraj petkrat močnejša od avstrijske. Temu ladjevju je stala nasproti zastarela, v precejšnjem delu še vedno lesena avstrijska flota, katere edina prednost je bila v zavesti »slave nad zmago pri Visu«. Da bi Daublebsky stanje uravnovesil, je zasnoval široko vojaško ter politično akcijo, da bi modernizirali in izgradili floto. Za to pa je bilo potrebno modernizirati tudi civilna pristanišča, predvsem Trst, da bi bilo možno čim hitreje in čim racionalnejše uvažati potreben





Model avstrijske oklepne fregate Salamander.



Model avstrijske bojne ladje Ferdinand Max.



material. Modernizirati in nadalje utrjevati vojno lukso v Pulju je postal skoraj imperativ. Predvsem pa je bilo potrebno graditi nove ladje.

Daublebskyjev program je terjalo gradnjo moderne, obrambi namenjene mornarice, ki bi bila sposobna braniti celotno obalo in se upreti vsakemu napadu iz Italije. Da sta parlament in vlada sprejela ta program, so pripomogli predvsem slovenski oficirji, ki jih je Daublebsky pošiljal v ministrstvo za vojsko in v mornariško sekcijo na Dunaju. Program izgradnje obrambne mornarice so v glavnem zagovarjali in izsilili Celovčan Karl Žonta (Schonta), Ljubljanačana Marij Franc in Franc Heinz, Tržačan Rihard Pogačnik, Sežanec Karl Schaffer, Gradčana Anton Wiplinger in Max Pitner, Celjana Karl Seidensacher in Lucian Ziegler, proti koncu pa Tolminec Anton Haus in Ljubljanačana Kamilo Schwarzl ter Maksimilijan Kastner, torej ljudje, ki so kljub deloma nemškimi priimkom v svoje kvalifikacijske listine zavestno vpisovali slovenščino kot narodni jezik in ki so videli v italijanskem imperializmu večje zlo, kot ga je tedaj predstavljal močno se razvijajoči avstrijski imperializem. Ti in še drugi slovenski oficirji so bili pravzaprav svetovalci ter tvorci obrambne politike, ki jo je zagovarjal Daublebsky.

S pomočjo takšnih ljudi je Daublebsky dosegel, da je bil program mornarice sprejet in da so ga začeli tudi izvajati. Med leti 1885 in 1903 je bila zgrajena nova avstrijska mornarica. Iz njenega ustroja, gibljivosti in dosega lahko sklepamo, da je bila namenjena bolj obrambi kakor napadu. Toda kljub pospešeni gradnji pa ni nikdar dosegla deplasmaja italijanske jadranske mornarice. Italija je namreč tekmo v oboroževanju na Jadranu dobila na vsej črti. Vendar Daublebsky se ni opiral samo na ladje. Več podudarka je dajal ljudem. Ko je opazoval pripadnike raznih narodov v mornarici, je prav pri Slovencih odkril »najbolj pomorski narod v monarhiji«, kakor se je sam izrazil. V njegovi dobi so Slovenci na področju pomorstva izredno hitro napredovali. Prišlo je celo do tega, da jih je bilo v mornarici nad 10 % od celotnega moštva, med tem ko so slovenske historične pokrajine dosegle komaj 5 % prebivalstva v monarhiji!

Daublebsky je umrl 5. decembra 1897. Njegovo obrambno koncepcijo so sprejeli vsi kasnejši komandanti mornarice z delno izjemo Hermana von Spauna, ki je brez vidnih uspehov poizkusil spremeniti program. Rudolf Montecuccoli pa se je programa, ki ga je Daublebsky postavil, strogo držal. Prav tako Anton Haus, na katerega je padla vsa teža strateške in taktične odločitve.

Ob začetku 1. svetovne vojne leta 1914 se je znašla avstrijska flota na Jadranu skoraj v celoti blokirana. Francoska mornarica je namreč s pomočjo nekaj angleških ladij zaprla Otrantski preliv. Haus je – zvest konceptiji Daublebskyja – odločil, da bo flota služila le obrambi. Sam pravi o tem naslednje:

*»Prejemam anonimna pisma oficirjev in moštva, ki se hočejo boriti, zmagati ali umreti in podobne neumnosti. Iz zaledja dobivam anonimna pisma, ki me izzivajo, naj napadem, se mi rogajo itd. Nihče pa ne pomisli, da bi nam celo uničenje Francozov ne prineslo nič drugega razen slave in da bi pri tem na vsak način veliko izgubili. Če bi nas takšna zmaga stala samo polovico naše flote – v kar bi mogla upati samo optimistična norost – obstaja samo eden, ki bi se tega veselil, tj. naš tretji zaveznik, ki bi se takoj počutil edinega gospodarja na Jadranu in v Sredozemlju.« (5. december. 1914).*

In na drugem mestu: »Floto moramo čuvati proti našemu tretjemu zavezniku.« (16. januar 1915). Nekje je napisal še celo več: »Floto moram hraniti za novo državo.« (19. marec 1915). Ni jasno, kaj je mislil z novo državo, vsekakor ne dualistično urejene Avstro-Ogrske. Jasno pa je, da mu je bila Italija – čeprav še članica Trojne zveze – že od vsega začetka sovražnik zaradi »prepada sovraštva, izobčenosti in bojazljive roparske strasti«, torej zaradi »roparskega imperializma«, kakor se je izrazil kasneje tudi njegov prijatelj in podrejeni Maksimilijan Daublebsky mlajši. Haus ni Italiji nikoli zaupal. K sreči je imel okoli sebe oficirje, ki so mislili kakor on sam in se z njim vred bojevali.

Nejasne predstave o »novi državi« so imeli tudi drugi slovenski oficirji mornarice, tako na primer Karl Kos iz Gradca, Fidelis Zeschko iz Ljubljane, dr. Karl Prus iz Konjic, dr. Karl Holeček iz Celovca, Maksimilijan Daublebsky mlajši in drugi. Med mlajšimi »nezadovoljneži« so bili kasnejši kontraadmiral Oto Balzar, kap. korv. Albert Mahnič in kbl Jožef Kubelka iz Ljubljane, kbl Viktor Vest iz Celja, kbl Anton Dolenc iz Loža, kap. freg. Alfonz Wilfan iz Škofje Loke in drugi. Jasnejše predstave o »novi državi« so imeli kap. korv. Metod Koch iz Kranja, kap. freg. Adolf Mladič iz Krškega, kbl Miroslav Makuc iz Slovenjega Plajberka, kbl Miroslav Grund iz Dobrne, dr. Rihard Jug iz Solkana in vrsta mlajših oficirjev, med katerimi so bili: pbl Ernest Peternel, Janez Potočnik, Pavel Kocijančič in drugi. Le-ti so že dokaj zgodaj izključevali Avstrijo iz novih političnih kombinacij.

Za vse pa je veljalo eno: za vsako ceno ubraniti Istro in Dalmacijo pred italijanskim imperializmom. Zato so popolnoma razumeli Hausovo odločitev, da ne napade Francozov v Otrantu in da se pripravi na vse drugačne akcije. Za ceno Trsta, Istre in Dalmacije je Italija leta 1915 prestopila v tabor antantnih sil in napovedala Avstriji vojno. Hausovo nezaupanje se je izkazalo za upravičeno. On je namreč dobro vedel, da so mnogi generali in politiki verjeli v italijansko zavezništvo in da meje na Primorskem in Tirolskem niso bile utrjene. Treba je bilo pridobiti čas, da se meja utrdi in da vojska dostojno pričaka sovražnika. Za takšno možnost je imel Haus izdelan plan napada, ki je imel popolnoma določen obrambni cilj.

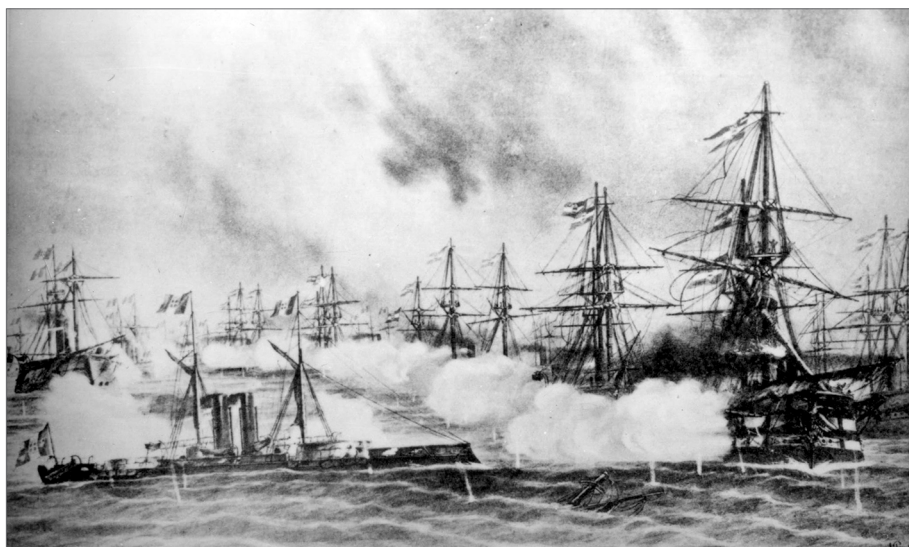
Zato se je s poveljstvom 5. avstrijske armade na Primorskem dogovoril za napad italijanske obale in komunikacij ob njej. V noči na 24. maj 1915 je avstrijska mornarica iz Pulja, Šibenika in Boke Kotorske – glavni na je prispela iz Pulja – preplula Jadran in napadla italijanske komunikacijske centre. Haus je tedaj pisal:

*»Na binkoštni ponedeljek smo imeli 5 mrtvih in nekoliko ranjenih, Italijani pa 10–20-krat toliko; poleg tega so izgubili eno ladjo, eno podmornico in eno letalo; preživele smo ujeli. Potem še nekoliko potopljenih parnikov in ogromno škodo v Brindisiju, Bariju, Moli, Traniju, Molfetti, Barletti, Manfredoniji, Viestiju, Termoliju, Anconi, Fanu, Pesaru, Riminiju, Corsiniju, zlasti pa v Benetkah, tj. v arzenalu, pa tudi v mestu, kjer ni umetnin.«*

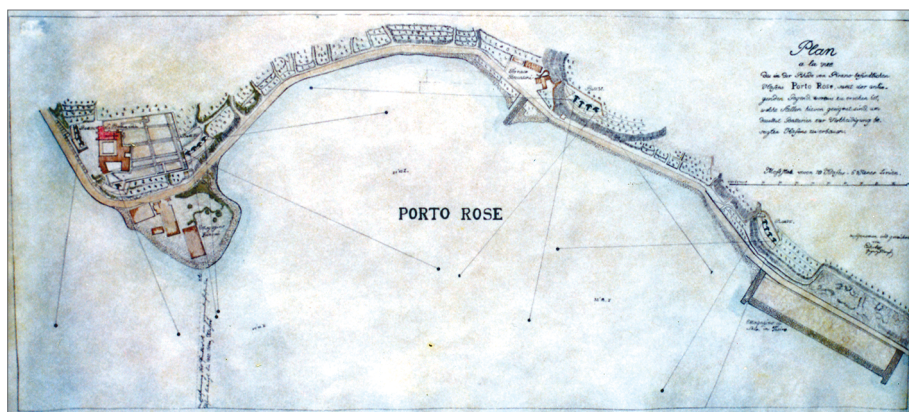
Preprosto in jasno. Akcija, ki so jo izvršili z vso možno natančnostjo ter preudarno hrabrostjo, je za najmanj tri tedne razbremenila soško fronto in dala 5. armadi čas, da se je utrdila ter odbijala vse češče in srditejše italijanske ofenzive. Zaradi te akcije je postala italijanska flota na Jadranu precej neaktivna. Haus pa se je omejil le na obrambne boje na ključnih položajih vzhodnega Jadrana. Le tu in tam je dal »zaveznikom« vedeti, da je prisoten. V času, ko je on vodil mornarico, so si Italijani le redko upali iz pristanišč, še redkeje pa so se pojavili na vzhodni polovici Jadrana, od koder pa so jih avstrijske enote hitro pregnale.

Haus je umrl 8. februarja 1917. Do svoje smrti se je držal obrambne koncepcije, ki jo je zasnoval Daublebsky. Neposredno pred tem, tj. ob koncu januarja 1917, je na konferenci v Plessu skupaj s cesarjem Karlom odklonil totalno podmorniško vojno, kljub sijajnim nemškim zagovorom takšnega načina vojskovanja.

Samo morje je vedelo: zbrani prispevki k slovenski pomorski zgodovini 2



Sardinsko-piemontska flota zasleduje avstrijsko v Piranskem zalivu 22. maja 1848.

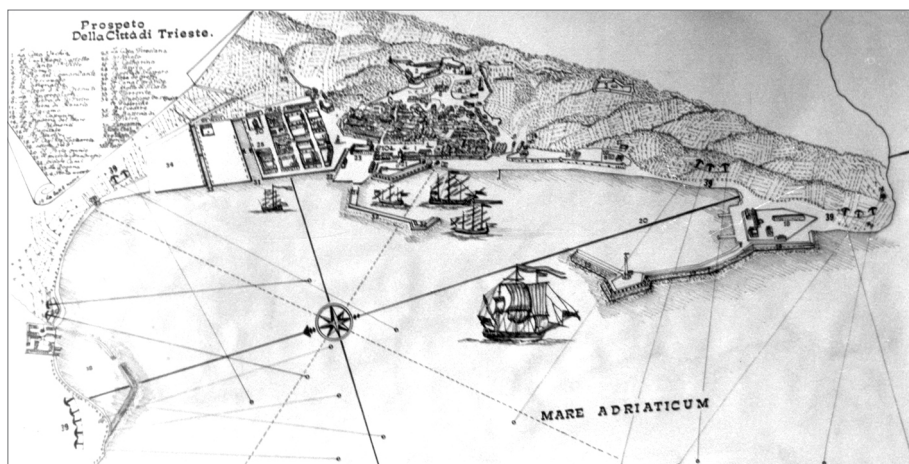


Plan utrditve Bernardina s predvidenim sidriščem avstrijske flote (1849).

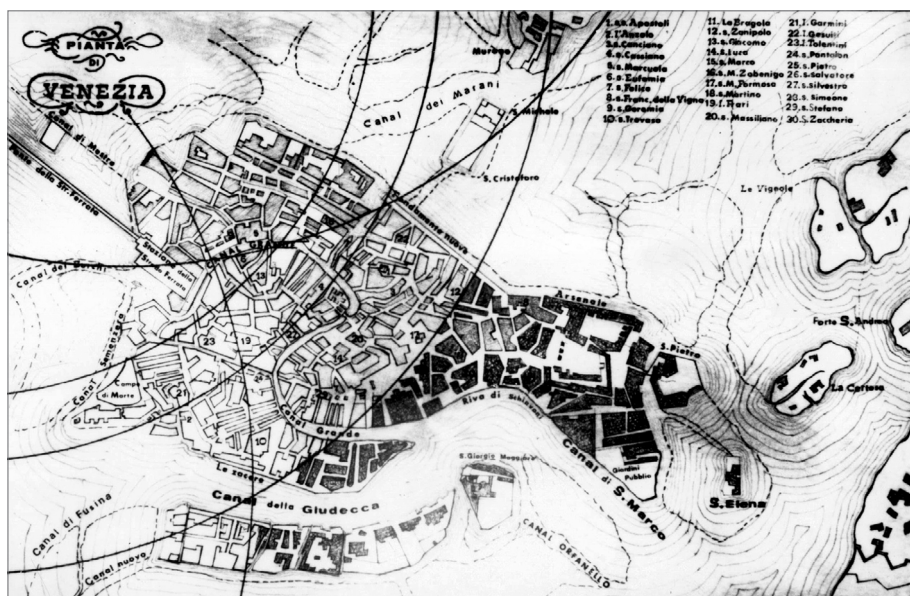




Načrt Kopra.



Karta Trsta z vnesenimi obrambnimi baterijami po načrtu admirala Dahlerupa (1849).



Načrt bombardiranja Benetk (1849).

Po njegovi smrti se je avstrijska flota, predvsem na pobudo admirala Nikolausa Horthyja, odločila tudi za napadalne akcije, s čimer pa se mnogi slovenski oficirji niso strinjali. Te akcije so imele kasneje prav za nas zelo težke posledice.

## O eksponatih

Vsi eksponati so postavljeni v kronološkem redu.

1. 22. maja 1848 je v severni Jadran vdrla piemontsko-sardinska flota, ki je pregnala avstrijsko floto izpred Benetk in jo zasledovala do Piranskega zaliva. Slika neznanega avtorja, ohranjena v Rimu, prikazuje obe floti pri piranski Punti.
2. Sardinsko-piemontska flota zasleduje avstrijsko floto proti Portorožu. Akvarel neznanega avtorja, datiran 22. maja 1848, hrani Pomorski muzej v Piranu.
3. Med komandanti avstrijskih vojnih ladij je bil kasnejši admiral Alfonz Wissiak (Vizjak), v Benetkah rojen Postojnčan. Originalno fotografijo hrani Vojaški arhiv na Dunaju.
4. Admiral Hans Birch von Dahlerup, po rodu Danec, je februarja 1849 stopil v službo Avstrije. Med njegova pomembna dela sodi

še posebej utrditev Pirana in Portoroža. Dne 13. marca 1849 je bil imenovan za komandanta mornarice. Med blokado Benetk je rekrutiral veliko število mornariških prostovoljcev iz slovenskih dežel. Zaslužen je zato, ker je odkril vrednost slovenskih pomorščakov. Predvidel je zgodovinski razvoj združitve Italije in je zato dal premestiti mornariško bazo v Pulj.

5. Admiral Hans Birch von Dahlerup je dal leta 1849 izdelati situacijski načrt Portoroškega zaliva. Načrt je bil potrjen tudi leta 1856 in 1870. Izdelan je bil po predlogi iz leta 1829.
6. Po načrtu iz leta 1833 je dal admiral Dahlerup utrditi staro trdnjavo na piranski Punti z baterijo daljnometnih topov.
7. Načrt Piranskega zaliva po meritvah iz leta 1806. Objavljen je bil v Neaplju leta 1823. Razvidna je oborožitev trdnjave na Punti in ob vznožju Mogorona s starimi baterijami.
8. Načrt Piranskega zaliva iz leta 1848 z obstoječimi vojaškimi objekti na Punti in med Mogoronom ter Bernardinom. Oborožitev je ostala iz dobe francoske zasedbe.
9. Načrt Piranskega zaliva, ki ga je dal izdelati admiral Dahlerup februarja 1849. Na njem so razvidne stare in nove utrdbe. Sem naj bi prenesli mornariško bazo iz Benetk po prvotnem Dahlerupovem načrtu. Načrt je bil potrjen tudi 23. julija 1856.
10. Načrt oborožitve Bernardina. Jasno so razvidna artilerijska gnezda, ki naj bi branila predvideno sidrišče flote.
11. Načrt oborožitve Bernardina. Bivši samostan observantov je bil predviden za upravno zgradbo mornarice. Priključeni objekti in solna skladišča bi po načrtu postali pomožni objekti za vzdrževanje flote in druge potrebe mornarice.
12. Načrt trdnjave Martello na rtu Seča. Trdnjavo so po Dahlerupovem načrtu začeli zidati februarja 1849. Hranijo ga v Vojaškem arhivu na Dunaju med pomorskimi materiali iz leta 1849.
13. Med voditelji del pri predvideni bazi mornarice v Piranskem zalivu je bil Tržačan Bernard Willersdorf-Urbair – pomorski oficir, kasneje viceadmiral, ki se je specializiral za pomorsko šolstvo. Originalno fotografijo hrani Vojaški arhiv na Dunaju.
14. Načrt mesta Trsta iz začetka 19. stoletja. Dahlerupovi inženirji so na hitro vnesli potrebne podatke za artilerijske objekte, ki naj bi branili mesto pred napadi z morja. V Trst je bila tedaj pre-

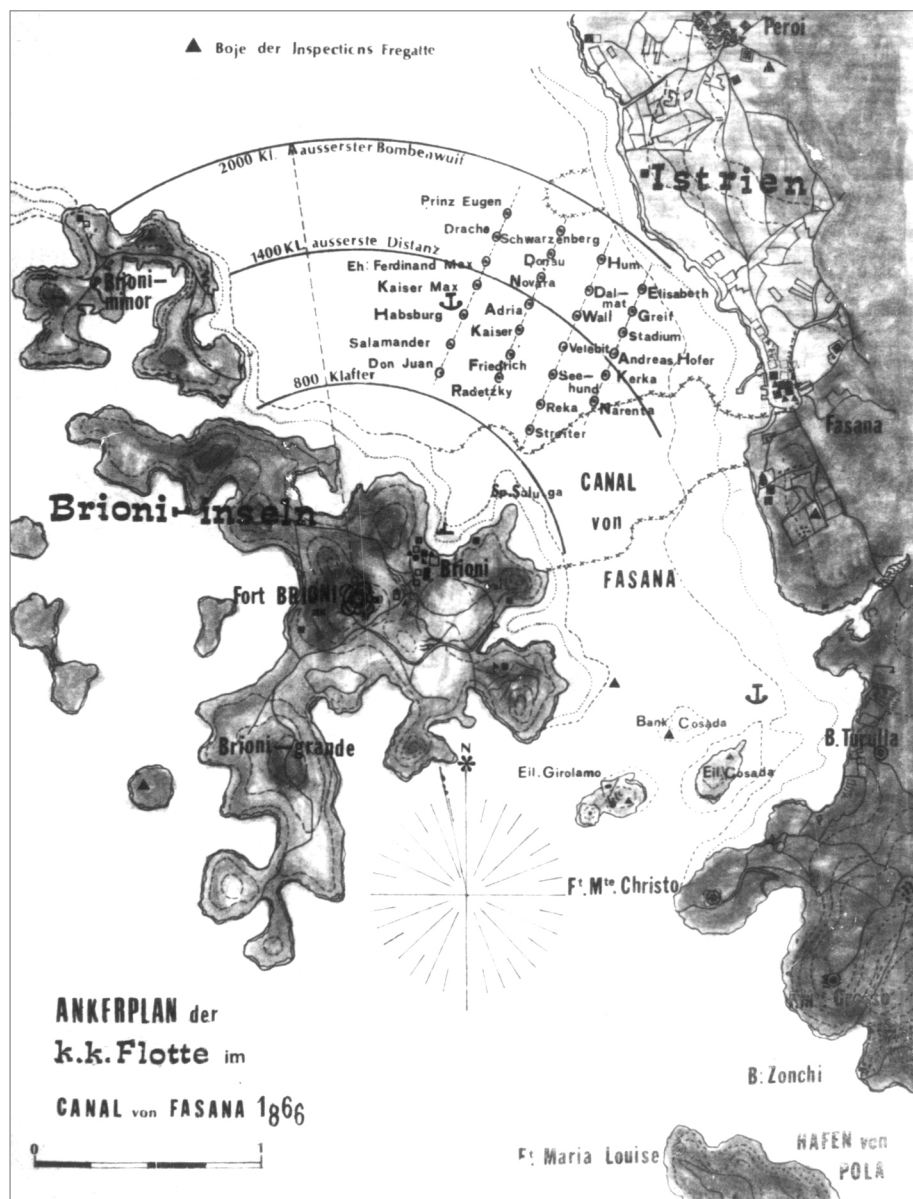




Viceadmiral Hans Birch von Dahlerup.

meščena vojaška pomorska akademija Številke označujejo pomembne tržaške objekte. Na karti je še dobro vidna ločnica med starim obzidanim mestom in novim delom, ki so ga imenovali po Mariji Tereziji.

15. Med voditelji utrdbenih del v Trstu je bil nekaj časa tudi tedanji pomorski zastavnik Wilhelm Tegetthoff iz Maribora, ki je bil tudi med voditelji pomorske akademije, tedaj imenovane Pomorska šolska četa v Trstu. Na ladji Adrija se je udeležil tudi blokade Benetk.
16. Načrt mesta Pulja iz leta 1836, kakršno je spoznal admiral Dahlerup. Načrt so izdelali vojaški pomorski inženirji iz beneškega arsenala. Zaradi bližine Brionskih otokov in kanala Fažana se je Dahlerup odločil spremeniti Pulj v vojno pomorsko luko in novo bazo mornarice.
17. Načrt blokade Benetk ob vdaji mesta 1849. Razvidne so pozicije obeh flot in položaj armad. Avstriji vplenjene ladje (obarvane zeleno) so bile zasidrane globoko v laguni. Uporni meščani jih niso uporabili za obrambo. Načrt prikazuje odlično blokado, ki je bila izvedena po naročilu admirala Dahlerupa.
18. Načrt bombardiranja Benetk, ki so ga Avstrijci izvajali od 29. julija do 22. avgusta 1849, ko se je mesto vdalo. Bombardiran je bil strogi center mesta. Poleg pomanjkanja orožja in hrane je tudi to povzročilo, da so se Benečani precej hitro vdali.
19. Dne 27. junija 1866 je bil kontraadmiral Wilhelm Tegetthoff z delom avstrijske flote pred Ancono. Ker so imeli mornarji prosto, ni napadel in se je vrnil v svojo bazo. Viteška gesta, ki je Italijani niso znali ceniti, ker so jo šteli za strahopetnost.
20. Načrt zasidranja avstrijske eskadre v Fažanskem kanalu julija 1866. Plan dokazuje, da je bila flota v stalni pripravljenosti in da je bila odlično izvežbana.
21. Dne 18. julija 1866 je italijanska flota s štirimi divizijami napadla otok Vis. Divizija, ki jo je vodil admiral Vacca in se je usmerila proti Komizi. Divizija, ki jo je vodil admiral Riboty, je napadla zaliv in mesto Vis. Divizija admirala Albinija je patroljirala na jugu otoka. Komandant flote admiral Persano je ščitil napad na mesto Vis. Dobro pripravljen načrt napada bi lahko uspel, če bi Avstrijci le malo popustili. Kljub veliki materialni škodi pa so se pehotne ter artilerijske enote, sestavljene v glavnem iz Hrvatov



Avstrijska flota zasidrana v kanalu Fažana junija 1866 pred odhodom v bitko pri Visu.





Anton Romako, Tegetthoff v bitki pri Visu, olje na lesu, 1878–1880. Dunaj: Österreichische Galerie Belvedere.

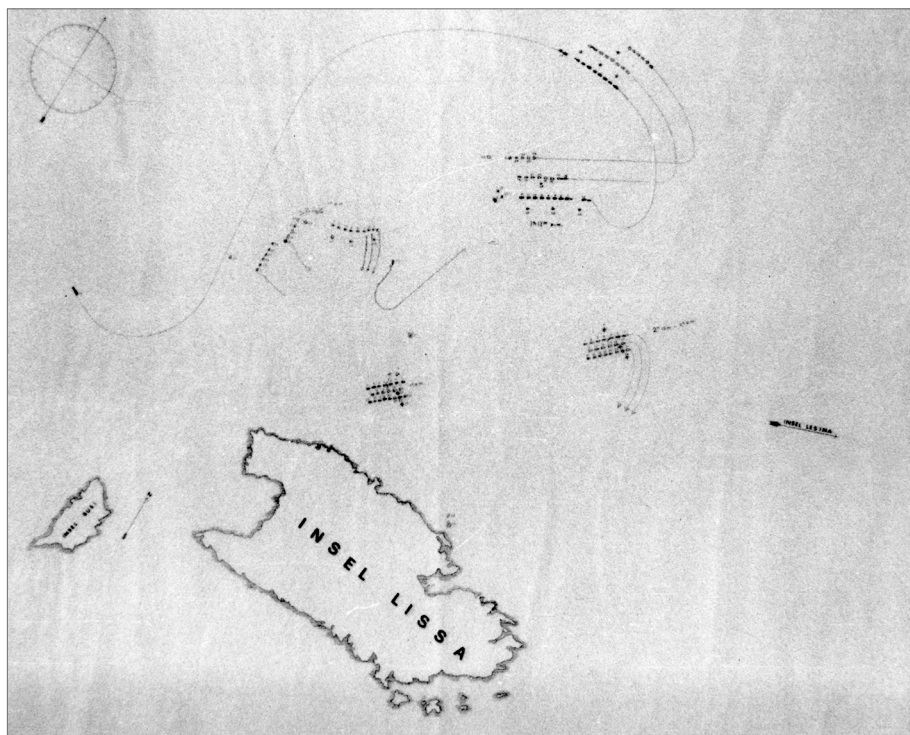
- in Slovencev, srdito branile. S severa je že prihajal na pomoč kontraadmiral Tegetthoff z avstrijsko floto.
22. Bitka pri Visu 20. julija 1866. Situacija obeh flot ob 10.15 neposredno pred začetkom boja. Italijani so se odločili za linijsko formacijo, medtem ko se je avstrijska flota približala v treh klinastih formacijah. To taktiko je Tegetthoff leta 1864 uspešno preizkusil pri Helgolandu.
  23. Komandant avstrijske mornarice in voditelj viške bitke, kontraadmiral Wilhelm Tegetthoff iz Maribora. Originalno fotografijo hrani Vojaški arhiv na Dunaju.
  24. Kapetan bojne ladje Maksimilijan Daublebsky iz Celovca, komandant oklepne fregate »Eh Ferdinand Max«, ki je v bitki odigrala najpomembnejšo vlogo.
  25. Kapetan fregate (kasneje kontraadmiral) Maksimilijan Pitner iz Gradca, komandant fregate »Donau«.
  26. Kapetan bojne ladje (kasneje kontraadmiral ad honores) Karl Kern iz Trsta, komandant oklepne fregate »Salamander«.
  27. Poročnik bojne ladje Franc Špindler iz Ljubljane, komandant škunerja na vijak »Narenta«.
  28. Kapetan bojne ladje Anton Wiplinger iz Gradca, komandant oklepne fregate »Don Juan d'Austria«.
  29. Komandanti avstrijskih bojnih ladij v bitki pri Visu. Original hrani Vojaški arhiv na Dunaju.
  30. Prva bitka se je začela ob 10.45. Na samem začetku sta se bojni ladji »Eh Ferdinand Max« in »Kaiser« ločili od ostale eskadre, da bi si poiskali svoje cilje.
  31. Začetek bitke po sočasni umetniški sliki. Originalno sliko, katere avtor je slovenski pomorski oficir Anton Perko z Vranskega, ki se je bitke udeležil na ladji »Kaiser«, hrani Vojaški muzej na Dunaju.
  32. Korveta »Saida«, ki je zaradi svoje počasnosti bitko zamudila. Komandant Jože Wilfan iz okolice Škofje Loke. »Vsi pač niso mogli imeti sreče!« je izjavil.
  33. Tri situacije bitke med 10.50 in 11. uro. Vidno je, kako avstrijska ladja »Kaiser« napreduje proti italijanski ladji »Re di Portogallo«, ki si jo je izbrala za cilj. Oklepna fregata »Eh Ferdinand Max« se usmerja proti italijanski admiralki »Re d'Italia«.



Viceadmiral Wilhelm Tegetthoff, zmagovalec bitke pri Visu leta 1866.

34. Prizor iz viške bitke po sočasni umetniški sliki. Avtor je pomorski oficir Anton Perko z Vranskega. Original hrani Vojaški muzej na Dunaju.
35. Med borci iz naših krajev je bil Tržačan Herman Czeike. Fotografija je ohranjena v Vojaškem arhivu na Dunaju.
36. Dušebrižnik avstrijske eskadre je bil tedanji mornariški kurat Ivan Račič iz Sv. Helene v Ljubljanski pokrajini. Slika iz Vojaškega arhiva na Dunaju.
37. Situacija 2. Avstrijska »lesena« divizija preganja divizijo pod poveljstvom admirala Faa di Bruno. Tudi zastarele ladje avstrijske mornarice so uspešno posegle v boj.
38. Linijska ladja »Kaiser« s kljunom napade italijansko fregato »Re di Portogallo« in jo za boj onesposobi. Pri tem so se na »Kaiserju« vžgala jadra.
39. Poškodovana ladja »Kaiser« se umika iz bitke, potem ko je onesposobila sovražno ladjo »Re di Portogallo«.
40. Goreča ladja »Kaiser« se umika iz bitke. Slika je signirana: J. C. B. Rutner 1867. Pomorskemu muzeju jo je odstopil Pokrajinski muzej v Mariboru.
41. Situacija 3. Ura je 11. Avstrijska oklepna divizija pluje proti diviziji, ki jo vodi admiral Vacca. »Eh Ferdinand Max« se usmerja na italijansko admiralko.
42. Prizor iz viške bitke tik pred udarom »Eh Ferdinanda Maxa« v bok italijanske admiralko »Re d'Italia«. Poleg neznanih krmarjev jasno razločimo komandanta avstrijske eskadre Wilhelma Tegetthoffa in komandanta ladje Maksimilijana Daublebskyja z dvema pribočnikoma. Po originalu v palači Evgena Savojskega na Dunaju prosto skiciral Herman Vrečko.
43. Situacija 3. b. Oklepna fregata »Eh Ferdinand Max« udari v bok italijanske admiralko »Re d'Italia« in jo potopi.
44. Prizor iz viške bitke. »Re d'Italia« se po udaru naglo potaplja skoraj z vso posadko. To je odločilo bitko, ker je vneslo zmedo v italijanske vrste. Kljub temu, da je bil italijanski komandant admiral Persano na ladji »Affondatore«, mu je po potopitvi admiralko ušla situacija popolnoma iz rok. Originalno sliko Georga Zobla hrani Vojaški muzej na Dunaju.
45. Vdrti kljun »Eh Ferdinanda Maxa« po udaru v ladjo »Re d'Italia«. Načrt hrani Vojaški arhiv na Dunaju.





*Konec bitke pri Visu.*

46. Neuspeli poskus italijanske ladje »Affondatore« (Persano), da bi potopila gorečo fregato »Kaiser«, ki se je umaknila v zavetje viške luke.
47. Konec bitke. Floti se zbirata, da bi morda še enkrat pomerili svoje moči. V tem trenutku je Persano javil v Rim: »Sem gospodar morja!« Kljub težkim izgubam, je mislil, da je premagal največjega pomorskega vojskovodjo tistega časa.
48. Avstrijska oklepna fregata »Eh Ferdinand Max«, dejanska zmagovalka v bitki. Original hrani Vojaški arhiv na Dunaju.
49. Italijanska admiralska ladja »Re d'Italia«, ki je bila potopljena skoraj z vso posadko. Original v Vojaškem arhivu na Dunaju.
50. in 51. Situacija 4. in 5. Trenutki zbiranja obeh flot ob koncu bitke.
- 52.–59. Med borci pri Visu so bili: kasnejši kap. freg. Henrik Fayenz iz Trsta, kasnejši kbl Viktor Bousquet iz Trsta, kasnejši kontraadmiral Jožef Caharija iz Trsta, kasnejši viceadmiral Alfred Barry, komandant oklepne fregate »Prinz Eugen«, kasnejši viš-

ji noštrom Galovič s Štajerske, kasnejši kap. korv. Oskar Kern iz Trsta, pomorski zastavnik Franc Heinz iz Ljubljane, kasnejši poročnik bojne ladje Leo Ambrosioni iz Ljubljane in mnogi drugi oficirji ter podoficirji iz slovenskih dežel. Veliko število odlikovanj priča, da so se borili z vso požrtvovalnostjo.

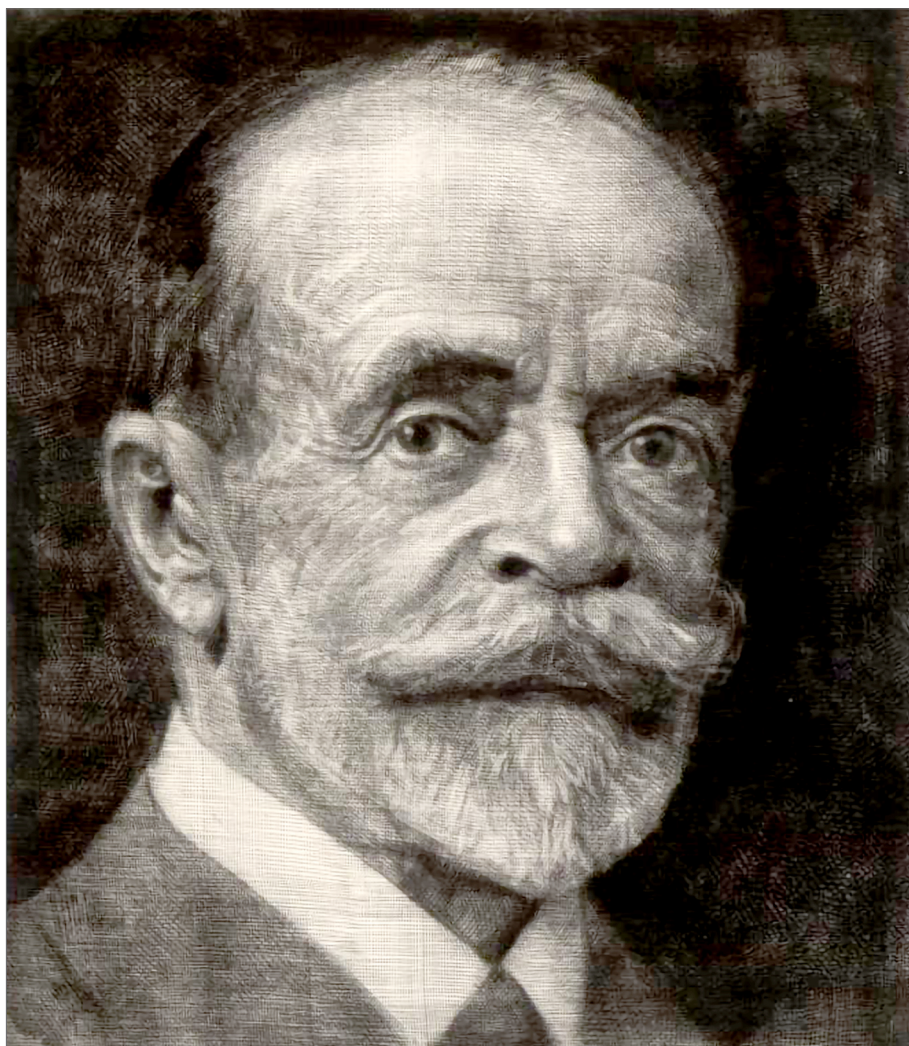
60. Končna situacija bitke. Italijanska flota je pripravljena za vrnitev v Ancono.
61. »Gospodar morja« odpluje s svojo floto v Ancono. Težko poškodovana topnjača »Palestro« eksplodira in se potopi.
62. Avstrijska vojna mornarica je bila zainteresirana, da se zgradi moderna luka v Trstu. Načrt zanjo je izdelal inž. Talabot. Luko pa so gradili po izboljšanih projektih, ki jih je napravil podjetnik in ladjar inž. Jožef Mauser, Gorenjec iz okolice Radovljice. Luko so gradili v času Tegetthoffa, dovršena pa je bila v času Daublebskyja.
63. Viceadmiral Wilhelm Tegetthoff kot svetovalec Franca Jožefa na Dunaju leta 1868. Originalno fotografijo hrani Vojaški arhiv na Dunaju.
64. Viceadmiral Maksimilijan Daublebsky kot komandant avstrijske eskadre 1873. Original hrani Vojaški arhiv na Dunaju.
65. V svojem času je admiral Daublebsky gradil, moderniziral in utrjeval vojaško luko v Pulju. Načrt mesta Pulja iz leta 1886 kaže že dokaj utrjeno in organizirano vojaško postojanko.
66. Admiral Maksimilijan Daublebsky kot komandant avstrijske mornarice (1883–1897). Bil je ideolog obrambne pomorske vojne in kot tak je dal zgraditi floto, ki je imela vse karakteristike obrambne flote tako po dosegu, kakor po hitrosti in oborožitvi.
67. Po programu Daublebskyja so bile do njegove smrti zgrajene med drugimi naslednje ladje: bojna ladja »Kronprinz Erzherzog Rudolf« – 1887, bojna ladja »Kronprinzessin Erherzogin Stephanie« – 1887, bojna ladja »Kaiser Franz Joseph I« – 1889, bojna ladja »Kaiserin Elisabeth« – 1890, torpedovka 2. raz. »Koros« – 1892, torpedovka 2. raz. »Szamos« – 1892, bojna ladja »Kaiserin und Königin Maria Theresia« – 1893, bojna ladja »Monarh« – 1895, bojna ladja »Wien« – 1895, bojna ladja »Budapest« – 1896 in bojna ladja »Zenta« – 1897.
- 68.–71. Za zaupne pomočnike in svetovalce je Daublebsky najraje zbiral odlične slovenske oficirje, kakor so bili npr.: kasnej-



Admiral Maksimilijan Daublebsky von Sterneck, ideolog obrambne vojne, komandant mornarice v letih 1883 do 1897.

- ši kontraadmiral Karl Žonta (Schonta) iz Celovca, kontraadmiral Kamilo Schwarzl iz Sela pri Ljubljani, kontraadmiral Rihard Pogačnik iz Trsta, kontraadmiral Anton Triulzi iz Celja. Omenjeni so mu na Dunaju izbojevali marsikateri uspeh.
72. Program Daublebskyja so izvrševali tudi naslednji komandanti mornarice, celo Herman von Spaun, ki je imel o vojni na morju popolnoma drugačno koncepcijo. Med leti 1898 in 1904 so bile po programu Daublebskyja dograjene med drugimi tudi naslednje ladje: bojna ladja »Kaiser Karl VI« – 1898, bojna ladja »Aspern« – 1899, bojna ladja »Szigetvar« – 1900, bojna ladja »Habsburg« – 1900, bojna ladja »Arpad« – 1901, bojna ladja »Babenberg« – 1902, torpedovka 2. raz. »Bodrog« – 1904, torpedovka 2. raz. »Temes« – 1904.
- 73.–78. Med izvrševalci programa admirala Daublebskyja so bili med drugimi: kbl Alfonz Vinšek z Reke, kap. korv. Rihard Makovec iz Trsta, kasnejši kontraadmiral Alfonz Wilfan iz Radovljice, svetovni popotnik kap. korv. Filip Vrtovec iz Rogaške Slatine, višji mornariški komisar Anton Ukmar iz Senabora pri Postojni, kbl Viktor Vest iz Celja in mnogi drugi.
79. Avstrijska eskadra leta 1913 na manevrih. Grafika kap. korvete Avgusta Ramberga iz kraja Vesely na Češkem. Tedaj je poveljstvo mornarice prevzel Tolminec Anton Haus.
80. Anton Haus s skupino oficirjev okoli leta 1902.
81. Veliki admiral Anton Haus, komandant avstrijske vojne mornarice v letih 1913 do 1917. Rojen je bil v Tolminu 1851. Mladost je kot sirota preživel v Šentjerneju na Dolenjskem. Gimnazijo je obiskoval v Novem mestu. V mornarico je prišel leta 1869 kot aspirant.
82. Izsek iz pisma Antona Hausa 5. decembra 1914. V pismu neprikrito govori, da je treba floto očuvati za boj proti Italiji, torej za obrambo proti italijanskemu imperializmu. Pismo je bilo napisano družini Trenz v Šentjerneju.
83. V noči na 24. maj 1915 je avstrijska mornarica napadla strateške objekte na celotni italijanski obali od Brindisija do Benetk. Akcijo je planiral in osebno vodil admiral Haus. Med drugimi so bile uničene mnoge železniške naprave Italijanske jadranske železnice. To je navrglo 5. soški armadi tri tedne časa, da se je utrčila na celotni fronti na Primorskem.





Veliki admiral Anton Haus, komandant avstrijske vojne mornarice v letih 1913 do 1917. (Berlin: Staatsbibliothek zu Berlin - Preußischer Kulturbesitz, Nemčija)

84. Poročilo admirala Hausa o akciji na Italijo je bilo namenjeno družini Trenz v Šentjernej. Pismo dokazuje, da Hausu ni manjkalo preudarne hrabrosti za ustrezno uporabo flote v obrambo celotne jugozahodne meje. Pismo je datirano 13. junija 1915 in je v celoti stenografirano.
- 85.–91. Med izvrševalci akcije nad Italijo so bili med drugimi tudi: pbl Marij Merten iz Bovca, pbl Hugo Kloss iz Trsta, pbl Jožef Ferfolja iz Trsta, kasnejši kontraadmiral Metod Koch iz Kranja, pomorski zastavnik Bernard Jeločnik iz Kranja, pomorski zastavnik Rihard Miklavčič iz Trsta, mornariški komisar Maksimilijan Ogriz iz Štajerske in še mnogi drugi.
92. Jadranska karta s potekom akcije bombardiranja italijanske obale. Največjo pozornost so posvetili obstreljevanju mornariške baze in železniškega vozlišča v Anconi. Težko so prizadeli mornariške postojanke v Apuliji in na polotoku Gargano, kjer se je oskrbovala eskadra, ki je blokirala Otrantski preliv.
93. Ena najvažnejših italijanskih postojank je bila na otoku Palagružu. Avstrijci so jo poskušali uničiti, ker jih je preveč vznemirjala. Bilo je 28. julija 1915. Komandant ekspedicije je bil pbl Georg von Trapp. Med izvrševalci je bil tudi Slovenec, pbl Herman Jedina.
- 94.–97. Perspektivni visoki oficirji so podpirali Hausovo zamisel obrambne vojne. Med njimi so bili tudi: kbl Anton Dolenc iz Loža (na fotografiji kot učenec vojaške pomorske akademije na Reki), kbl Oton Devec, dunajski Slovenec, kbl Beneš Milenkovič iz Konjic, kap. freg. Pavel Pachner iz Maribora in drugi Slovenci.
98. Francosko-italijanska mornarica v Otrantu, Albaniji in Apuliji je stalno vznemirjala avstrijske baze na jugu Jadrana. Zaradi tega je Haus načrtoval akcijo pregona sovražnih ladij med rtom Rodoni in rtom Grgano. Akcijo, ki je bila izvedena 29. decembra 1915, je vodil Henrik Zajc (Seitz) iz Celja, komandant bojne ladje »Helgoland«.
- 99.–102. Med izvrševalci akcije Henrika Zajca so bili: pbl Rihard Kubin iz Maribora, kap. freg. Henrik Nauta iz Ljubljane, kap. freg. Adolf Potočnik iz Gradca, pbl Rihard Funk iz Ljubljane in več mlajših Slovencev.
103. Detajli iz izvedbe akcije med rtom Rodoni in rtom Grgano. Avstrijci preganjajo Antantine ladje proti italijanski obali.

104. Skupina slovenskih in hrvaških mornarjev po povratku iz akcije med rtoma Rodoni in Grgano, 30. decembra 1915.
105. Ladje avstrijske flote se vračajo v bazo iz ene od akcij proti napadajočim enotam italijanske mornarice. Avtor slike je J. Seitz (Zajc), ki je v času 1. svetovne vojne mnogo slikal za avstrijsko vojno mornarico.
- 106.–110. V zaledju so Hausovo obrambno vojno podpirali in zagovarjali številni upokojeni visoki oficirji. Med njimi so bili: kontraadmiral Alojz Praprotnik iz Bovca, kontraadmiral Konstantin Radey iz Maribora, kontraadmiral Herman Janitti iz Trsta, viceadmiral Oskar Cassini (Kacin) iz Trsta, kap. korv. Artur Jettmar iz Maribora in drugi.
111. Štiri bojne ladje, ki so se izkazale v bojih na Jadranu med prvo svetovno vojno: »Viribus Unitis«, »Wien«, »Huszar« in »Kaiser Karl VI«.
- 112.–114. Po Hausovi smrti 8. februarja 1917 je v vrhovih mornarice vedno bolj prevladovala koncepcija napadalne vojne, posebno še po upokojitvi Hausove garde visokih oficirjev, ko je vodstvo flote prevzel admiral Nikolaus Horthy. Tudi to je bil eden od vzrokov, da so se začeli mornarji upirati. Predstavljamo tri Rambergove motive bojne ladje »St. Georg«, ki je bila med prvimi pomorskimi objekti, ki so dvignili zastavo upora proti vojni.

## **Vir**

Pahor, Miroslav. 1978. *Slovenski mornarji Avstrije v obrambi Dalmacije in Istre 1849–1917*. Piran: Pomorski muzej »Sergej Mašera«.





## Slovenski podoficirski kader v avstrijski vojni mornarici v razdobju od 1883 do 1903

Med leti 1883 in 1903 je doba splošne modernizacije avstrijske vojne flote. Komandant mornarice je bil najprej Celovčan Maksimiljan Daublebsky von Sterneck (1883–1897), po njegovi smrti pa Herman von Spaun (1898–1904). Nove ladje so potrebovale tudi nov strokovni podoficirski kader. Avstrija ga je morala že od vsega začetka rekrutirati tudi v notranjosti. Množično so mornarji iz zaledja začeli polniti vrste mornarice v letu 1849, ko je danski admiral v avstrijski službi Hans Birch von Dahlerup očistil floto nezanesljivega italijanskega elementa. V bitki pri Visu 1866 se je pod Tegetthoffovim vodstvom boril pretežno oficirski in podoficirski kader iz globokega avstrijskega zaledja. Z nastopom von Sternecka se ta pojav stopnjuje, bodi zato ker se je za 60 % povečalo moštvo mornarice, bodi zato, ker istrskodalmatinska obala ni mogla zadostiti novim potrebam mornarice po moštvu in podoficirjih.

Vso Sterneck-Spaunovo dobo je v avstrijski mornarici služilo 68.100 mornarjev in podoficirjev. Ker jih je bilo 10.800 podedovanih iz prejšnje administracije, kaže, da je znašala redna letna rekrutacija okoli 2.700, ali če upoštevamo še pomožne službe mornarice, okoli 3.000 ljudi. Vendar viri niso popolnoma ohranjeni. Za celotno obdobje je ohranjenih 45.811 temeljnih listov moštva. Od tega je bilo 4.550 Slovencev, kar pomeni, da je bilo v celotnem mornariškem moštvu okoli 10 % slovenskih mornarjev, kar pa še ni dokončni odstotek, ker bo prej ko slej treba upoštevati vse tiste vire, ki so bili preneseni v zadnjo administrativno dobo. Zanimivejše je dejstvo, da je 1.134 slovenskih mornarjev te dobe napredovalo v podoficirske čine. To zopet pomeni, da je med podoficirski kader mornarice napredoval vsak četrti slovenski mornar, kar je izredno visoko. Razen redkih izjem so bili vsi naši mornarji prostovoljci. Za razliko od Dalmatincev in Hrvatov, ki so bili v veliki večini mobilizirani rekruti s službeno dobo od štirih do šestih let, so se naši mornarji prijavljali za dobo 12 let, od katerih so navadno preživeli 5 na plovnih objektih, 4 v pomorskih četah in 3 v pomorski obrambi. Status prostovoljcev jim je dal največje možnosti napredovanja. Prav zaradi tega imamo tako visok odstotek podoficirjev vseh vojnopomorskih strok.

Slovence je najbolj privlačevala palubna stroka, kjer beležimo v obravnavanem obdobju 415 podoficirjev palube. Lahko celo rečemo, da so bili slovenski palubni podoficirji te dobe v relativni večini. Vendar je tre-

ba resnici na ljubo povedati, da je bilo napredovanje v tej stroki zelo težavno. Zato je velika večina naših palubnih podoficirjev ostala na stopnji podnarednika. To je tudi razumljivo, saj je bila konkurenca Nemcev in Madžarov izredno huda, ker je šlo za stroko, ki je bila med podoficirji najbolj cenjena. Druga stroka, ki je naše ljudi zelo privlačevala, je bilo strojništvo. To opazamo že v prejšnjih obdobjih. Od uvedbe parnih motorjev naprej imamo na avstrijskih vojnih ladjah slovenske strojnike. Prvi, ki jih je znal koristno uporabiti, je bil admiral Tegetthoff. V obravnavanem času jih beležimo 306. Številka sicer ni dokončna, lahko pa rečemo, da jih je bilo le nekaj manj kot Čehov, ki so veljali v mornarici za najboljše strojnike, nekaj manj kot avstrijskih Nemcev, vendar več kot Madžarov. V tem pogledu lahko rečemo, da je von Sterneck v nasprotju s prejšnjimi komandanti naravnost forsiral Slovence. V tej stroki so naši podoficirji dosegli največje uspehe. Več kot polovica jih je prekoračila bariero podnarednika. Veliko jih je prebilo bariero vodnika in te srečamo med strojnimi oficirji od poročnika do majorja.

Tretja za Slovence privlačna stroka je bila pomorska artilerija. Tu beležimo 231 slovenskih podoficirjev brez tistih, ki so prekoračili čin vodnika in dovršili kariero kot artilerijski oficirji. Slovenci so bili odlični topničarji. V mornarici je veljal rek, da »kjer ne zadene Nemec s svojo natančnostjo, zadene Kranjec s svojim ponosom«. Približno polovica naših podoficirjev ladijske artilerije je prestopila težko bariero podnarednika. Sledita krmarska in sanitetna stroka, ki tedanjih slovenskih mornarjev nista prav zanimali, saj jih beležimo komaj 118. Sanitetna stroka je posebej zanimala samo istrske Slovence, ki jih v ostalih strokah skoraj ne najdemo. Krmarska stroka je zanimala Tržačane in Korošce, od koder pa je bilo tudi mnogo podoficirjev ostalih strok. V drugih strokah, tj. v minerski, torpedni, elektro, proviantu itd. najdemo le 84 podoficirjev iz naših krajev, kar pomeni, da so naši ljudje rajši izbirali med najvažnejšimi tradicionalnimi strokami. Izjemna je le krmarska stroka, ki jih kljub svoji važnosti ni privlačevala.

Zelo važno za ocenjevanje slovenske pomorske miselnosti je dejstvo, da je veliko število naših palubnih, strojnih in artilerijskih podoficirjev prišlo v mornarico tako rekoč v najnežnejši mladosti. Nekaj več kot 60 % imenovanih je namreč začelo svojo kariero s 15 do 17 leti na stopnji tako imenovanih mladeničev palube (Schiffjunge) ali mladeničev stroja (Maschinenjunge). V mornarico so prihajali le s privolitvijo staršev, neredko tudi v njihovem spremstvu in z namenom, da se priučijo glavnim

mornariškim poklicem. Odvisno od starosti ob prihodu so ostali na tej stopnji dve do štiri leta, se učili, delali, kolikor so jim dovoljevala pravila službe, in »celo nekoliko več«, ker je bila navada, da so jih mlajši podoficirji precej izrabljali. Vendar so skoraj vsi zdržali ta prostovoljni tirocinij. Z 19 leti so prostovoljno podpisali redno službeno obveznost dvanajstih let in neredko ostali v mornarici dve ali tri službene dobe, ali celo kakšno leto več. Kot temeljito izučeni mornarji ali strojniki so le-ti imeli naj večje možnosti napredovanja. Dejansko so tudi dosegli največ.

Nekaj manj kot 40 % naših podoficirjev palube, stroja in artilerije je prišlo v mornarico iz drugih poklicev. Viri navajajo izučene mehanike, ključavničarje in kovače. Teh je bilo približno 22 %. Navadno so jih uvrstili med artileriste, najdemo jih pa tudi med strojniki in palubnimi podoficirji. Nadaljnjih 12 % naših podoficirjev obravnavanih vrst je prišlo iz drugih poklicev in le 6 % naravnost s kmetij. Ti so navadno začeli kot čistilci topov motorjev in drugih ladijskih mehanizmov. Po enem ali maksimalno dveh letih jih skoraj vedno najdemo v vrstah nižjih podnarednikov, kar je bila lahko le začetna osnova za dokaj zavidljivo kariero.

Čeprav se je prav v dobi von Sternecka začela ostranemska propaganda proti posegom Slovencev na morje in pomorstvo, se ta znameniti Korošec ni oziral nanjo. Mornarico je polnil s Slovenci, ki so se že v preteklih desetletjih izkazali kot odličen kader. Sprejemal jih je iz vseh slovenskih pokrajin, da so se le obvezali za redno dvanajstletno službo. Med takimi je bilo najlažje izbirati dobre podoficirje, ki so lahko zagotavljali odlično kontinuiteto v vojaškem drilu. Če sedaj pogledamo, kako je izgledala rekrutacija v teritorialnem pogledu, se moramo ustaviti najprej pri Trstu. Kot najbolj pomorsko mesto Jadrana je dal Trst v obravnavanem času kar 368 mornariških podoficirjev Slovencev. Med njimi jih je bilo največ iz palubne stroke, kar je razumljivo. Sledi Primorska s tistim delom Notranjske, ki je po prvi svetovni vojni prišel pod Italijo. Od tod je prišlo 188 podoficirjev. Med kraji, ki so jih dali največ, prednjačijo Gorica, Ajdovščina, Tolmin in Postojna. Po številu podoficirjev sledi Spodnja Štajerska, od koder jih je prišlo 182. Povečini so bili Mariborčani, Celjani in Ptujčani, vendar so jih dali tudi drugi štajerski kraji dokajšnje število. Iz Koroške je prišlo v tem času 144 mornariških podoficirjev. Tu preseneča Celovec z okolico, od koder jih je prišlo skoraj polovica. Vendar tudi Šentvid ob Glini, Beljak in Trg na Koroškem ne zaostajajo preveč. Drugače je na Kranjskem, kjer je večina od 132 podoficirjev prišla iz Ljubljane. Od drugih mest sta deloma pomembna Litija in Krško. Morda je treba imenovati še Kočevje, od ko-

der pa so prihajali v glavnem Nemci. Zgornja Štajerska je v tem času dala 30 podoficirjev. Večinoma so prišli iz okolice Graza, Lipnice, Cmureka in Radgone. Iz Prekmurja sta prišla le dva, vendar dovolj, da je tudi ta naša pokrajina zastopana v mornariški zgodovini.

Presenetljivi sta visoki številki Korošcev in Štajercev. Tu je treba poudariti, da so podoficirji s kontinenta navadno dosegli boljše rezultate kot oni, ki so prihajali iz primorskih mest in neposredne bližine obale. V ilustracijo naj povemo, da so se podoficirji slovenske Istre navadno odločili za sanitetno stroko, ki je bila najmanj zahtevna. Slovenci iz okolice Trsta so bil dobri palubni oficirji. Slovenci iz notranjosti so se izkazali kot odlični strojniki in artileristi. To seveda ni vedno absolutno pravilo, kar dokazujejo krmarji, ki so bili rekrutirani od povesod, razen iz Prekmurja.

Tako obravnavan teritorialni vidik rekrutiranja podoficirjev izpričuje večjo razprostranjenost pomorskega poklica v slovenskih deželah, kot smo bili vajeni misliti doslej. Če upoštevamo, da sega prostovoljna rekrutacija globoko v zgornjo Štajersko in Koroško, na Primorskem pa tja do Bovca, Loga pod Mangartom in Cerknega, potem jasno vidimo, da je bila vsa slovenska zemlja zelo dobro zastopana v mornariškem podoficirskem kadru. To pa ni vse.

Vrednost slovenskih podoficirjev in mornarjev je odkril že admiral von Dahlerup leta 1848. V bitki pri Helgolandu (1864) in pri Visu (1866) je admiral Tegetthoff odkril njihovo strokovno in borbeno uporabnost, saj so se v obeh bitkah izkazali presenetljivo dobro. V dobi največje propagande proti posegom Slovencev na morje in v pomorstvo je admiral Maksimiljan Daublebsky von Sterneck odkril slovensko pomorsko miselnost, ki je bila prav tako izrazita na Štajerskem in Koroškem kakor na Kranjskem in Primorskem. Von Sterneckovemu odkritju je sledil tudi admiral von Spaun. Kljub protislovenski propagandi se je torej slovenski podoficirski in mornariški kader v tej dobi dokončno uveljavil in ga ni bilo mogoče več izpodriniti, ker je postal nepogrešljiv. Po drugi strani je zanimivo, da je v času von Sternecka in von Spauna delovalo v mornarici zelo veliko slovenskih pomorskih oficirjev in med njimi vsaj 15 kontraadmiralov in viceadmiralov. Eden od poslednjih, tj. kontraadmiral Karel Schaffer iz Sežane, je vsaj štiri leta vodil vojno pomorsko akademijo na Reki in kot komandant le-te je neposredno odgovarjal za celotno vzgojo mornariškega kadra. Zelo verjetno se imamo tudi tem ljudem zahvaliti, da se je pospešil prodor slovenske pomorske miselnosti v notranjost slovenskih dežel. Vse te komponente so vplivale na dejstvo, da se je s kopnega prijavljalo

vedno več slovenskega prostovoljnega kadra, ki je prodril v vse mornariške stroke in delno preobrazil nacionalni sestav avstrijske vojne mornarice.

**Vir**

ÖStA, KA: Österreichisches Staatsarchiv, Kriegsarchiv, Marine-Archiv,  
»Mannschaftgrundbuchsblätter 3. serie 1883–1903.«





## Ponovno o zgodovinski problematiki naših pomorščakov med drugo svetovno vojno

V zadnji številki »Informatorja« iz leta 1969 je Miro Županov objavil daljši članek o zgodovinski problematiki naših pomorščakov med drugo svetovno vojno. Gotovo je, da težišče članka ni bilo na splošno znanih dejstvih, temveč na nekaterih vprašanjih, ki jih dosedanja zadevna historiografija še ni pojasnila. Torej prej kot razreševanje problemov bi lahko pomenil članek Županova postavljanje problemov, ki terjajo rešitev. Kolikor sem imel priliko slediti, so bili naši mornarji s člankom zadovoljni, ker je odprl vprašanja. Vendar niso bili zadovoljni vsi. Kapetan bojne ladje [nadalje: kbl] v pokoju Joža Pretnar, ki je s člankom v osnovi zadovoljen, obžaluje, da v članku ni nikjer omenjen kbl Mirko Pleiweiss. Zaradi tega je v prvi številki »Informatorja« 1970 »dopolnil« članek Županova s podatki o kbl Pleiweissu, oziroma z njegovim delovanjem leta 1941 v Crikvenici in v Selcih. Članku se sicer ne bi čudil, če ne bi bil podprt z vrsto spisov, ki obravnavajo to zadevo. S tem trenutno še ne mislim, da se kbl Pretnar skriva za zvenečimi imeni in avtoritetami, vendar bi se moglo tudi tako razumeti. Zato sem se odločil, da posežem v to razpravo in skušam kbl Pretnarju dokazati, da nima prav.

Za kaj pravzaprav gre? To bi mogli najbolje pojasniti spisi, na katerih temelji Pretnarjev ugovor na članek Mira Županova. Najstarejši tovrstni spis, ki ga navaja Pretnar, je spis kbl Mladena Ikiče v Mornariškem glasniku 6/52. Ikiča ugotavlja, da je kbl Pleiweiss odklonil predajo vojaške oblasti v Selcih ustaškemu kolovodji Petru Kvaterniku. Ta je bil ubit, ko je hotel nasilno izvršiti ukaze iz Zagreba, da prevzame oblast. Nato opisuje Ikiča, kako je dal Pleiweiss razstreliti vojaške objekte v Selcu, dal potopiti vojne in potniške ladje v zalivu Klimno, kako se je četa mornarjev umikala proti Obrovcu in od ondod čez Velebit v Bosno. Naj mi bralec oprostí, če sem članek kbl Ikiče skrajšal do možnih skrajnosti.

Časovno drugi je zapis v 4. zvezku Pomorske enciklopedije, ki je izšel leta 1957. Ta zapis pravi v prostem prevodu takole:

*»Edino komandant severnega sektorja obalne obrambe kbl Mirko Pleiweiss ni kapituliral, temveč je izvršil v planu in direktivah predvideno nalogo, ko je uničil vse ladje in mornariške objekte v Selcih«.*

Zaman iščemo podatke o času, kdaj je bilo to opravljeno, pa pravimo, da je naša Pomorska enciklopedija dobra.

Sledi članek viceadmirala Bogdana Pecotiča iz leta 1962. V prevodu se glasi:

*»Prav tako do 10. aprila ni bilo storjeno nič posebnega v komandi severnega sektorja. Tega dne je prišel v Crikvenico Peter Kvaternik z nalogo, da prevzame vojno in ustaško oblast, a komandant sektorja iz Selc se mu je uprl. Ko je Kvaternik poskušal, da s silo izvrši svojo zamisel, je bil ubit. To pa situacije ni rešilo, ker so bile italijanske sile, ki so brez odpora prodirale z Reke, že na dometu. Zavedni komandant garnizona kbl Mirko Pleiweiss je s svojimi mornarji pognal v zrak vse zgradbe komande z radijsko postajo in skladišči vred. Potopil je vse ladje, ki so bile dodeljene sektorju, in sedem ladij Jadranske plovidbe, ki so se zatekale v zaliv Klimno. Ko je zapustil sovražniku ruševine, se je s svojim štabom umaknil do Obrovca na minopolagalcu »Malinska«. Tu so ladjo potopili in nato krenili proti Bosni in upanju, da bi se priključili glavnini ali vsaj ostankom jugoslovanske vojske. Postopek komandanta malega oporišča v Selcih je bil na žalost redke primer iniciative, osebne odgovornosti in smelosti med mornariškimi komandanti.«*

Tako Bogdan Pecotič.

Dalje navaja Pretnar članek generalpolkovnika Velimira Terziča. Tu beremo:

*»Komandant severnega sektorja obalne komande na Jadranu [kapetan fregate Mirko Pleiweiss – Slovenec, veliki jugoslovanski rodoljub, ki za svoje junaško zadržanje zasluži vse priznanje in pohvalo] je z oboroženimi mornarji preprečil ustašem [pod vodstvom Petra Kvaternika, brata Slavka Kvaternika], da bi prevzeli oblast in vojaško komando v Crikvenici.«*

Nadalje napoti Pretnar bralce na nemško revijo Marine Rundschau, ki v svojem tretjem zvezku leta 1963 piše:

*»Tudi poveljnik Severnega obrambnega sektorja kbl Mirko Pleiweiss je verjetno pred kapitulacijo uničil ladje in naprave, ki jim je poveljeval. Vendar so te obsegale samo nekaj pristaniških vozil.«*

In končno si oglejmo še geslo Plajvajs v Vojni enciklopediji, ki je izšla leta 1965. Tam beremo:

*»V aprilski vojni leta 1941 je kot komandant Severnega sektorja pomorske obrambe v Selcih preprečil poskus ustašev, da bi prevzeli vojaško komando. Ob tej priliki je bil ubit znani ustaš Peter Kvaternik. Na ukaz Pleiweissa so bile pognane v zrak zgradbe komande in potopljene ladje sektorja v luki Klimno na otoku Krku [7 ladij Jadranske plovidbe, 2 peniši z gorivom, vlačilec ›Silnik in nekoliko mobiliziranih ladij].«*

Če sklepamo na osnovi citiranih spisov, je stvar s Pleiweissom, Crikvenico in Selci popolnoma jasna in ne spada med problematiko, ki jo je v svojem članku iznesel Županov. S tega vidika bi torej Pretnarjev članek ne bil opravičljiv.

Nesmiselno bi bilo namreč vnašati med problematiko to, kar je na prvi pogled jasno. Toda kaže, da Pretnarju zadeva Crikvenica–Selce ni jasna, zato mu bom pomagal iz nje napraviti problem.

Očitno je, da so vsi citirani sestavki, razen tistega iz Marine Rundschau, zgrajeni na podlagi ene same vodilne misli. Pleiweiss je bil edini med mornariškimi oficirji, ki je opravil svojo dolžnost. Toda prav tako je očitno, da so vsi ti sestavki – izjema je zopet Marine Rundschau, ki operira z verjetnostjo – zgrajeni na nepoznavanju zgodovinskih dejstev. Poleg tega je videti, da avtorji niso dovolj upoštevali splošne, popolnoma pa so zanemarili lokalno situacijo. Nimam namena očitati avtorjem netočnosti, kajti svoje spise so gradili na podlagi edinega do tedaj obstoječega sekundarnega vira, to je Pleiweissovega spominskega spisa »Resnica o Selcih«, katerega original je v Vojnozgodovinskem inštitutu v Beogradu, kopije pa v Muzeju revolucije v Mariboru in v Pomorskem muzeju v Piranu. Pravim, da so avtorji gradili na osnovi sekundarnega vira, ker primarnih virov iz leta 1941 ni in kolikor so, gre za članke tedanjih ustaških časopisov, ki so še manj zanesljivi kot omenjeni sekundarni vir.

Toda prav na podlagi tega sekundarnega vira so novinarji s pomočjo tudi raznih intervjujev skonstruirali »lepo zvenečo legendo« o možu, ki je potopil 14 ali celo več ladij itd. Če bi imeli čas in prostor, da bi obdelali vse članke, ki so izšli po vojni o zadevi Crikvenica–Selce, bi šele dognali, koliko netočnosti je mogoče napisati o eni sami stvari in v kakšna nasprotja pridejo avtorji, ki verjamejo legendam. Ker pa časa in prostora ni, ostanimo pri spisih, ki za Pretnarja predstavljajo neovrgljivo avtoriteto.

Dotaknimo se najprej Pecotičevega članka: Strinjam se, da je likvidacija Kvaternika začasno preprečila ustašem, da bi prevzeli oblast v Crikvenici in v Selcih, vendar le za nekaj ur ali, v najboljšem primeru, za

R E S N I C A

Moj namen je bil, da o dogodkih v zvezi s smrtjo Petra Kvaternika, brata maršala Hrvaške Evgena Kvaternika objavim resnico šele po končani vojni, da ne bi gotove osebe prišle v kakršnokoli osebno nevarnost. Do tega momenta sem pravo resnico povedal samo trem osebam in to svojemu bratu sodniku Karlu Pleiweiss-u, (temu takoj po svojem prihodu v Ljubljano-aprila 1941), kap. boj. br. Vladimiru Nagliču i kap. korvete Stanku Cvirnu (oktobra meseca 1943 v nekem kraju na Dolenjskem). Končno sem поблиžje obvestil tudi por. bojn. br. Škufca Alojzija o gotovih njemu osebno znanih dejstvih.

I.

Začetkom febr. 1941 sem na kolodvoru v Novem Sadu ravno ko sem se vrnil iz Maribora od svojega pomočnika kap. korvete Ivana Bakotiča zvedel, da sem premješčen v Selce za komandanta tamošnje pomorske obrambe. Vest me je presenetila, ker premetitve nisem niti najmanje pričakoval z ozirom na grozečo možnost izbruha vojne. Tudi je nisem bil vesel, ker sem dobro vedel, da bom zopet moral prevzeti komando, ki je bila jako zanemarjena kar sem znal službeno in zasebno. Da ni bila možnost vojne pred vratmi, bi bil zaprosil za upokojitev, kar sem tako ali tako nameraval storiti na jesen tega leta. Razmere v mornarici in moje končno prepričanje, da v tej popolnoma hrvaški domeni s avstrijsko mentaliteto, kjer se je moglo napredovati samo s komolci in globokimi pokloni, ni mesta za idealista, so me še davno silile do gornje odločitve.

Komando v Selcu sem prevzel 17. marca. Nad stanjem, ki sem ga našel, nisem bil samo razočaran, temveč obupan. Nered

Tipkopis prvih dveh strani Resnica v Selcah.

- 2 -

vsepovsod, na videz pa vse lepo - prava Potemkinova vas. Kamor si potipal, pa si našel take luknje, da bi jih požrtvovalno delo tudi v najlepšem miru ne bi moglo zamašiti v kratkem času. Prejšnjega komandanta sploh nisem več našel. Odšel je par dni pred mojim prihodom na svoje novo službeno mesto. Zastopal ga je najstarejši oficir komande por. boj. br. Kolumbarič, ki mi je predal komando kakor je najboljšje vedel in znal, saj je to dolžnost vršil poleg svoje redne službe poveljnika kr. br. "Malinska". Razen že imenovanega je bil v komandi še adjutant. po. fregate Lerner, ki je poznal razmere v komandi; večina ostalih oficirjev (po večini rezervisti - oficirji trg. mornarice) je šele prevzemala svoje dolžnosti.

Predaja službe se je izvršila takoj po mojem prihodu, seveda v najglavnejših obrisih tako, da sem še isto dopoldne nastopil novo dolžnost in takoj pričel z delom. Spal sem takrat samo po nekaj ur dnevno, vpregel vse v neprekinjeno delo, rotil, prosil, navduševal i opozarjal na potrebo največjega požrtvovanja z ozirom na bližajočo nevarnost. V svojo največjo zadovoljnost moram priznati, da so me ljudje vsi brez izjeme od prvega do zadnjega razumeli in da so vložili v delo vse svoje sile.

Zaradi tega je tudi bil prehod komande v stanje vojne pripravljenosti izvršen v najkrajšem času tako, da je bilo ob izbruhu vojne komanda v vsem pripravljena za izvršitev mogočih nalog.

Kot komandant "Pom. Odbrane Selce" sem v vojnem času avtomatično postal "komandant severnog sektora obale", to

nekaj dni. Vprašati se je treba za kakšno ceno? Akcija v Crikvenici je terjala življenje najvišjega predstavnika lokalne oblasti, to je okrajnega glavarja dr. Hajdina, o katerem ni dvoma, da je bil patriot in poštenjak. (Ubit je bil torej človek, ki je Pleiweissa prosil za vojaško zaščito proti ustašem.)

Toda ali je Kvaternika likvidiral Pleiweiss? Ne bi rad odgovoril takoj, ker odgovor zadeva drugi sekundarni vir, h kateremu se bom moral še vrniti. Druga netočnost Pecotičevega sestavka je v trditvi, da so bile italijanske sile že v dometu. Drži, da je italijanska vojska tedaj že prekoračila mejo pri Reki. Toda nikomur ni skrivnost, da je napredovala silno počasi, kljub temu, da je bila jugoslovanska vojska že v razsulu in kljub temu, da se je Risanski odred, ki bi moral braniti severni del Hrvaškega Primorja, že umikal. Še več: Danes nikomur ni skrivnost, da so Italijani okupirali Selce šele 18. aprila, to je dan potem, ko je postala kapitulacija pravnomočna! Od 11. aprila, ko so bile porušene »vojaške zgradbe« v Selcih, pa do italijanske okupacije kraja je preteklo polnih sedem dni.

K umiku v Obrovac in v Bosno se bom še povrnil.

Drugi spis, ki nas zanima, je tisti iz Pomorske enciklopedije. Ne glede na to, da naši Pomorski enciklopediji manjkajo osnove, da bi jo lahko imeli za dobro, ker ni vedno grajena na znanstvenih osnovah, je treba poudariti, da Pleiweiss v resnici ni kapituliral. Toda pred kom naj bi kapituliral, če so Italijani zasedli Selce šele sedem dni potem, ko jih je on zapustil? In kako naj imenujemo dejstvo, da nekdo prezgodaj zapusti bojišče, ne da bi poiskal najboljšo možnost za nadaljnji odpor? To pa so vprašanja, ki terjajo nepristranski odgovor!

Drugi citirani spisi – spet je izjema Marine Rundschau – v glavnem ponavljajo osnovno misel dveh, ki smo ju obravnavali. Strinjam se z dejstvom, da je dal Pleiweiss uničiti vojaške in potniške ladje. Toda to je storil prezgodaj. Vsaj nekatere od njih bi lahko porabil v boljše namene. A tudi o tem kasneje.

Recimo (a to je le predpostavka), recimo torej, da bi mu bile predvsem vojaške ladje, to je »Silni« in »Malinska«, samo v škodo, če bi jih ne potopil, čeprav imam o tem upravičene dvome, kajti pravočasno in pravilno uporabljene bi lahko bile tudi koristne. Toda zakaj umik v Obrovac na reki Zrmanji in potem v Bosno? Tudi v tem pogledu je značilen Pecotičev članek. Na to vprašanje namreč odgovarja, da se je Pleiweiss umaknil v Bosno, da bi se priključil glavnini ali vsaj ostankom jugoslovanske vojske! To je vendar očitno nasprotje! Zakaj bi se Pleiweiss priključil ostankom jugoslovanske vojske, če bi se lahko – kot mornariški oficir – priključil mornarici v Boki Kotorski, ki je bila 17. aprila še skoraj v popolnem sestavu? In kakšno vlogo naj bi igrali za vojskovanje na kopnem neizvežbani mornarji pri ostankih kopne vojske? Če k temu dodamo še, da je Pleiweiss takoj po izkrcanju v Obrovcu dal podrejenim dovoljenje, da odidejo do-

mov in da so se poti v Bosno udeležili z njim le ostanki posadke v Selcih, kakšno vlogo naj bi odigralo to okrnjeno moštvo pri že omenjenih ostankih kopne vojske? Poleg tega je iz Pleiweissove »Resnice« razvidno, da je on sam – ki pozneje kritizira podobne korake drugih – že tedaj oblekel pod uniformo civilno obleko. To seveda ne govori v prid odhodu v borbo. Bralec Pleiweissove »Resnice« bi se mogel tudi v kasnejših odstavkih o tem prepričati.

Tu pa postaja zadeva resnično problematična! Zagovorniki Pleiweissove poti v Bosno »k ostankom jugoslovanske vojske« bodo rekli, da je bila to edina možna pot.

Ne morem se strinjati z njimi, čeprav bi se silno rad. Sergej Mašera in Milan Spasič sta našla drugo pot, da sta s svojimi življenji prala čast kraljeve mornarice! S tem nočem reči, da bi moral Pleiweiss počakati italijansko vojsko in junaško umreti dan po kapitulaciji. Toda ali res ni bila možna pot v Boko Kotorsko? S pripombo v oklepaju, ki nam pove, da je imela »Malinska« 6 vozlov hitrosti, nam Pretnar vsiljuje odgovor, da taka pot ni bila možna. Ne glede na to, da podatek ni točen, ker je bila hitrost »Malinske« 8 vozlov, hitrost »Silnega« brez vleke pa precej večja in da sta obe ti dve ladji neštetokrat prevaleli pot vzdolž Jadrana, dopustimo možnost, da z njima v tedanjih okoliščinah ni bilo mogoče priti v Boko. Toda v zalivu Klimno je bilo zasidranih sedem ladij Jadranske plovitve, ki so imele dovoljno hitrost in doseg. Pleiweiss je dal te ladje potopiti, čeprav bi jih bilo mogoče uporabiti v drugačne namene. S četo zvestih mornarjev bi lahko v Boki podprl prizadevanja, da bi flota izplula v Sredozemlje in nadaljevala boj za osvoboditev, kakor so to storile poljska, norveška, holandska in del francoske flote. Poleg ladij v zalivu Klimno je Pleiweiss razpolagal z dvema čolnoma finančne kontrole in eno motorno jadnico, ki jih Pretnar ne omenja in ki bi jih bilo mogoče prav tako koristno uporabiti. Zakaj se jih ni poslužil v najboljši namen? Ugovor, da pot v Boko Kotorsko ni bila možna zaradi počasnosti ladij, torej odpade, posebno še, če bi bile ladje pravočasno preskrbljene z gorivom (ki ga v sektorju Selce ni manjkalo) in če bi Pleiweiss v svojem načrtu predvidel, da je treba priti v Boko. To pa govori vsaj o pomanjkljivosti Pleiweissovega načrta, ki bi moral predvideti odhod h glavnini mornarice.

Drugi ugovor, ki ga bodo dali zagovorniki Pleiweissove poti Selce–Obrovac–Bosna, je ta, da je bila pot mimo italijanske enklave Zadar nemogoča. Naj mi oprostijo tomaževsko nevernost! Strinjam se, da bi mogli italijanski avioni napadati ladje, ki bi plule tam mimo podnevi. Strinjam



se tudi, da po samem Zadarskem kanalu ni bilo priporočljivo pluti zaradi možnih minskih polj, artilerije in podobnih zaprek. Toda ali obstoji samo Zadarski kanal? Samo majhno znanje zemljepisa nas pouči o nasprotnem. Po drugi strani pa, ali ni bilo mogoče pluti ponoči, podnevi pa se umakniti med neštete nenaseljene otoke? Mislim, da je bilo med 11. in 16. aprilom, ko je bila podpisana kapitulacija, dovolj časa, da bi celo počasna ladja ob sami nočni plovbi brez težav dosegla Boko ali tudi oddaljenejši cilj.

Tretji ugovor, ki bo prišel od nasprotnikov Županovljeve »Problematike«, je v tem, da ni bilo mogoče zaupati poveljnikom ladij Jadranske plovitve, ker je bilo možno, da so bili organizirani ustaši ali vsaj ustaško nastrojeni. Kdor je kolikor toliko spremljal dogajanja v Jugoslaviji in na svetovnih morjih, bi moral vedeti, da so se poveljniki in mornarji jugoslovanskih trgovskih ladij že skoraj dve leti borili v vrstah zaveznikov proti hitlerjevski koaliciji in da so nosili glavo v torbi v angleških preskrbovalnih konvojih. Nikomur od njih ni prišlo na misel, da bi vprašal, zakaj se bori, vsi so vedeli, da je njihovo mesto na strani tistih, ki so se borili proti hordam, ki so okupirale Avstrijo, Češko, Poljsko, Holandijo, Belgijo in Francijo ter so pripravljali tudi okupacijo njihove zemlje. Zakaj ne bi moglo biti isto tudi s poveljniki obalnih ladij? Socialni položaj, materialno stanje, nacionalni čut enih kot drugih, da se izrazim z besedami Županova, je bil enak in kasneje se je izkazalo, da je to res, ker so se povečini znašli v vrstah partizanov. In končno, ali niso sami pozitivno odgovorili na to vprašanje, če so bili voljni brez pritiska vojaške oblasti in brez kakršnega koli odpora potopiti ladje, ki bi jim mogle nuditi kruh pod okupatorji? Tezo o »kruhu« oziroma o »eksistenčni možnosti« v času vojne je imel admiral Domanjko. Sinteza? Vsekakor kapitulacija.

S teh stališč postane akcija Cri kvenica – Selce – Obrovac – Bosna, kateri naj dodamo še Klimno, resnično problematična, a žal ne v smislu, ki ga je Županov namenil članku o problematiki.

Rekel sem, da so imeli pisci zgoraj omenjenih sestavkov na voljo en sam sekundaren vir. Pretnar pa bi moral upoštevati, da je leta 1966 izšel drugi sekundaren vir, ki v marsičem postavlja prvega na glavo. Gre za spis tedanjega poročnika bojne ladje Milorada Pekaroviča pod naslovom: »Kako su bili likvidirani ustaši u Crikvenici u aprilu 1941 godine«. Objavil ga je reški »Novi list« 1., 2. in 3. aprila 1966. Spis je sicer nastal kot reakcija na feljton Dušana Slavkoviča pod naslovom »Jedini u mornarici« (ta »edini« se že tolikokrat ponavlja, da je že zaradi tega dvomljiv), ki prika-

zuje dogodke na Pleiweissov način. (Naj mi bo dovoljeno povedati, da je med »Resnico o Selcih« in Slavkovičevim feljtonom, ki je nastal po intervjuju s Pleiweisom, nekaj bistvenih razlik, ki zmedo okrog Crikvenice še povečujejo.)

V svojem spisku trdi Pekarovič, da si Pleiweiss pripisuje dejanja, ki jih je izvršil on. Oglejmo si Pekarovičev spis nekoliko поблиže. Ko so mornarji odpeljali ustaše iz pošte, kjer so jih aretirali (po Pekaroviču jih je bilo samo šest, medtem ko Pleiweiss trdi, da jih je bilo okoli dvanajst), proti občinski palači (tu ni razumljivo, zakaj je dal Pleiweiss ukaz, da jih odvedejo na občino) in jih postrojih ob fasadi občine, se je Pekarovič povzpел po vhodnih občinskih stopnicah. In tu sledi v prostem prevodu njegov opis dogodka:

*»Ko sem prišel do zgornjih stopnic pred vhodom, je iz neznane smeri dvakrat počila puška in takoj nato sem zaslišal tarnanje prvega mornarja iz eskorte, ki je padal. Za njim je padel tudi naš komandant. V istem trenutku sem zaslišal še tretji strel, po katerem je padel tudi okrajni glavar dr. Hajdin [tj. človek, ki je poklical Pleiweissa na pomoč proti ustašem in ki ga je omenjeni tretji strel usmrtil]. Ko sem videl, da je naš komandant padel, sem menil, da je ubit. Zato sem odprl ogenj, da bi ga maščeval. Ko sem videl, da je padlo vseh pet ustašev [eden je medtem pobegnil], sem s svojim krikom komaj ustavil ogenj. Takoj nato sem se približal svojemu komandantu, da bi le videl, če je še živ. Na prvi pogled sem opazil, da je levo rame plašča okrajnega glavarja scefrano in da je od tam tekla kri. Ko sem dvignil komandanta, ki je bil na srečo nedotaknjen [glej čudo], sem mu raportiral ...«*

Žal nam Pekarovič v tem članku ne opisuje Pleiweissove reakcije na raport. Treba bo čakati nekaterih virov in izjav v Crikvenici prisotnih oficirjev in podoficirjev, če bomo hoteli še poglobiti resnico. Morda Pretnar ne ve, da ti viri obstajajo?

Torej je Pleiweiss ves čas streljanja ležal na tleh. Padel je ob prvem strelu, ne zaradi tega, ker je bil ranjen, ampak iz razlogov, ki z junaštvom in legendarnostjo nimajo nikakega opravka. Tu pa pričakujem nov Pretnarjev ugovor:

*»Kako to, da verjameš Pekaroviču, obenem pa trdiš, da je tudi njegov spis vir sekundarnega značaja? Kakšna je razlika med obema viroma, da je prej verjeti Pekaroviču kot pa Pleiweisso?«*

Recimo, da med vrednostjo obeh virov ni razlike, to je da sta oba vira sekundarnega značaja. Toda dejstvo je, da je Pleiweiss tožil Pekaroviča zaradi navedb v omenjenem spisu. Sodišče na Reki pa je tožbo zavrnilo in Pekaroviča oprostito, ker je svoje navedbe podprl z živimi pričami, ki so prisostvovalе vsemu dogodku v Crikvenici. Sekundarni vir, podprt s pričami in z odločbo sodišča, pa lahko postane primarni vir in tega ne smemo podcenjevati. Poleg tega obstaja izjava bivšega poročnika Rajkoviča, ki potrjuje dogodke, kot jih opisuje Pekarovič in pove še mnogo več! Po Pekaroviču je torej Pleiweiss ves čas dogodka v Crikvenici, to je ves čas obračunavanja z ustaši, ležal na tleh in se dogodka ni aktivno udeležil. Likvidacijo Kvaternika je torej pripisati Pekaroviču, ne pa Pleiweissu. To bi moral Pretnar vedeti. In tako odpade trditev, da se je Pleiweiss prvi spoprijel z ustaši. Sklicevati se namreč na avtoritete, ki so v dobri veri interpretirale edini tedaj obstoječi vir, potem ko je izšel drugi, po sodišču potrjen in izpričan vir, ni več znanstveno in pomeni vztrajati v neresnici, ki razčiščevanju zgodovinskih dejstev ne koristi. Poleg tega je treba poudariti: medtem ko je dal Pleiweiss ukaz za evakuacijo Selc že 11. aprila, je artilerijska posadka na otoku Krku, ki je prav tako spadala pod komando v Selcih, ostala na svojem mestu vse do 16. aprila. Dejstvo, ki bi ga moral Pretnar vsekakor upoštevati.

Recimo, da bi lahko do leta 1965 vso akcijo opravičevali, ker niso bila znana vsa dejstva in ker se je bilo treba naslanjati na edini vir, ki so mu dajali neko verodostojnost članki v ustaških časopisih iz leta 1941 (čeprav ti vsekakor niso verodostojni). Ko pa je leta 1966 izšel Pekarovičev vir, bi se morali zamisliti in na osnovi novih dejstev, ki jih ta prinaša, na osnovi izpovedi živih prič, ki so prisostvovalе dejanju, bi morali celotno stališče do akcije Crikvenica–Selce revidirati. Po leg tega nikakor ne moremo reči, da so raziskovanja o zadevi zaključena. Tudi v Sloveniji imamo žive priče, ki o akciji vse drugače sodijo kot n. pr. Pretnar. Zakaj torej uporabljati pri pisanju zgodovine en sam vir? Zakaj se ne potrudimo, da objavimo vse, kar je o zadevi znanega? Vse to nas dobesečno sili v revizijo stališč do zadeve, ki jo obravnavamo. Če interpretacija virov do leta 1966 ni bila možna, ker niso bili znani, je to danes drugače. Pod temi aspekti postane zadeva Crikvenica – Selce – Klimno – Obrovac – Bosna sicer manj problematična, vendar ne v smislu, ki ga je hotel doseči Pretnar s svojim ugovorom na članek Županova.

Po drugi strani pa bi Pretnar lahko opazil, da težišče Županovljevega razpravljanja v »Problematici« ni bilo na dvanajstdnevni vojni, temveč na

kasnejših dogodkih, to je na boju proti okupatorju zunaj in znotraj države. Temu boju se je prej ali slej pridružila velika večina slovenskih mornarjev, mornariških oficirjev in podoficirjev. Med drugim je Županova zanimal tudi množični odhod naših mornarjev v partizane. S tem je odprl neko zelo zanimivo (naj mi avtor »Problematike« oprusti, če rabim njegove besede) vprašanje, ki bi ga bilo vredno obdelati in ki bi, gledano s perspektive socialnega porekla, narodne vzgoje in drugih činiteljev, dalo marsikak pozitiven odgovor oziroma rezultat. Ali če smo že pri tem, se moramo vprašati, če je bil tudi Pleiweiss v partizanih. Odgovor se glasi: V partizane je sicer šel, a se je po nekaj dneh vrnil v Ljubljano. Še več: partizane je po nekaj dneh zapustil. Zakaj? Ko bi Pretnar zadovoljivo odgovoril na to vprašanje, bi naši mornariški historiografiji napravil večjo uslugo kot z neopravičenim slavljenjem tega, kar ni bilo. In odgovor na vprašanje je možen. Dovolj so zelo majhna raziskovanja med zapuščinami tistih tovarišev, ki so se podali na pot z njim.

Ob zaključku lahko poudarimo, da Pretnarjev ugovor na članek Mira Županova ni bil upravičen. Vsa akcija, ki jo opisuje v senci dobronamernih avtoritet, ne predstavlja prav nič važnega in pozitivnega. Videli smo celo, da je pomembne stvari pripisati drugim, ne pa Pleiweisso. Tako lahko likvidacijo ustašev pripišemo pbl Pekaroviču, potopitev ladij Jadranske plovitve pa zavednim poveljnikom itd. Vendar se je treba vprašati: Zakaj ni bila potopljena razpremljena tovorna ladja, ki je ležala v zalivu Klimno poleg omenjenih sedmih? Zakaj ni bila potopljena sicer nekoliko poškodovana ladja »Topola«, ki je bila vezana na pomolu v Novem in ki jo je dal reševati skoraj v isti sapi, ko je potapljal tiste v zalivu Klimno? Zakaj je pustil, da je en patrolni čoln pobegnil k ustašem, drugemu pa je dovolil pluti v Šibenik, ko je že ugotovil, da pot proti jugu ni možna? Zakaj ni potopil mobilizira ne motorne jadrnice, pač pa ji je dovolil, da se vrne domov? Zakaj je obžaloval, da je posadka potopila »Silnega«? Vse to so vprašanja, ki jih postavlja Pleiweissova »Resnica« sama. V »Resnici« pa bi lahko našli še več takih neprijetnih vprašanj.

Skupaj z vsem, kar je bilo rečeno zgoraj, predstavljajo ta vprašanja drugi aspekt akcije Crikvenica – Selce – Klimno – Obrovac – Bosna. Toda na vsa vprašanja bi lahko odgovoril Pretnar sam, če bi pazljivo prebral »Resnico« in Pekarovičevo reakcijo nanjo. Eno pa lahko rečemo: Pod tem aspektom se Pleiweissova akcija razblini v nič.

Ko sem se odločil poseči med Županova in Pretnarja, sem sklenil, da se bom izogibal oceni izključno vojaških vprašanj in tega sem se, ko-

likor so mi viri dopuščali, tudi držal. Hotel sem le oceniti vire. Viri pa so diametralno nasprotni. Kateremu je verjeti? Vsekakor tistemu, ki je bolj izpričan in ima najmanj notranjih nasprotij. To pa je Pekarovičev vir, ki je med drugimi podprt z odločbo sodišča in verodostojnimi pričami, ki so bile prisotne pri dogodkih. Dejstvo pa je, da viri, gledani skozi drobnogled zgodovine, lahko povedo mnogo več, kot so jim avtorji namenili. Kar se pa tiče ocene izključno vojaških vprašanj, ni dvoma, da jih bo treba v bodoče gledati prav tako skozi prizmo vseh razpoložljivih virov in ne samo na osnovi enega. A glede ocene vojaških aspektov akcije Crikvenica–Selce itd., glede pretresa vsega, kar je bilo in kar ni bilo, glede tega, komu gredo zasluge za to, kar je bilo pozitivnega ali negativnega, »videant consules«.

## Mornariški odred Koper (1944–1945)

V dneh, ko so sovjetske čete pognale nemško okupacijsko armado s črte Moskva – Stalingrad – Kavkaz na Dnjeper, ko so zavezniške armade pripravljale prodor proti Rimu in ko je naša narodnoosvobodilna vojska dobivala mednarodno priznanje, je prišlo v Jugoslaviji do važnih preokretov. Sredi leta 1943 je postalo jasno, da je Italija pred kapitulacijo. Z ukazom Vrhovnega štaba je bilo težišče naše borbe preneseno na razbijanje in razoroževanje italijanske okupacijske armade, na osvobojevanje ozemlja, ki ga je ona kontrolirala, in na ojačanje oboroženega boja v vseh tistih krajih, ki so imeli za to ugodne pogoje. Vse to je kazalo, da bo imelo morje in primorski pas važno vlogo v nadaljnji borbi in da bo mornarica odločilno posegla v dogodke. Zaradi tega je bila 10. novembra 1943 na predlog štaba mornarice izvršena razdelitev celotne jugoslovanske obale od ustja Soče do ustja Bojane na šest pomorsko obalnih sektorjev, ki so ostali do konca vojne skoraj neizpremenjeni. Formiranje teh sektorjev je predstavljalo višjo obliko partizanske borbe na morju in na obali, zaradi tega so igrali zelo važno vlogo v vsem poteku dogodkov do osvoboditve, saj so prevzeli zaščito osvobojenih otokov in večjega dela obale, kjer so očistili ozemlje od sovražnih formacij.

Najtežje je bilo organizirati Prvi pomorsko obalni sektor, ki naj bi zajemal obalo od ustja Soče do izliva reke Mirne. Dejansko ta sektor ni bil nikoli organiziran. Vse preveč močan je bil sovražnik v Trstu in Istri, da bi bilo mogoče tukaj organizirati uspešno borbo na morju. Vendar niti Vrhovni štab niti Štab mornarice nista pozabila na Istro in slovensko obalo. Spričo sklepa drugega zasedanja AVNOJ o priključitvi Istre in Slovenskega primorja s Trstom in Gorico k Jugoslaviji se je bilo treba pripraviti na prevzem pristanišč in drugih mornariških objektov v osvobojenih krajih. Zato je moralo priti do organizacije mornariških enot tudi v Sloveniji. V poznem poletju 1944 je bila na ukaz Vrhovnega štaba NOV in POJ formirana mornariška grupa 9. korpusa, ki se je zbrala na Dolgem otoku. Njen komandant je bil major Janez Tomšič. Za pomočnika sta mu bila dodeljena major Baldomir Saje in poročnik Ratko Pečovnik. Dne 5. septembra 1944 je Tomšič krenil z delom grupe proti Sloveniji, kamor je prispela 9. septembra. V Glavnem štabu NOV in POS, kjer se jim je priključil major Slavko Kavšek, so bila izdelana navodila za delovanje mornariških enot na ozemlju Slovenije. Pod vodstvom Janeza Tomšiča so bile organizirane naslednje mornariške enote: Mornariška grupa 9. korpusa

z odredom pri 30. diviziji, Obveščevalna skupina »Ratko«, ki je operirala v Trstu, in Mornariška skupina Koper, ki je kmalu prerasla v odred in je operirala v slovenski Istri ter kontrolirala obalo tja do reke Mirne.

Nalogo organizirati Mornariški odred Koper je dobil mornariški poročnik Franc Dermota iz Železnikov, ki je 26. septembra odšel s komande Istrskega vojnega področja, ki je operiralo nekje v Brkinih, prek Slavnikovega predgorja v slovensko Istro. Tu se je 15. oktobra 1944 priključil komandi mesta Koper, ki je operirala v okolici Kopra, in sicer na območju Kubeda. S pomočjo komande mesta je takoj organiziral prve borce mornarje, ki so prevzeli predvsem obveščevalne naloge. Dermoti je bil dodeljen Edo Sergaš kot namestnik, Franc Šiška-Črt kot politični komisar ter Bernard Prašelj kot politični delegat. Vsi štirje imajo velike zasluge za razvoj mornarice na slovenski obali. Skupina je v nekaj dneh narasla v organizirano obveščevalno enoto, ki je kontrolirala ves obmorski pas od Miljskega polotoka do reke Mirne. Iz poročil, ki jih je skupina pošiljala komandi mornariške grupe pri 9. korpusu, je razvidno, da so zvedeli in zabeležili vsako spremembo v vojaških formacijah sovražnika na tem sektorju, da so vedeli za vsako minirano polje, za vsak top, mitraljez in drugo orožje v rokah sovražnika. Svojo obveščevalno nalogo je vzela skupina zelo resno. Do 1. novembra 1944 je poslala že 14 obsežnih poročil o stanju na obali s posebnim ozirom na Miljski polotok, Koper, Izolo in Piran.

Na terenu je začela skupina organizirati terenske obveščevalne organizacije, predvsem v neposredni okolici Kopra, v Maliji in Strunjanu. Istočasno so bile organizirane kurirske zveze, ki so jih v glavnem opravljale mladinke. S pomočjo teh organizacij je skupini uspelo povsem kontrolirati vsak premik sovražnika, vsako spremembo položaja. Na osnovi jasnega poznavanja terena je skupina že 3. novembra 1944 izdelala načrt za organizacijo pomorske službe na obali slovenske Istre, in to za Milje, Koper, Izolo, Piran in Portorož. Podrobno je predvidela potrebni oficirski in politični kader za zasedbo luk in kader za obrambo teh objektov pred morebitnimi napadi. Kmalu nato je začela skupina študirati, kje bodo postavljene izvidne in signalne postaje, kako bo organizirana svetilniška in druge mornariške službe.

Delavnost mornariške skupine in drugih partizanskih enot v severni Istri je sovražnik kmalu občutil. Že v tednu od 30. oktobra do 5. novembra so Nemci z močnimi silami, ki so šteje okoli 6000 vojakov, obkoliili področje Kubeda proti Hrvojem, Kučibregu in Šemam, kjer so poskusili razbiti tam delujoče partizanske enote, tj. Komando mesta Koper, itali-

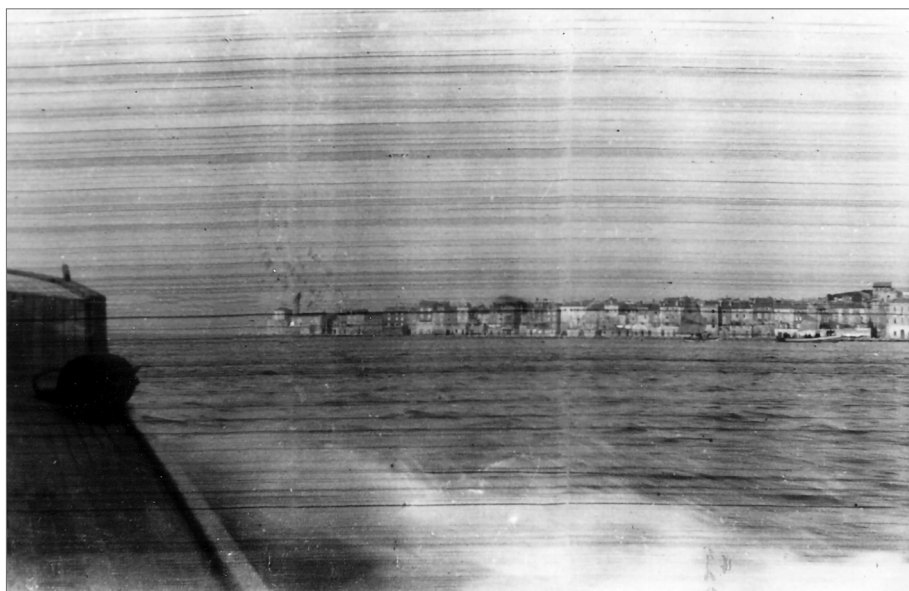




*Prva plovba slovenskega partizanskega čolna takoj po osvoboditvi, maj 1945.*

janski bataljon Alme Vivode in mornariško skupino. Enote Istrskega vojnega področja ter nekatere manjše enote 7. korpusa so se pred tem umaknile iz Istre. V borbah, ki so sledile, se je Mornariška skupina borila z ramo ob rami z borci Komande mesta Koper. Nemški pritisk se je stopnjeval skozi ves november in december. Dne 25. novembra je bil v soteski pri Topolovcu uničen del bataljona Alme Vivode. To pa sovražniku ni zadoščevalo. Vedel je za Komando mesta Koper, vedel pa je tudi za Mornariško skupino. Prav tej je posvetil največ pozornosti. Vztrajno jo je iskal, ker se mu je zdela po svojem namenu in funkciji nevarnejša od drugih enot. Tako je bilo vodstvo skupine prisiljeno odrediti stalne premike. S svojo taktiko je Dermota dosegel, da je ostala skupina v glavnem nedotaknjena in da je dobila zveze s skupinami GAP, ki so delovale v Piranu, Izoli in Kopru.

V stalnih premikih se je skupina celo okrepila z novimi borci Italijani in Slovenci iz obalnih mest. Kljub stalnim premikom je skupina nadaljevala s pripravami in načrti za prevzem pomorske oblasti. Da bi se lažje prebela, se je skupina razdelila na pet majhnih pod skupinic, ki so se posamično približale obali od Milj do Novigrada. Medtem ko jih je sovraž-



Pogled s partizanskega čolna na Piran. Posneto maja 1945.



Vodstvo MOK-a (Franjo Rustja, Viljem Klemenc in Franc Dermota) med plovbo pred Piranom na čolnu Komande poleti 1945.

nik lovil v zaledju, so skupine zbirale podatke v neposredni bližini obale. Uspelo jim je celo dobiti važne fortifikacijske načrte, generalne načrte Trsta, Kopra, Milj in tamkajšnjih ladjedelnic.

Med ofenzivo je skupina narasla. Prihajali so novi mornarji iz neposredne bližine obale. Dne 20. novembra se je skupina preimenovala v Mornariški odred NOVJ Koper.

Tako lahko rečemo, da je skupina izšla iz novembrske in decembrske ofenzive okrepljena. V svojstvu odreda so se naši mornarji še intenzivneje pripravljali na prevzem oblasti, se povezovali z odbori OF v mestih, skušali pritegniti v svoje vrste Paveličeve mornarje, ki so bili stacionirani v Kopru, predvsem pa so s politično akcijo skušali onemogočiti propagando italijanskih desničarskih strank v Izoli in Piranu.

V prvih dneh februarja 1945 so nemške policijske sile uničile štab Komande mesta Koper. To je bil za partizane slovenske Istre hud udarec. Trenutno je torej na tem področju ostal samo Mornariški odred, ki se je okrepil s preživeli tovariši Komande mesta Koper. Vendar je iz poročil, ki jih pošilja mornariški grupi 9. korpusa, razvidno, da je odred po ofenzivi še okrepil svojo dejavnost. Dne 24. februarja je majhna skupina mornarjev odreda vdrla v pisarno nemške deželne brambe v Izoli in »organizirala« pisalni stroj. Istega dne je druga skupina prišla do predmestja Kopra. Prve dni marca je ena od skupin odreda zelo aktivna na obali od Novigrada do Savudrije.

Zaradi aktivnosti odreda in nove Komande mesta Koper, ki je bila – tudi s pomočjo mornarice – organizirana iz nekaterih skupin Istrskega vojnega področja pod komando Maria Santinija-Valterja, se je 19. marca začela nova nemška ofenziva med Rižano in Dragonjo. Zahvaljujoč se spretni Dermotovi taktiki jo je odred preživel brez izgub. Že prve dni aprila je čutiti po vsej slovenski Istri njegovo novo aktivnost. Dne 9. aprila sta se mudila v Izoli komandant in komisar odreda, oba v uniformi. Že to je napravilo na meščane silen vtis. V noči od 14. na 15. april je vdrla v Izolo skupina 21 mornarjev in ob pomoči domačinov izvedla nadvse drzen napad na kasarni italijanske fašistične milice in nemške deželne brambe. Oba napada sta sijajno uspela. Zaplenjeno orožje in oprema sta služila za oborožitev odreda. Vojaški in politični uspeh akcije je nesporen.

Naslednje dni je bil odred razdeljen v dve udarni grupi, ki sta začeli svoje akcije ob sami obali. Istočasno je odred formiral mornariško grupo v zaledju Umaga. Mornarji se že upajo v sam Portorož, kjer ujamejo tri fašiste, in v Lucijo na sedež kmečke fašistične organizacije.

Vojaška situacija se je za Nemce stalno slabšala. Iz Italije so jih goni-  
le proti severu angloameriške armade. V Jugoslaviji so jih tolkli partiza-  
ni na vsakem koraku. Slavna partizanska vojska jih je pregnala z večje-  
ga dela države. Na naših tleh so se že pripravljali zaključni boji. Sovjetske  
čete so osvobodile Madžarsko, velik del Avstrije, Češko in Poljsko in so  
se v tem času že borile na nemških tleh. Prav tako se je Eisenhower že  
prebil na nemška tla prek francosko-nemške in belgijsko-nemške meje.  
Pričakovati je bilo skorajšnji konec Hitlerjevega reicha.

V takšni situaciji je odred še enkrat naglo proučil svoje načrte za  
prevzem pomorske oblasti in se v celoti približal obali. Situacija je na-  
rekovala, da je že 28. aprila 1945 udaril na Izolo in jo osvobodil. V Izoli  
sta bili zaplenjeni italijanska torpedovka tipa MAS in oborožena motorna  
trabakula. Že naslednji dan sta se dve skupini odreda približali Portorožu  
in Piranu po kopnem in po morju. V prvih jutranjih urah 1. maja je bilo  
zasedeno piransko пристanišče in kmalu nato tudi Portorož. Istočasno je  
umaška skupina zasedla Umag in Novigrad. V mestih slovenske obale je  
Mornariški odred prevzel vojno-pomorsko oblast, v Izoli in Piranu pa za  
začetek tudi vojno oblast, ki jo je kasneje predal kopenskimi enotam.

Ob zaključku moramo reči, da se je partizanska vojna v slovenski  
Istri z organizacijo Mornariškega odreda zelo razplamtela. Mornariški  
odred je bil najaktivnejša in najuspešnejša partizanska skupina v zaled-  
ju istrskih mest. Od prvega do zadnjega dne povezan z ljudstvom je imel  
odred najprej zelo dobre obveščevalne, nato tudi imenitne vojaške uspe-  
he. Za svoj udar v Izolo in druge akcije je bil odred pismeno pohvaljen od  
štaba mornariške grupe pri 9. korpusu. Ko pa se danes prebijamo sko-  
zi skopa in kratka, vendar stvarna poročila, ki jih je komandant odreda  
poročnik Franc Dermota pošiljal mornariški grupi 9. korpusa, in si sku-  
šamo predočiti stvarni položaj na istrskem terenu, lahko rečemo, da je  
Mornariški odred prinesel stoletja trpinčenemu in zatiranemu istrskemu  
ljudstvu novo vizijo svobode in demokracije. To se je jasno kazalo v pomo-  
či, ki jo je istrsko ljudstvo izkazovalo pripadnikom odreda, v veliki večini  
domačim mornarjem, ki so se pridružili boju za svobodo.

# 3

Pomorščaki:  
portreti



## Admiral Maksimilijan Daublebsky von Sterneck iz Celovca (roj. 1829)

Med velikimi ljudmi avstrijske vojne mornarice, ki so bili rojeni na Slovenskem, zavzema poleg Wilhelma Tegetthoffa iz Maribora in Antona Hausa iz Tolmina zelo visoko mesto admiral Maksimilijan Daublebsky von Sterneck zu Ehrenstein. On sicer ni bil Slovenec, ampak prijatelj Slovencev od svoje najzgodnejše mladosti. Jezik rojstne dežele je obvladal v govorjeni besedi, pisati ga ni znal. Imel je v večji meri nemško vzgojo, ki ji je sledila italijanska, od služkinj, služabnikov in sošolcev pa se je naučil tudi »kranjščine«, kakor je naš jezik imenoval v enem od svojih dokumentov.

Rojen je bil v Celovcu 14. februarja 1829 kot nezakonski sin mlade poljske grofice Franziske Daublebsky pl. Kaiserstein. A to rojstvo je bolj skrivnostno, kakor je videti. Jezikavosti ljudi ne gre zaupati, ker vsebuje več laži kakor resnice, kaže pa, da so »ptički« na Dunaju »čivkali«, da je bil Maksimilijanov oče nadvojvoda Karl, kar pomeni tudi, da je bil grofčin sin Franc Jožefov polbrat. Junak dneva pa je postal baron Joseph von Sterneck, ki se je z grofico poročil (po naročilu?) in dal fantu svoj priimek. Človek bi mislil, da gre za komedijo, če ne bi imel pred sabo snovi, ki tako resno privlači. Ilegalno rojstvo, legalna poroka, naknadni vpis očeta v knjigo rojstev, vse to je dalo snovi za opravljanje, ki je trajala, vse dokler se nova »družina« ni preselila v Celje. Celih 17 let kasneje se je v Celju rodil drugi grofčin sin Jožef Daublebsky von Sterneck, kasnejši mornariški pešak in mornar, ki pa je bil tako omejen, da ni prišel dlje od kaplarja. In zopet so ljudje vrteli jezike.

Ob bratovem rojstvu je Maksimilijan študiral na vojnopomorski akademiji v Benetkah, kjer je bil najboljši dijak svojega razreda. Leta 1847 je diplomiral in 20. septembra istega leta je bil imenovan za kadeta. Bil je med tistimi oficirji, ki so izredno hitro napredovali, kajti pri 37 letih je bil leta 1866 že kapetan bojne ladje. Za dve leti ga je tedaj prekosil le Wilhelm Tegetthoff, ki pa je študij začel pred njim.

Do maja 1866 je bil vkrcan na 15 ladjah, in sicer na petih korvetah (»Bellona« 1847, »Diana« 1850, »Carolina« 1851, »Friedrich« 1861 in »Dandolo« 1863), na dveh brigih (»Pylades« 1850 in »Triest« 1853), dveh goletah (»Arethus« 1852 in 1853 in »Elizabeth« 1854), treh parnikih (»Elizabeth« 1855, »Lucia« 1857 in »Vulcan« 1857 in 1858) in treh fregatah (»Schwarzenberg« 1855, 1864 in 1865, »Radetzky« 1855 do 1856 in





Admiral Maksimilijan Daublebsky von Sterneck.

»Donau« 1862). Z goleto »Arethusa« in parnikom »Vulcan« se je udeležil treh misijskih potovanj, ki so trajala od 7 mesecev in 10 dni do enega leta, treh mesecev in petnajst dni. Kam sta ladji potovali, iz dosegljivih virov ni mogoče dognati. Verjetno je bilo vsaj prvo potovanje »Arethuse« leta 1852 daljšega obsega, tj. vsaj v Severno morje in čez Atlantik v Severno Ameriko. Med tem se je leta 1849 udeležil blokade Benetk, in sicer v štabu viceadmirala von Dahlerupa in reševanja papeževe ladje »Progresso«, za kar ga je papež Pij IX. odlikoval z zlato medaljo za zasluge 1. reda.

Kljub temu je bil nekako v senci dogodkov, ker ga »niso opazili«. Njegove službe po letu 1852 so bile v glavnem izven mornariške baze v Pulju. Podatki kažejo, da je bil večinoma vkrcan in na potovanjih. Kolikor ni bil na ladjah, je bil v službi v drugih vojnopomorskih bazah Avstrije. Je bilo to oddaljevanje obetajočega pomorskega oficirja slučajno ali načrtno? Vse kaže, da je bilo načrtno. Sposobnosti mu niso mogli oporekati, ker je vse izkušnje opravil briljantno. Zato so mu dajali službe v misijskih in šolskih potovanjih, zaupali dobre položaje na ladjah, niso mu pa dovolili, da bi se usidral v Pulju, kakor so se mnogi drugi. Izgleda, da je bil nekomu nevaren ali vsaj nezaželen. Kdo bi to bil, mi ni bilo mogoče dognati, če bi poslušali zlobne jezike, bi morali odgovoriti; cesar. A za to ni otipljivih dokazov. Kdorkoli mu je dajal naštete položaje, mu je naredil samo uslugo. Daublebsky je imel čas za študij. Posebno od leta 1859 do 1866, ko se je Italija združevala v enotno državo, je študiral razmere na Jadranu in v Sredozemlju. Dotedanje razmerje sil je bilo porušeno, zato je zaskrbljujoče gledal na novi italijanski imperializem, ki je s svojimi tipalkami segal po vzhodni in severni obali Jadrana. Nova država je potrebovala zunanje (slavne) akcije, da bi prikrila notranjo gospodarsko-politično in socialno krizo. Najbliže sta bili Benečija in Dalmacija, ki bi se spričo šibkosti avstrijske flote in angažiranosti vojske dali osvojiti ena s kopnega, druga z morja. V tem študiju se je Daublebsky dodobra seznanil z Italijo in vsem Sredozemljem, a to mu ne bi pomagalo, če ga ne bi opazil tedanji kapetan bojne ladje Wilhelm Tegetthoff, enako zaskrbljen kakor on zaradi naraščajočih italijanskih zahtev.

Tako je bil imenovan za poveljnika fregate »Schwarzenberg«, ki se je leta 1864 odlično obnesla v bitki pri Helgolandu proti danski mornarici v prusko-danskem sporu zaradi Schleswig-Holsteina, kjer je Avstrija pomagala Nemcem. Ni se rad bojeval proti admiralu Suensenu, ki je bil kakor on učenec von Dahlerupa. Bil pa je vojak in kot tak je moral izvrševati dana povelja. Računal pa je tudi s tem, da bo vojna z Dansko šola

za vojno na Jadranu. Ker se je izkazal pri Helgolandu, je ostal poveljnik »Schwarzenberga« vse do avstrijsko-italijanske vojne leta 1866.

Tedaj ga je Tegetthoff, ki je bil že dve leti kontraadmiral in poveljnik eskadre, hotel imeti za poveljnika admiralske ladje »Eh Ferdinand Max«. Odlično se je 27. junija 1866 izkazal pri ostri izvidniški akciji proti Anconi, kjer je bila zasidrana italijanska jadranska flota. Tu se je pridružil admiralo-  
lovemu stališču, da se prazna italijanska flota ne uniči (večina posadk je imela prosto), ker »vojne niso krive ladje, ampak ljudje«. Italijani so imeli to viteško gesto za strahopetnost in so 18. julija istega leta napadli otok Vis. Tedaj je Tegetthoff izdelal načrt bitke in nakazal kurz proti Visu. V dopoldanskih urah 20. julija se je začela dvourni bitka, ki je vsem pomorskim akademijam sveta in še posebej Evrope še vedno vzor odlično izpeljane pomorske bitke. Ne glede na zmedo, ki jo je pri Italijanih povzročil poveljnik flote admiral Persano s tem, da je zapustil admiralsko ladjo in se vkrca na viceadmiralsko, ne da bi o tem pravočasno obvestil povelj-  
nike divizij, je treba poudariti, da je bila italijanska flota v veliki premoči tako po številu kakor po starosti in opremljenosti ladij. Italijanske ladje so bile v glavnem železne, avstrijske pa po večini lesene ali kvečjemu okrepljene z železno oplato. Toda v treh klinih prodirajoča avstrijska flota je pri Italijanih povzročila še večjo zmedo. Premoč Italijanov se je izkazala za ničevo spričo odlične taktike avstrijskega poveljnika. V odločilnem trenutku bitke pa je k zmagi pripomogel prav Daublebsky. Svojo ladjo je usmeril v bok italijanske admiralke »Re d'Italia« in se vanjo zale-  
tel s takšno silo, da se je v nekaj minutah potopila. Tako je bila bitka do-  
bljena. Italijani so se umaknili in odpluli zopet v Ancono.

Hrabrost in hladnokrvnost Daublebskega je napravila na Tegetthoffa tak vtis, da mu je ponudil svoje prijateljstvo. To prijateljstvo je trajalo do Tegetthoffove smrti, torej dovolj dolgo, da sta lahko snovala novo strategijo in taktiko. Daublebsky je spoznal, da je imel Tegetthoff o obrambi Jadrana enake misli kakor on sam. Skupaj sta jih začela poglobljati in de-  
lati načrte za ojačenje obrambne moči na morju. Toda na dvoru in v vojaških krogih sta naletela na gluha ušesa. Slava zmage pri Visu je Dunaj uspavala, čeprav je morala Avstrija izročiti Italiji Benečijo. Mornarico so imeli za nepremagljivo, kar vsekakor ni bila. Kljub zmagi pri Visu in kljub temu, da je bil v poslednjih letih življenja cesarjev svetnik za mornarico, Tegetthoff ni prodr l s predlogi o modernizaciji flote. Cesar mu ni zaupal in to se je razširilo na vse najvišje kroge vojaštva, ki so gledali na mornari-  
co s stališča njene »slave«, tj. z zavistjo, ker so imeli sami za seboj le poraz

pri Sadovi. Toda mimo predloga za povišanje Daublebskega v kontraadmirala niso mogli. Predlog je iz leta 1869. Toda tu so se dogajale čudne stvari. Medtem ko je bil na misijskem potovanju v Ameriki (1868–1869), ki se je končalo 27. decembra 1869, je bil 17. istega meseca imenovan za poveljnika obalnega poveljstva v Pulju, kar bi mu prineslo višji čin. Mesta ni utegnil niti zasesti, ker je ob vrnitvi našel nov ukaz, ki ga je razporedil na artilerijsko šolsko ladjo »Adria« za poveljnika vseh šolskih ladij, istega dne je moral zopet na pot, ki je trajala skoraj 15 mesecev. Vir nič ne poroča o opravljeni poti, slutimo, da je šlo za pot okoli sveta. Torej so ga zopet odstranili iz Pulja.

Med njegovo odsotnostjo pa so se našli ljudje, ki so se postavili zanj. Med drugimi je bil viceadmiral baron Anton Bourguignon, po rodu Čeh, ki se je imel za Ljubljancana. Bourguignon je dal Daublebskemu odlično karakteristiko, kljub temu da je imel verjetno drugačno naročilo. V njej so poudarjene zasluge Daublebskega v bitki pri Visu, njegova odlikovanja (tolažilo za odsotnost) in njegove človeške kvalitete. Vendar si ni mogel kaj. Moral je kaniti kanček strupa, ki mu ga je naročila vlada. Moral je poudariti zdravstveno stanje, čeprav zelo milo, ker je bil Daublebsky zdrav ko dren. Delno si oglejmo omenjeno karakteristiko:

*»Maksimilijan baron Daublebsky von Sterneck zu Ehrenstein ... je zdrav in krepak, čeprav ga od časa do časa napada zastarel kašelj, ne da bi ga zadrževal od službe [vendar zadosten vzrok za sum o tuberkulozi, opomba pisca]. Pridobil si je velike izkušnje ... S podrejenimi je strog in pravičen, kljub temu nima zaželenega miru [zopet razlog, da se napredovanje začasno zadrži]. Veliko drži na splošen red, prav tako na ugled in red svojega moštva. Na splošno je zelo skrben in zainteresiran, da se očuva državna (erarska) imovina. V letu 1866 je bil poveljnik admiralske ladje oklepne fregate »Erzherzog Ferdinand Max«, s katero je v pomorski bitki pri Visu potopil sovražno oklepno ladjo »Re d'Italia«. Za njegovo junaštvo in za odličen uspeh mu je bil dodeljen kot priznanje vojaški viteški križec z ordenom Marije Terezije.«*

(Bourguignon je pozabil, da je bil Daublebsky tedaj odlikovan tudi z Leopoldovim redom, opomba pisca.) Na koncu je še pripomba:

*»Je popolnoma sposoben aktivne službe na morju. Njegovo strokovno znanje in izkušnje ga opravičujejo za sprejem v eskadro, kjer bo znal zadovoljivo poveljevati. Ima znanje kontraadmirala.«*

Karakteristika je datirana v Pulju 31. decembra 1872 in je le ponovitev podobnih Bourguignonovih karakteristik iz leta 1870 in 1871.

Dva meseca pred to karakteristiko so Daublebskega imenovali za kontraadmirala. To mu pa še vedno ni kaj prida pomagalo. Še celih 13 mesecev so ga držali na šolskih ladjah in daleč od dogodkov v štabu mornarice in mornariški sekciji. Šele nova Bourguignonova karakteristika (ponovitev), ki je bila napisana septembra 1873, mu je omogočila imenovanje za poveljnika eskadre z motivacijo: »kot priznanje za njegovo odlično delo in službo v svojstvu poveljnika obalnega poveljstva.« (Totalno izigravanje, saj te službe ni nikdar vršil, čeprav je vpisana v personalnem listu, ker so ga poslali na pot.) To je bilo 12. decembra 1873.

Iz gornjega vidimo, da so ga hoteli na vsak način odpraviti s postranskimi zaposlitvami. Njegova strokovnost pa je le prevladala. Začelo se je urjenje zastarele eskadre. Za Daublebskega, ki je poznal rast italijanske vojne flote, predvsem jadranske, ki je v tujini videl moderne železne ladje, je bil to kaj žalosten pogled. Na »viški slavi« živeča flota je bila med najbolj zastarelimi v Evropi. Zaostajala je celo za rusko, ki je sicer imela nekaj železnih ladij, a je bila skoraj takšna, kakršno je videla sredina stoletja. Vendar Daublebsky ni obupal. Zamislil se je v politične razmere na Jadranu in začel okoli sebe zbirati odlične kranjske, koroške, štajerske in primorske oficirje, kakor so bili Karl Žonta iz Celovca, Rihard Pogačnik iz Trsta, Karel Schaffer iz Sežane, Maksimilijan Pitner in Anton Wiplinger, oba iz Gradca in veterana viške bitke, Henrik Fayenc iz Trsta, Julij in Franc Heinz iz Ljubljane in drugi. S temi se je spustil v boj za priznanje vloge mornarice ter njeno afirmacijo in modernizacijo. Toda na Dunaju so kmalu zavohali, kam meri njegova politika. Zato so ga umaknili iz eskadre »s popolnim priznanjem« in ga imenovali za poveljnika arsenala v Pulju.

Za svoje namene so ga spet dali na napačno mesto, kajti tu je spoznal zastarelost ustanove, ki je bila še skoraj takšna, kakršno sta zapustila viceadmiral von Dahlerup in feldmaršal lajtnant von Wimpfen v petdesetih letih. Neznatni posegi moderne so bili storjeni le v času Tegetthoffa. Daublebskega je čakal nov boj. Čeprav ni imel nikakega političnega zaledja, se ga je lotil z vso energijo, ki jo je premogel. To je bil boj za modernizacijo arsenala, boj za razširitev in posodobitev puljske vojaške luke in boj za posodobitev7 luk v Trstu in na Reki. Prav tako je bil to boj za posodobitev tržaškega in reškega ladjedelništva. Ker je bila za vse to zainteresirana tržaška in reška buržoazija, mu je uspelo prepričati uradni Dunaj o

nujni potrebi po sodobnih ladjedelskih centrih, pristaniščih in pristaniških napravah. Vloga buržoazije je bila v tem boju izredno pozitivna.

Medtem se je italijanska udarna moč na Jadranu silno povečala. Italijanska vojna flota je bila leta 1882 po številu ladij trikrat, po deplasmanu pa petkrat večja od avstrijske. Italijanska flota je bila modema, avstrijska zastarela. Italijani so živeli v upanju na spopad in zmago, Avstrijci na »zavesti zmage« pri Visu. Kako je bilo to nevarno, so kaj kmalu spoznali prijatelji in agenti Daublebskega. Ti so začeli z vseh strani pritiskati na Dunaj in dokazovati nevarnost italijanskega imperializma. Dunaj pa se še vedno ni zganil.

Bilo je leto 1882. Cesar Franc Jožef se je odločil obiskati Trst. V istem času je odpotoval iz Italije tržaški begunec Viljem Oberdank. Imel je namen ubiti cesarja. Ker je svoj namen preveč glasno nakazal, so ga na meji aretirali in predali sodišču, ki ga je obsodilo na smrt z vešali, ker so pri njem našli orožje. Tedaj šele so dunajski politiki spoznali nevarnost iredentizma, ki je bil v Trst uvožen iz Italije, v nasprotju s tistim, ki je nastal v Istri in je imel stare korenine. Cesar je posegel v vojaško politiko in končno je moral dati Daublebskemu prav. Kljub temu, da se na poveljnika arsenala ni hotel naslanjati, ga ni mogel več prezreti, Viceadmirala, Friedrich Pöck in Alojz Pokorny ter kontraadmirala Georg Millosicz in Alfred Du Barry so bili zreli za upokojitev (poslednji zaradi zdravstvenega stanja) in Daublebsky jim je sledil po rangi. Tako se je znašel na vrhu službene lestvice in zdrav kot riba, kljub »zastarelem kašlju«. Edina možnost za politike in vojake je bila tudi njegova upokojitev. Toda zdaj se jim je maščevala stara napaka.

Stalno vkrcanje in pogosta misijska potovanja so napravila iz Daublebskega najboljšega strokovnjaka. Poleg tega pa je imel še kadrovsko zaledje v učencih, ki jih je sam vzgojil in so ga tudi vneto podpirali, med njimi predvsem Hrvati in Slovenci, a tudi Nemci in Čehi. To in njegovo stalno poudarjanje o nevarnosti Italije je cesarja prepričalo, da ga je imenoval za poveljnika mornarice. Pa tudi to pot bi Daublebsky izpadel iz kombinacije, da mu niso pomagale še nekatere okoliščine, ki so jih politiki in vojaki zakrivali s tem, da so ga pošiljali po svetu: s svojimi šarmantnimi nastopi je pridobil vrsto tujih visokih odlikovanj. Tako je imel pravico nositi mehiški cesarski orden Guadalupe (1868), že imenovano medaljo papeške države (1868), veliki oficirski križec grškega ordena Odrešenika (1875), črnogorski orden kneza Danila (1875), katerim se je leta 1879 pridružil francoski orden Častne legije. Vse to je vplivalo na ne-

čimrnega Franca Jožefa. Tako je bil Daublebsky 17. junija 1883 po najvišjem sklepu imenovan za šefa mornariške sekcije vojnega ministrstva in poveljnika mornarice. Istočasno je bil povišan v viceadmirala, tj. na stopnjo, ki jo je proti vsem pravilom čakal že enajst let.

Tako je prišel Daublebsky na vrh. V mornarici so se oddahnili, kajti v njem so videli pravega moža, kar je tudi bil. Že kot poveljnik eskadre in kasneje arsenala je opazil določene pomanjkljivosti v personalni administraciji in kadrovske sestavi mornarice. Administracijo je posodobil s tem, da je personalne liste povečal in pustil več prostora za ocene, ki bi se naj izvršile četrtletno ali ob premestitvah. Ocenjevalo pa se je splošno in strokovno znanje posameznikov. Razvid strokovnega izpopolnjevanja je postal jasnejši, manj kompliciran in predvsem pravičnejši, ker sta morala ocene podpisati najmanj dva nadrejena. To je omogočilo izbiro najboljše kadra. In to je bilo prav za Slovence odločilno.

Daublebsky je imel s Slovenci stare izkušnje. Njihovo sposobnost in borbenost je opazoval med blokado Benetk, v bitkah pri Helgolandu in pri Visu. Spoznaval jih je na dolgih vožnjah po svetu in že tedaj je ugotovil, da so pomorsko misleč narod. Videl je, da so zelo pogosto napredovali, da je že tedaj bil po en slovenski starešina na 6 ali celo 5 slovenskih mornarjev. To mu je izredno ugajalo, saj so v celotnem sklopu mornarice zaostajali le za Nemci in Čehi. Prvi so bili privilegirani, drugi pa nenadomestljivi strojniki. Z njegovim imenovanjem za poveljnika mornarice se je odnos do Slovencev še izboljšal. Z odlično propagandno akcijo po vseh slovenskih okrajnih glavarstvih od Trsta in Kopra do Gradca in Šentvida ob Glini je privabljal slovenske fante v mornarico. Prav tako je v slovenskih deželah aktiviral rekrutacijske oficirje, ki so sprožili akcijo za sprejemanje fantov v starosti pod 18 leti, ki so jih predvidevali za mladeniče palube, stroja in krmila. Le ti so aktivirali slovenske furmane, da so tudi po svoji strani propagirali vojno pomorstvo na vaseh. Uspeh akcije je bil nepričakovano velik. Že v prvih treh letih poveljevanja Daublebskega so se mornariške vrste pomnožile s slovenskimi fanti, ki so po prestani vajenski dobi postali mornarji z mesečno plačo. Štetje personalnih virov tiste dobe nam pove, da je bilo v mornarici nad 10 % Slovencev. Če upoštevamo, da so imele slovenske dežele vključno z Gradcem, Celovcem, Šentvidom ob Glini, Trstom, Gorico in drugimi kraji, ki še danes niso vključeni v matično domovino, manj kot 5 % državnega prebivalstva, potem vidimo, da so dale več kot dvakrat toliko mornarjev, kakor bi jih morale dati. Toda v posameznih letih, kakor so npr. 1886, 1888, 1889, 1891



in 1893 (za kasnejša leta so viri pomanjkljivi), je prišlo iz slovenskih dežel do 15 % novih rekrutirancev, ki so bili, razen izredno redkih primerov, prostovoljci. Tak uspeh je Daublebskega opogumil. Že v prvih letih je dal opazovati sposobnost slovenskih fantov. To je povzročilo pogostejša napredovanja. Od tedaj dalje opazamo, da raste število slovenskih starešin v odnosu do slovenskih mornarjev. Začelo se je z razmerjem 1:4 in se v letih 1896 in 1897 ustalilo pri razmerju 1:3. To je bilo tedaj enakovredno Nemcem in Čehom, vendar brez privilegiranosti.

Takšna politika do Slovencev pa je kmalu naletela na odpor vojaških krogov na Dunaju in seveda v samem ministrstvu za vojsko. Tu je treba poudariti, da pomeni obdobje Daublebskega tudi največji vzpon slovenskega pomorskega gospodarstva na Reki, v Trstu in v istrskih mestih. V tem času je po svetovnih morjih plulo 11 slovenskih jadrnic in 16 parnikov, pri katerih je bil udeležen tudi slovenski kapital. V tem času je Radoveljčan Jožef Mauser s svojimi plovnimi objekti gradil novo pristanišče v Trstu. Slovenci se v večjem številu pojavljajo v trgovskih in industrijskih komorah na Reki, v Rovinju, Kopru in Trstu. V pomorskih družbah, kakor so bile »Adria« (Regia ungarica società di navigazione marittima »Adria«), »Ungaro-Croata« (Società in azioni Ungaro-Croata di navigazione marittima), »Oriente« (Società anonima armatori marittimi »Oriente«) in Ogrsko-hrvaška družba za svobodno plovbo (Società Ungaro-Croata di navigazione libera) na Reki, Paroplovba Trst-Milje (Navigazione a vapore Trieste-Muggia), »Austro-Americana«, Svobodna tržaška plovba (Navigazione libera triestina) v Trstu, Pomorska paroplovna družba (Società di navigazione marittima a vapore) v Kopru, in v drugih družbah se pojavi jo močne kvote slovenskega kapitala, ki je bil iz leta v leto večji (vendar še vedno premajhen za tedanje slovenske zmogljivosti). Vse to nekako dolgujemo liberalnejši, morda bi lahko celo rekli nekoliko protekcionistični politiki Daublebskega do Slovencev, s katerimi je imela mornarica najpogostejše trgovske stike. To sicer še ni ogrožalo nemškega, italijanskega in madžarskega kapitala v pomorstvu monarhije, vendar je postajalo za nekatere iredentistično usmerjene Italijane, predvsem v Trstu, zaskrbljujoče. Zato ni čudno, da so o tem pojavu razpravljali tudi v vojaških krogih (dobavitelji!), ki so po drugi strani namerjali Slovence v kopne rodove vojske (kar je kasneje v veliki meri uspelo). Zaradi tega se je začela v iredentističnih in vojaških krogih intenzivna agitacija proti Slovencem na morju. Ta agitacija je v svojem bistvu podob-

na slovenskemu pregovoru, ki pravi, da »Čič ni za barko«. To je prodrlo celo do vojnega ministrstva.

5. novembra 1886 je bila v vojnem ministrstvu na Dunaju seja, ki ji je prisostvoval tudi Daublebsky, šef mornariške sekcije. V eni od točk (7.) je poročevalec grajal preveliko rekrutiranje »Kranjcev« v mornarico (z besedo »Kranjci« je zaobjel vse Slovence). Med njegovim govorom je za-beležen v oklepaju medklic admirala Daublebskega: »Kaj, hudiča, imate proti Kranjcem, to so vendar najbolj pomorski narod monarhije!« Tudi v tem spoznamo njegov stil. Seja je končno potrdil rekrutacijsko politiko celovškega admirala Daublebskega, ki sta jo branila tudi višja oficirja Karl Schaffer iz Sežane in Julij Heinz iz Ljubljane poleg Tržačana Oskarja Cassinija, ki je bil tedaj rekrutacijski oficir. Daublebsky je končno uspel. Ta seja mu je utrdila položaj, ker je – med drugim – dokazala, da je imel za sabo ves mornariški oficirski zbor. Toliko glede števila in uspehov slovenskega vojnopomorskega kadra v njegovi dobi. Omenjeni podatki kažejo, da so bili resnično upoštevanja vredni.

Imamo pa vso pravico domnevati, da je segala admiralova kadrovska politika še dalje. Daublebsky je skrajšal službeno dobo prostovoljcev od 12 na 10 let, kar pomeni, da je bila že zaradi tega potrebna petina več kadra kakor v preteklosti. Vzporedno s tem pa je potekala izgradnja nove vojne flote, ki je zopet potrebovala kader. Toda moderna mornarica je potrebovala strokovni kader višje kvalitete. Zaradi tega so veliko pripisovali vzgoji. Posledica tega je bila razširitev načina rekrutiranja vajenskega kadra. Iz teh mladeničev so se razvili dobri strojniki, telegrafisti, torpedisti, topničarji, palubarji in krmarji. Že v času Tegetthoffa je naraščal strojni kader. V času Daublebskega imamo primer, ko ima strojni kader popolno prednost. Med slovenskimi mornarji postaja strojna stroka najbolj priljubljena. Tega najbrž ne bi dosegli, če ne bi bil vsaj večji del tega kadra »usmerjen« že s kopnega. Z rastjo mornarice je rasla tudi industrija v zaledju. Mesta, kakor so Ljubljana, Maribor. Kranj, Celje in Jesenice, so doživljala večji industrijski vzpon. Tovarne – kakor ladje – so potrebovale strojni in drugi tehnični kader. Kaže, da je v tem času prišlo do kadrovskega sodelovanja med industrijo in mornarico in da so eksponenti Daublebskega v zaledju vzpostavili z industrijo določene zveze kadrovske narave, kajti tedaj se začno v tovarnah pojavljati v večjem številu odsluženi mornariški strojniki, ki so veljali za najboljše. Po drugi strani je – tako kaže – industrija prevzela dolžnost, da je mladino usmerjala v mornarico, predvsem pa med mornariške strojnike, da bi si tudi za kasnejša obdobja

ja zagotovila dober kader. Za primer Maribora je to dokazano. V drugih mestih se bodo dokazi prej ko slej našli. To sodelovanje je mornarici zagotavljalo inteligen ten kader, zato je tudi razumljivo veliko število napredovanj. Ker vemo, kaj je potreboval in kako je delal, lahko tudi v tem primeru rečemo: »Značilno za stil Daublebskega.«

Največje težave je imel Daublebsky z gradnjo flote. Vojaški krogi na Dunaju so začeli zahtevati izgradnjo udarne flote, ki bi bila sposobna večjih ofenzivnih akcij izven Sredozemlja (mislili so na osvojit ev kolonij). S tem so seveda računali tudi na prevoz kopnega vojaštva in vojaške opreme na vnaprej določene cilje. Politiki pa so se za mornarico brigali le toliko, kolikor jim je predstavljala proračunsko breme. Je Daublebsky plaval med obema tokovima? Niti najmanj. Njegova pisalna miza se je dnevno polnila s kupom italijanskih časopisov, ki so prikrito ali odkrito zahtevali Trst in Dalmacijo. Iredentizem v Trstu in Istri je postajal vse bolj napadal en. Torej se je bilo treba odločiti proti vojaškim krogom. Kot prijatelj Slovencev in Hrvatov je Daublebsky sicer spoznal, da tudi avstrijski imperializem ni naklonjen tema narodoma. Toda v Avstro-Ogrski so bili Slovenci in Hrvati »vsaj združeni pod eno krono«, medtem ko bi jih Italija razdružila in s tem prisilila na narodno smrt. Tega si Daublebsky, ki se je vedno rad spominjal svojih otroških let v Celju in ki je skoraj vse dopuste preživel v naših krajih (Celje, Bled, Bohinj, Dobrna, Laško itd.), sploh ni želel. Zato je poglobil Tegetthoffovo obrambno koncepcijo in jo razširil na vse mornariške ustanove. Le redki »jastrebi« so se temu upirali.

Že kot poveljnik eskadre je leta 1875 sklical sestanek mornariških inženirjev na ladjo »Radetzky«, da bi jim predočil, kaj v mornarici ni prav. Kot poveljnik arsenala je formiral odlične ekipe ladjedelskih in strojnih inženirjev, ki so se jim pridružili še artilerijski in elektroinženirji. Kljub pomanjkanju sredstev jim je naročil načrtovanje novih vojnih ladij, novih dokov in pristaniških naprav ter ureditev starih. Leta 1882 so že delovale naslednje ekipe:

Ing. Ferdinand Štolfa je vodil načrtovalce novih dokov in pristaniških naprav; ing. Henrik Margutti (Tržačan) je vodil ekipo, ki je načrtovala ladje »Tegetthoff«, »Kaiser«, »Prinz Eugen«, »Don Juan D'Austria«, »Lissa«, »Kaiser Max«, »Habsburg«, »Eh Ferdinand Max«, »Salamander«, »Miramar«, »Fantasie« in »Radetzky«; ing. Franc Friba je vodil načrtovalce ladij »Fasana«, »Aurora«, »Zrinij«, »Helgoland«, »Hum«, »Kerka«, »Neretva«, »Narenta«, »Gargano« in »Frundsberg«; ing. Devetak (verjetno civilist iz Ajdovščine) je s svojo ekipo projektiral ladjo »Kaiserin

Elisabeth«, pomožne ladje in osrednja skladišča; ing. Friederich Fritz je vodil ekipo, ki je projektirala torpedovke in šolske ladje. Znano je, da so se v naslednjih letih ekipe pomnožile in da je Ferdinand Štolfa prešel iz projektiranja dokov na projektiranje ladij.

Ko je Daublebsky prevzel poveljstvo mornarice, so bile vse omenjene akcije v polnem teku. Začela se je vojnopomorska izgradnja, ki sicer ni bila med najhitrejšimi v Evropi (Dunaj je s slabo finančno politiko poskrbel, da ni uspelo iti hitreje), ki pa je v trinajstih letih admiralovega poveljstva postala rekordna za ves čas avstrijskega vojnega pomorstva. Do leta 1897 je bilo dograjenih 13 bojnih ladij in večjih križark, 7 rušilcev, 2 visokomorski torpedovki, 22 torpedovk 1. in 29 2. reda, 10 ladij za posebne naloge, 1 šolska ladja in več po možnih ladij. Prav tako so bile do grajene prve podmornice. Po smrti Daublebskega je bilo v gradnji in pripravi še 14 ladij po načrtih njegovih ekip, ki so bile dograjene v nekoliko počasnejšem tempu do leta 1904. Torej je v času Daublebskega nastala nova flota skoraj 100 ladij (če štejemo pomožne ladje, je število bistveno večje), ki so znatno zmanjšale številčno premoč italijanske jadranske flote. Zanimivo je poudariti, da so bile med pomožnimi ladjami tudi take, ki so imele človekoljubne namene, kajti namenjene so bile prevozu vode prebivalcem dalmatinskih otokov, dejavnosti, ki se je začela prav v njegovem času na široko izvajati in traja še danes. Če pogledamo ustroj nove flote, opazimo naslednje: Daublebsky se je v izgradnji vojnih ladij dosledno držal obrambne koncepcije. To dokazuje celoten sestav flote, ki je zasnovana na manjšem številu bojnih ladij, večjem številu križark in rušilcev in velikem številu torpedovk srednjega dosega. K vsemu temu so pripomogli že omenjeni »kranjski«, tj. slovenski oficirji, ki jih je stalno pošiljal na Dunaj na seje mornariške sekcije in raznih oddelkov vojnega ministrstva. Ker se je njegov program izgradnje flote nadaljeval tudi po letu 1904 in ker je obrambno koncepcijo sprejel tudi veliki admiral Anton Haus, lahko rečemo, da se imamo pravzaprav Daublebskemu zahvaliti, da je bila italijanska jadranska flota med prvo svetovno vojno neaktivna in da ni poskušala z večjimi akcijami na vzhodni obali Jadrana.

Popolnoma jasno je, da je v tej svoji politiki uspel kljub militarizmu kopne vojske, ki pa na spopad ni bila pripravljena ali prav zaradi tega. Pokojni kapetan bojne ladje Rihard Makovec iz Trsta, ki je to povzel iz pripovedovanja starejših oficirjev, mu je pripisal naslednji stavek: »Pred smrtjo, ki nam jo pripravljajo, se uporno branimo,« kar je v popolnem nasprotju s frazo, ki jo pripisujejo Francu Jožefu pred napadom na

Srbijo leta 1914: »Če že moramo umreti, umrimo častno« (tj. v napadu). Obrambno koncepcijo je z redkimi izjemami podpirala celotna stara garda Tegetthoffovih oficirjev, ki so preživel bitko pri Visu, in vsi tisti oficirji, ki so bili vzgojeni med leti 1868 in 1882, posebno pa tisti, ki so se udeležili velikih potovanj Daublebskega, zlasti še Slovenci in Hrvati.

Dvor in vlada (pa tudi vojaštvo) sta torej klonila pred nujnostjo izgradnje obrambne flote, klonila tudi zaradi premajhnih razpoložljivih sredstev, ki so bila, na razpolago. Udarna mornarica bi zahtevala veliko večja sredstva. Tako lahko rečemo, da je Daublebskemu in slovenskim oficirjem, ki so njegove načrte branili in podpirali, pripomogla k uspehu vrsta političnih, ekonomskih in vojaških faktorjev, ki mu niso bili naklonjeni, ki so pa morali upoštevati njegovo tedaj edinstveno strokovnost in sposobnost.

Po Dahlerupovem in Tegetthoffa vem vzoru je Daublebsky vzgajal mornariški kader tako, da so mu celo sovražniki priznavali vzgojno učinkovitost. Še danes mu Italijani priznavajo, da je »ustvaril sicer majhno obrambno mornarico, ki pa je, po svojem strokovnem znanju in sposobnosti, postala najboljša na svetu.« Da je k temu pripomogel »najboljši pomorski narod monarhije«, ni treba posebej poudarjati. Zadnja leta življenja je Daublebsky preživel večinoma v Pulju. Po tolikih udarcih, ki jih je sicer z uspehom odbijal, so mu postala potovanja na Dunaj težko breme. Toda vedno je vedel, kdo naj na Dunaju zagovarja interese mornarice. To so najbolj občutili Karl Žonta, Karl Schaffer, Rihard Pogačnik, Antonton Wiplinger, Maks Pitner, Celjan Lucijan Ziegler (Cigler) in drugi oficirji slovenskega rodu, ki so morali potovati na dokaj po goste in težke seje. Sam pa je nadzoroval vse nove gradnje, preučeval obveščevalna poročila iz Italije in ustvarjal novo strategijo in taktiko. Veliko je dal na šolo. Zato je bil pogost gost vojnopomorske akademije na Reki, kjer se je pogovarjal z učenci in profesorji, jih spodbujal k učenju in razvijanju novih koncepcij obrambe v tedanjih političnih in vojaških razmerah na Jadranu. Že leta 1885 je predložil triletni načrt za manevre oklepne eskadre, ki so se odvijali vse do leta 1887. Bili so tako uspešni, da so mu prinesli najvišje priznanje Franca Jožefa. Bilo je prvič, da je cesar dal –po svoji volji – Daublebskemu priznanje: orden železne krone 1. reda. Zdaj so začela priznanja kar deževati. Leta 1888 je cesar podpisal dovoljenje, da sme »njegov« poveljnik mornarice nositi španski orden »Merito moral«. Leto dni kasneje mu je poslal »Veliki križ nadvojvode« za vojaške zasluge in dovoljenje, da sme nositi »grški orden Odrešenika«, ki mu je bil podeljen

leta 1876. Leta 1890 mu je bil podeljen pruski orden »Rdečega orla«, kmalu nato pa »Švedski orel s sabljami« in japonski orden »Vzhajajočega sonca«, leta 1893 pa še turški orden »Osmanič«. Vse to z ustreznimi cesarskimi dovoljenji. To je imelo svoje posledice. Ko je končno cesar spoznal, kako priljubljen je njegov poveljnik mornarice v svetu, ni hotel zaostajati: 15. novembra 1893 je pod pisal ukaz, s katerim je Daublebskega ponovno odlikoval z »Leopoldovim križem z vojno dekoracijo«. Zbirka odlikovanj se nadaljuje do admiralove smrti, a naj bo to dovolj. Gotovo je, da poslednjih tujih odlikovanj ni dobil brez razloga. V ozadju so gotovo trgovski odnosi s Švedsko, Turčijo, Nemčijo in drugimi državami, ki so imele korist od oboroževanja avstrijske flote. A to je bila tedaj že uzanca, ki je imela globoke mednarodne temelje, kljub ali prav zaradi nečiste diplomacije.

Medtem je bil Daublebsky 1. novembra 1888 povišan v admiral. Kot tak je svojo strategijo razvijal naprej. Mornariški manevri so se iz leta v leto nadaljevali v sicer zmanjšanem obsegu, vendar z vključitvijo vseh novih plovnih enot, ki so prihajale iz ladjedelnic. Ti manevri so pripravili vrsto odličnih oficirjev, ki so kasneje prevzeli breme prve svetovne vojne. Med njimi je bilo vsaj 10 ali 12 % Slovencev.

Še eno admiralovo dejavnost je treba poudariti: Njegov konjiček je bila umetnost, posebno pa arhitektura. Vse življenje je doma in v tujini študiral arhitekturo. S časom je postal pravi ekspert za umetnostne in zgodovinske arhitekturne spomenike. Tako v Pulju kakor na Reki, v Trstu in v drugih mestih se je trudil ohraniti vse, kar je dokazovalo zgodovino mest in ustvarjalo njihovo umetnostno podobo. Tako je na primer izredno obžaloval, da je bila v Piranu porušena stara občinska palača in nadomeščena z novo v »nemogočem dunajskem stilu«. Zato ni čudno, da je bil 20. maja 1893 imenovan za častnega člana cesarsko-kraljeve osrednje komisije za raziskovanje in vzdrževanje umetnostnih in zgodovinskih spomenikov. Istega dne je bil imenovan za člana »Tržaškega pomorskega združenja«. To je bilo pri znanje za zasluge pri gradnji nove luke v Trstu, za modernizacijo arsenala v Pulju, za politično, vojaško in moralno podporo pomorskim dejavnostim na splošno. Tega priznanja je bil menda resnično vesel.

Takšen je bil Daublebsky. Kljub temu da so mu na dvoru od vsega začetka nagajali, kljub temu da so ga oddaljevali od dogajanja v Pulju in v mornariški sekciji vojnega ministrstva na Dunaju, ni nikoli klonil. Čakal je svoj čas in ga do čakal. Potovanja je izrabil za študij, za proučevanje nove taktike in novih plovnih objektov, ki jih je srečal na poti. Tako se je

v odločilnem trenutku pojavil kot najsposobnejši in najboljši mož, ki je bil tako rekoč brez konkurence. Obširnega znanja in sposobnosti niso mogli prezreti in tako so ga imenovali za poveljnika mornarice. Kot tak je ustvaril avstrijsko obrambno moč na Jadranu, ki je bila, kakor je dokazala prva svetovna vojna, upoštevanja vredna. Ustvaril pa je še veliko več. Njegovi sledovi se poznajo v Pulju, na Reki, v Trstu in drugod. Modernizirana pristanišča, doki, valobrani, sposobne ladjedelnice; v vsem tem se pozna še danes njegova vloga. Za nas Slovence pa je najznačilnejše, da je spoznal našo pomorsko miselnost, jo razvijal in utrjeval, in nas, sicer samo z medklicem med sejo, vendar toliko bolj odločno, proglasil za najbolj pomorski narod monarhije.

Glede njegovega osebnega življenja je treba naglasiti, da je bil skoraj vse življenje zagrizen samec. Ženske mu niso mogle do živega. »Ne da bi jih preziral,« je rekel kapetan bojne ladje Rihard Makovec, »kot mornar, ki je bil stalno na poti, ni imel časa zanje. Sicer so ga obletavale celo grofice in baronice, toda niso imele uspeha.« Šele leta 1895 ga je omrežila Lidija Griswold, ki ni bila ne grofica ne baronica. Z njo se je poročil 7. novembra 1896. Od tedaj dalje se ni več toliko posvečal mornarici, bolj se je posvečal ženi. Končno je to razumljivo, saj je imel dosti dobrih namestnikov.

29. septembra 1897 mu je mornarica priredila slavlje ob 50. obletnici službe v mornarici. Cesar ga je lastnoročno odlikoval z »Velikim križem Sv. Štefana« s poudarkom na petdesetem delovnem jubileju. Slavnost so pripravljali že med 14. in 19. avgustom v Pulju, ko je Daublebsky 6 dni plul na admiralskih jahtah »Fantasie« in »Pelikan«. To je bilo pravzaprav slovo od morja. Kmalu nato je bil poklican na Dunaj, kjer je počakal na omenjeno slavlje. Ob vrnitvi v Pulj je nevarno zbolel in 5. decembra 1897 opoldne umrl. Želel je biti pokopan v Celju, a višje koristi(!) so zahtevale, da so ga pokopali v Pulju.

V službenem listu so še podatki o priznani službeni dobi, o pokojnini vdovi (v originalu je zapisano tako. Lahko bi bilo: o pokojnikovi vdovi ali pa so pozabili vejico (o pokojnini, vdovi.)) in o ordenu »Marije Terezije«, ki ga je dobil po bitki pri Visu. Skupna delovna doba je znašala 50 let, 2 meseca in 16 dni. K temu so prišteli 5 let za vojna leta 1848, 1849, 1859, 1864 in 1866 ter 5 let in po štiri mesece za čas, ko je bil na plovbi. Tako mu je bila priznana službena doba 60 let, 6 mesecev in 16 dni. Kolikor poznam stanje, ga je prekosil samo en oficir in nekaj prav zavzetih podoficirjev. Na osnovi omenjenega seštevka je vdova »po enoletnem uspešnem zakonu« dobila pokojnino. Vojni viteški križec Marije Terezije je bil z odločbo



predan vojnopomorskemu muzeju v Pulju. Vsa druga njegova odlikovanja hrani vojnozgodovinski muzej na Dunaju.

Daublebsky je odšel. Za sabo je pustil močno gardo »svojih« oficirjev, vzgojenih v »svoji miselnosti«, ki pa nikakor ni bila velikoavstrijska. Nam Slovencem pa je zapustil miselnost, ki se je ni dalo zatreti niti v obdobju »brez morja« med dvema svetovnima vojnama.

### **Vir**

ÖStA, KA: Österreichisches Staatsarchiv, Kriegsarchiv, Marine-Archiv, Personal-Acten, »Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte.«

## Kontraadmiral Karel Schaffer iz Sežane (roj. 1831)

Na pokopališču v Sežani stoji lep obelisk, na katerem je zapisano, da je tam pokopan kontraadmiral Karel Schaffer, ki je umrl leta 1904. Nemški priimek nas je dolgo zavajal. Končno smo bili v sami Sežani opozorjeni na to, da je govoril odlično slovenščino. Zaradi tega smo nekoliko pregledali župnijski arhiv sežanske župnije. V knjigi rojstev je zapisano, da se je 16. oktobra 1831 v Sežani rodil Karel Maksimiljan Schaffer kot sin zdravnika Lovrenca Schafferja in Marije Alojzije, rojene Lukan. Po pripovedovanju starih Sežancev je bil Lovrenc Schaffer domačin, medtem ko je mati prišla nekje od Črnega vrha. Karel je bil njun edini sin.

Osnovno šolo je dovršil v Sežani. Nato ga srečamo na gimnaziji v Ljubljani. Leta 1847 je bil med gojenci trgovske pomorske akademije v Trstu. Leto dni kasneje se je prijavil v prvi tečaj tedaj formirane vojnopomorske akademije v Trstu. Diplomiral je 10. aprila 1848 kot prvi po rangu. Tedaj je bila napisana tudi njegova prva kvalifikacijska lista, ki je ohranjena v vojnem arhivu na Dunaju. Kvalifikacijske liste navajajo vse znanje pomorskih oficirjev. Bil je odlično ocenjen in izgleda, da je bil eden najobetavnejših avstrijskih vojnopomorskih kadetov. V rubriki o jezikovnem znanju je Schaffer tedaj navajal nemščino, slovenščino, hrvaščino, italijanščino in angleščino. Toda medtem ko je vse druge jezike navedel brez posebnih oznak, je označil slovenščino kot materin jezik (Muttersprache). To oznako je rabil še vrsto let. Zgovoren dokaz o njegovi nacionalni pripadnosti.

Po diplomi je bil poslan pred Benetke, kjer je avstrijska mornarica blokirala uporno mesto. Bil je kadet na goleti »Elisabeth«. Da se je tam izkazal tako kot borec kakor tudi bodoči oficir, dokazuje dejstvo, da je bil tedaj odlikovan s spominsko medaljo.

Ni čudno torej, če je bil kaj kmalu povišan v zastavnika bojne ladje. Bilo je leta 1852. Ocena, ki jo je dobil ob tej priliki, je zelo laskava, saj je navajala, da je »perspektiven oficir«, kar v avstrijski vojni mornarici ni bilo zelo pogosto. Takoj po povišanju je bil imenovan za poveljnika vojne peniše »Sybilla«, nato pa peniše »Hekate«, ki je bila istega tipa in velikosti. Po dveh letih plovbe je poveljeval penisi »Kalliope«, goleti »Elisabeth« in brigu »Pylades«, na katerem je ostal celo leto. Leta 1857 je napredoval v poročnika fregate. Kot tak je eno leto plul na parniku »Elisabeth«, kjer je vršil dolžnost adjutanta eskadre. Leto dni kasneje ga srečamo v koman-



Kontraadmiral Karel Schaffer.

di mornarice, kjer se je pet mesecev pripravljala na novo vožnjo v eskadri. Komanda ga je namreč imenovala za adjutanta tiste eskadre, ki se je pripravljala na enoletno vožnjo po svetu. Tako je bil vkrcan na fregato »Adrija«, ki je tedaj plula okoli sveta. Po vrnitvi je bil vojni referent na področju vojnega okraja Pulj. Toda služba na kopnem ga še ni privlačevala. Že leta 1860 ga srečamo na korveti »Erzherzog Fridrich«, nato na bojni ladji »Kaiser«. Nič kaj prida ne vemo o tem času. Leta 1862 je prevzel komando vojaške jahte »Fantasie«, ki ji je poveljeval do konca leta 1863. V tem času se je spoznal s cesarjevim bratom, nadvojvodo Maksimiljanom, s katerim sta kmalu postala prijatelja. Maksimiljan ga je leta 1864 imenoval za svojega osebnega tajnika in tako se je Karl Schaffer kot poročnik bojne ladje udeležil francosko-avstrijske pustolovščine v Mehiki. O njegovem mehiškem življenju ne vemo mnogo. Vemo, da se je tam poročil z bogato Mehikanko, ki je bila po pripovedovanju Sežancev čudovite lepote. Vemo tudi, da je bil s cesarjem Maksimiljanom vred obsojen na smrt. Tu se naše znanje neha in nastopa legenda. Tik pred ustrelitvijo naj bi ga žena odkupila od revolucionarnih oblasti in ga spravila do atlantske obale. To mu pa še ni zagotovilo vrnitve v Evropo. Mehikanka je morala še nekajkrat seči v žep, preden ga je v dobro »pribitem« sodu spravila na ladjo kot navadno trgovsko blago. Tako naj bi leta 1876 pripotoval v Trst.

Seveda je legenda, ki so jo deloma po resničnih dogodkih deloma po lastni fantaziji ustvarili Sežanci nekoliko pretirana. Najbrž je resnica v tem, da so ga na ladji spravili iz soda in da je čisto udobno pripotoval v Avstrijo ob strani svoje lepe in bogate žene. Bolj čudno se sliši, da mu revolucionarne oblasti v Mehiki niso zaplenile bogatih posestev, ki jih je tam kupoval in s tem večal bogastvo svoje žene. Baje še danes uživajo ta posestva njegovi potomci oziroma otroci in vnuki njegovih obeh sinov.

Kako uskladiti pripovedovanje Sežancev z dejstvom, da njegovi vojaški dokumenti navajajo takorekoč »sramotno« dejstvo, da njegova žena nima nikake poročne kavcije? Kavcija je bila za oficirje obvezna. Brez nje se oficir ne bi smel poročiti. Toda Schaffer se ni poročil v Avstriji. Poročil se je pravzaprav v izjemnih okoliščinah mehiške vojne, ko cesarju Maksimiljanu ni bilo do tega, da bi se ravnal po strogih avstrijskih birokratskih pravilih. Tako je prišlo do tega, da se je poročil brez kavcije. Vsa velika bogastva pa so ostala v Mehiki in v Evropo se je vrnil pravzaprav le kot imetnik mehiške cesarske bronaste medalje za vojaške zasluge, ordena mehiškega orla in cesarskega ordena Guadalupe. Kmalu nato je dobil francosko spominsko medaljo na mehiško ekspedicijo in belgijski

Leopoldov orden. To mu je dalo dovolj veljave, da je leta 1868 lahko opravil izpit za kapetana korvete in se vrnil v službo avstrijske mornarice tudi brez »poročne kavcije«, kar pa birokratov ni motilo pri izvrševanju svojih dolžnosti.

Po vrnitvi je poldrugo leto služil v Dalmaciji, in sicer kot adjutant eskadre. Vkrčan je bil najprej na oklepni fregati »Erzherzog Ferdinand Maks« nato pa na fregati »Habsburg«. Leta 1870 je napredoval v kapetana fregate. Kot tak je bil predstojnik prvega oddelka pomorske sekcije pri vojnem ministrstvu na Dunaju, kjer je ostal do konca leta 1873. Nato je bil poslan v Trst, kjer je bil nekaj mesecev tehnični referent pri okrajni pomorski komandi. Tako pri prvi kot pri drugi zaposlitvi se je zanimal za tehnično vzdrževanje mornarice in za njeno prehrano. Na Dunaju in v Trstu je zastopal teze mlajšega komandnega kadra v mornarici, da je treba mornarico obnoviti, da se Avstrija ne sme uspravati ob zmagi pri Visu in da je treba začeti z gradnjo novih oklepnih ladij. V vsem tem je bil zvest zastopnik Tegettoffa, von Stemecka, Wiplingerja, Du Barryja in drugih kapetanov bojne ladje in admiralov. Akcija sama ni uspela, vendar so bila s tem pripravljena tla za nastop von Sternecka, ki je kot komandant mornarice od leta 1883 do 1897 uspel prepričati uradni Dunaj, da se pripravi na obrambo Jadrana.

Schaffer se je leta 1874 vrnil v Pulj, kjer ga je čakalo povelje da prevzame komando korvete »Helgoland«, ki je bila namenjena s kadeti na vožnjo na Daljni vzhod.

Na tej vožnji se je tako za svoje oficirje kakor za kadete, katerim je bila namenjena, izkazal za odličnega pedagoga. Tu se je pokazala njegova zmožnost, da je pravilno, brez velike strogosti, ampak s taktom znal uvažati kadete v njihove bodoče dolžnosti in v izpolnjevanje vseh obveznosti, kar naj ne bi izhajalo samo iz mehaničnega izpolnjevanja obveznosti, temveč iz ljubezni in zanimanja do službe. Iz tega časa izhaja ocena, ki jo je njegov nadrejeni zapisal v eni od kvalifikacijskih listin:

*»[Schaffer] je spoštljiv do predstojnikov, ugleden pri podrejenih in pri moštvu, reden, discipliniran, zna ohraniti red in disciplino med moštvom. [Kot poveljnik] zna pravilno voditi tako jadrnike kot parnike z vso uvidevnostjo in ročnostjo. Zna dobro izkoristiti vse dane možnosti.«*

Ocena je silno laskava in ni čudno, če jo bo von Sterneck izkoristil.

Po vrnitvi z Daljnega vzhoda je Schaffer ostal še tri mesece na »Helgolandu« nato pa je odšel na dopust v Sežano. Tu se je vključil v lovsko družino, ki je imela tedaj lovišča vse od Koprive in Štjaka do Divače. Od tedaj dalje je vsak prost trenutek izkoristil, da je živel med kraškimi kmeti in lovci, ki so vedeli povedati o njem marsikaj pikrega in veselega.

Leto 1879 je preživel v komandi mornarice. Nato je bil imenovan za komandanta admiralske ladje fregate »Laudon«, ki jo je vodil, zdaj že kot kapetan bojne ladje, do 25. oktobra 1881. Mornariški poveljniki so tedaj želeli izkoristiti njegove zveze z zaledjem in so ga predlagali za komandanta okrajne pomorske komande v Trstu, ki naj bi pokazala, kako nujno je graditi nove ladje. Uspeh je bil trenutno zelo majhen, vendar je Schaffer še enkrat opozoril vse aristokratsko zaledje na nevarnost Italije.

Še enkrat ga najdemo na ladji 1. marca 1882. To pot je komandant fregate »Novara«, ki je bila pod njegovim poveljstvom do 8. decembra 1883. Nato je bil imenovan za vodjo 2. trgovskega oddelka pomorske sekcije vojnega ministrstva, vendar ni prišlo do tega, da bi zasedel to mesto. Leta 1883 je nastopil kot komandant mornarice Maksimiljan Daublesky von Sterneck iz Celovca. Ta je namenil Schafferju drugačno delo, pri pregledu njegovih ocen je namreč opazil predvsem tiste, ki so poudarjale odnos do podrejenih, predvsem pa kadetov. Ker so bile le-te posebno laskave, ga je dal na hitro povišati v kontraadmirala in ga s 1. januarjem 1884 imenoval za komandanta vojnopomorske akademije na Reki. Tako je prišlo do tega, da je Schaffer zasedel položaj, ki mu je najbolj ustrezal. Kot komandant akademije je imel na skrbi prav tiste letnike, ki so kasneje kot kontraadmirali, kapetani bojne ladje, kapetani fregate in kapetani korvete nosili na svojih ramenih težo prve svetovne vojne.

Tako izhajajo iz te dobe Nikolaus Horthy, Vitus Vončina, Rihard Makovec, Alojz Šušteršič, Henrik Seitz, Adolf Mladič, Benno Milenkovič, Janko Vukovič in mnogi drugi odlični oficirji, ki so odgovarjali za plovila in odločitve v prvi svetovni vojni.

Nobena službena ocena se o Schafferju ni ohranila v času njegovega službovanja na akademiji. Lahko si samo predstavljamo, da niso bile slabe. Bil je izredno priljubljen kot strog, vendar pravičen in široko razgledan starešina. Tako govori neko poročilo kapetana fregate Vitusa Vončine, ki je ohranjeno v vojnem arhivu. Znal je držati akademijo v pesti brez strahovanja, vendar z odločnostjo, ki morda nima primere v zgodovini avstrijskega vojnopomorskega šolanja. Pri vsem tem pa ni uporabljal

niti diktature niti tiranije. Le moč prepričevanja, ki je bila ena od njegovih glavnih odlik, je dosegla, da je bila tedaj akademija na Reki na višku. Kakor je znal izbirati dijake, tako je znal izbirati tudi pedagoški kader. Nestrokovni profesorji so morali akademijo zapustiti in nadomestil jih je z boljšimi. Šele pod njegovim vodstvom je akademija pravzaprav zažive-la novo življenje.

Toda Schafferja je razgibano in dogodivščin polno življenje zlomilo. Bolan in živčno razrvan, kar je vedno z uspehom skrival, se je dal leta 1887 upokojiti, star komaj 56 let. Vrnil se je v rodno Sežano, kjer se je nas-tanil v očetovi hiši. Življenje v naravi, med lovci in bojnimi tovariši iz mornarice, ki so ga pogosto obiskovali, mu je zdravje kmalu popravilo. Vendar je njegova vesela narava izginila za vedno. Postal je mrk in redko-beseden. Le redkega prijatelja si je pridobil v Sežani. Vzrok temu je ver-jetno prav prezgodnji odhod z morja, ki je bilo njegovo življenje. Vendar to ni vse. Razmere v Mehiki so se medtem dokaj uredile. Žena je hotela na svoja posestva, ki naj bi zagotovila tudi sinovoma dostojno življenje, Schaffer pa ni hotel zapustiti Avstrije in svojega Krasa. Tako je odpoto-vala sama s sinovoma Maksimilijanom (rojen 1866 v Mehiki) in Karlom Jožefom, ki se je rodil 9. novembra 1868 v Sežani. Tako je Schaffer ostal sam. Za družbo je imel le grob najmanjšega sina Jožefa Hermana, ki je umrl star komaj dve leti.

V svoji osamljenosti se je bolj in bolj vdajal lovu. V zadnjih letih živ-ljenja je stikal po kraških razvalinah v Senožečah in drugod. Ni iskal zakladov, temveč le mir v davni preteklosti. V lastni hiši, razen najbliž-jih prijateljev, ni sprejemal nikogar. Celo sežanskega župnika je odslovil pri vratih z grobim opravičilom, da ne sprejema obiskov. Prav tako ga ni bilo doma za krajevne oblastnike. Le lovcem so bila njegova vrata vedno odprta.

Leta 1904 je ponovno zbolel. Bolezen si je nakopal na novega leta dan, ko se je z goničem klatil po lovišču okoli Koprive. Ni več ozdravel. Nekoliko mesecev je hiral, nato umrl. V svoji oporoki je zapisal, da želi biti pokopan pod hruško na domačem vrtu. Te želje pa mornarica ni upo-števala. Iz Trsta in Pulja so prišle mornariške čete, iz Reke so prišli gojen-ci akademije, iz goriške strani so prišli infanteristi, artileristi in grenadir-ji. Schafferja so pokopali z vsemi vojaškimi častmi. Sežana ni videla niti prej niti kasneje takšnega pogreba. Komanda mornarice je dala postavi-ti na grob obelisk iz črnega marmorja. Preprost napis nas tu opozarja na človeka, ki mu je bilo morje prava domovina.



## **Viri**

ÖStA, KA: Österreichisches Staatsarchiv, Kriegsarchiv, Marine-Archiv, Personal-Acten, »Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte.«

Župnija Sežana. *Krstne oz. rojstne matične knjige*. Sežana.

Ustno izročilo, zapisano v Sežani. Dutovlje, Tomaj in Kopriva.



## Kontraadmiral Rihard Pogačnik iz Trsta (roj. 1838)

V kvalifikacijskih listinah Riharda Pogačnika v razdelku o znanju jezikov beremo: »Dobro govori in piše nemško in italijansko. Pravi, da zna nekaj angleščine, francoščine in slovenščine« (1883), ali pa: »Dobro govori in piše nemško in italijansko, zadostno francosko, nekaj angleško, špansko in ilirsko (1890)«. Kakor vidimo, je slovenščina (v drugem zapisu ilirščina) potisnjena na peto ali šesto mesto. V prvem primeru je dal to zapisati kot kapetan korvete, v drugem primeru pa kot kapetan bojne ladje. V starejših zapisih, ko je bil še kadet oziroma kasneje kot zastavnik ali poročnik bojne ladje, je bila pri njem slovenščina vedno na tretjem mestu, to je tam, kamor navadno v kvalifikacijskih listah sodijo narodni jeziki. Torej je bil v starejših letih, ko so se izkazale njegove pomorske sposobnosti, opozorjen, naj materinščino pomakne vsaj nekoliko proti desni, če hoče kolikor toliko v redu napredovati. To se je dogajalo tudi z drugimi oficirji, med katerimi so mnogi opustili zapis materinščine na ljubo karierei. Pogačnik je slovenščino oz. ilirščino zapisoval do upokojitve in s tem dokazoval, da materinega jezika ni pozabil, torej tudi ne žrtvoval karierei, čeprav je bila ta za tisti čas skoraj bleščeča, posebno še zato, ker je šlo za Slovenca.

Rihard Pogačnik (v nemškem zapisu Pogatschnigg) je bil rojen v Trstu, 14. decembra 1838 kot sin avstrijskega upokojenega kapetana pehote. S štirinajstimi leti se je vpisal na vojnopomorsko akademijo v Trstu, katero je končal leta 1856. Izgleda, da je bil po rangi med prvimi, kajti v mornarico so ga razporedili kot efektivnega kadeta, kar pomeni, da je preskočil stopnjo provizoričnega kadeta. Po poltretjem letu je že napredoval v zastavnika bojne ladje, kar je bilo v tistem času, ko so kadeti ostali na tej stopnji 4 do šest let, skoraj senzacija. Kot zastavnik bojne ladje se je leta 1859 udeležil vojne proti Piemontu na brigu »Montecuccoli«. Kmalu nato so ga postavili za komandirja 76. obalne baterije v Benetkah, kar naj bi pomenilo, da je pokazal veliko poznavanje artilerije.

Leta 1860 je plul Pogačnik kot artilerijski oficir na korveti »Dondolo«. To je bilo daljše šolsko potovanje po Sredozemlju, verjetno s kadeti vojnopomorske akademije. Še istega leta je kazalo, da bo zapustil vojno mornarico, kajti najdemo ga na nekem parniku avstrijskega Lloydja v Trstu, ki pluje na poti v Avstralijo. Vendar izgleda, da mu je vojaščina že prepojila dušo in telo, kajti leta 1861 ga najdemo spet na vojni ladji. To pot je plul



Kontraadmiral Rihard Pogačnik.

na fregati »Donau«. Komandant le-te je opazil njegove pedagoške sposobnosti, zato je predlagal, da bi ga nastavili za predavatelja navigacije v aspirantskem tečaju (Marine Eleven Kurs) na brigu »Huszar«. Tu je ostal skoraj celo leto. V naslednjem šolskem letu je predaval navigacijo v tečajih, ki jih je priredil Hidrografski institut avstrijske vojne mornarice v Trstu. Kakšne uspehe je imel kot predavatelj, je težko reči. Verjetno zelo dobre. Vendar ni mogel ostati v institutu. Leta 1864 je zaprosil za vkrcanje. Komanda mornarice ga je razporedila na fregato »Novara«, ki se je z delom avstrijske eskadre udeležila tako imenovane francosko-avstrijske ekspedicije v Mehiko. Na »Novari« je bil Pogačnik navigacijski oficir. Po njegovem nasvetu je bil na ladji prirejen tečaj za podoficirje krmarske stroke, ki ga je vodil on sam.

»Novara« je plula po Mehiškem zalivu do leta 1866. Avstrijske in francoske ladje so imele naloge preprečiti, da bi mehikanski revolucionarji dobivali pomoč od zunaj. Ko pa je bilo jasno, da bo stvar cesarja Maksimilijana izgubljena, je bil del avstrijskih ladij odpoklican. Tako je bil Pogačnik z »Novaro« že junija 1866 spet v Pulju, kjer je prevzel komando parne ladje »Ilentzi« in bil povišan v poročnika bojne ladje.

Pripravljala se je avstrijsko-nemška vojna. Italija se je pridružila Nemčiji z zahtevo po Benečiji in Poadižju. Avstrijska vojna mornarica se je pod poveljstvom Wilhelma Tegetthoffa pripravljala na obrambo. V tistih dneh je bil napravljen nov razpored oficirskega kadra. Ladje so dobile nove, sposobne komandante, ki so bili pripravljani na vse. Sposobni mlajši oficirji so dobili nove položaje. Rihard Pogačnik je bil razporejen na oklopno fregato »Don Juan d'Austria«. S to se je 20. julija 1866 kot artilerijski oficir udeležil bitke pri Visu proti italijanski floti admirala Persana. Tu si je zaslužil vojaški križec za zasluge in vojno medaljo. Vse to je kazalo, da se bo njegova kariera razvijala v znamenju artilerijske stroke. Prav zaradi obnašanja v bitki je bil takoj po končani vojni razporejen za artilerijskega oficirja na korveto »Minerva«, da bi se v artilerijski stroki še bolj izpopolnil. Na tej enoti je ostal do konca leta 1868. Na novega leta dan 1869 je nastopil službo artilerijskega oficirja na oklepni fregati »Salamander«. Na »Don Juanu d'Austria« se je začela, na »Salamandru« pa se je nadaljevala »zgrešena« kariera Riharda Pogačnika, ki je trajala skoraj dve desetletji. Bil je sicer odličen artilerijski oficir, vendar brez veselja do stroke, ki se mu je zdela zastarela. Pogačnika so privlačevale novosti in te je vztrajno iskal.

Leta 1870 je bil v mornariškem arsenalu v Pulju, kjer je vršil službo adjutanta komande, s posebnimi nalogami v artileriji. Leta 1872 je potoval v London, kjer je prevzel izvidniški parnik »Miramar«. Po vrnitvi v Pulj je bil imenovan za »detail oficirja« na topnjači »Hum«. Ob novem letu 1873 je zopet v arsenalu kot namestnik »detail oficirja«; po treh mesecih je na enakem položaju na topnjači »Valebich«, kjer ostane do aprila 1874. Naslednji dve leti je preživel v Pulju kot komandir artilerijske čete obalne artilerije. Čeprav mu artilerija ni bila po godu, je komanda mornarice vztrajala, da bi ga usposobila prav v tej stroki. Zaradi tega je bil imenovan za šefa artilerijskega »detalja« na oklepni fregati »Salamander« (7 mesecev) in topnjači »Sansego« (14 mesecev). Med tem so ga skušali izkoristiti v arsenalu, kjer je bil 13 mesecev član artilerijske komisije.

V tem času se je začela v Evropi in svetu uveljavljati nova vojnopomorska stroka, ki jo je Pogačnik prav kmalu spoznal. To je bila torpedna stroka. Ker je to bila v mornaricah novost, ga je privlekla z vso silo. Prav tedaj so o torpedistiki razmišljali tudi nekateri krogi v avstrijski vojni mornarici. Ko je Pogačnik avgusta 1880 nastopil novo službo v arsenalu, to pot kot kapetan korvete (povišan je bil 1. maja 1880), je lahko reflektiral na specializacijo. Zaprošil je, da bi ga premestili v torpedni oddelk artilerijske komisije. Po petmesečni plovbi na šolski korveti »Dondolo«, kjer je predaval artilerijo (seveda je v predavanjih navrgel tudi marsikaj o torpedih), je maja 1881 pristal v torpednem oddelku puljskega arsena la, kjer je z nekaj presledki ostal dve leti. Ves ta čas je izkoristil za izpopolnitev v torpednem vojskovanju. Po njegovem nasvetu so bile delno izpopolnjene tako imenovane lansirne cevi in montirane na nekatere že obstoječe ladje. Komanda flote ga je ocenila kot najboljšega, zato je bil imenovan za začasnega komandanta in vodjo torpednega tečaja na šolski ladji »Valebich«, kjer je dal prav tako namestiti lansirne cevi. Tedaj ni bil edini v istem času, je pa dosegel najboljši rezultat.

Tako je Rihard Pogačnik »našel« svojo stroko. Zaradi uspešnega delovanja v njej je bil že 1. maja 1884 povišan v kapetana fregate. Med tem je novembra 1883 prevzel komando parnika »Andreas Hofer«. Po izkrcanju je bil imenovan za komandanta šolske ladje »Schwarzenberg«, kjer je ostal do decembra 1886. Na obeh ladjah je poleg poveljevanja – vodil torpedne tečaje in tako formiral prve torpedistične oficirje, ki so nato razvijali to stroko v zavidljivo višino. Izgleda, da je v tem času dal določene napotke za izboljšanje torped, ki jih je torpedna tovarna na Reki kasneje upoštevala. Tako je postal Pogačnik pravzaprav pionir torpedistike v Avstriji

in kot tak eden najuglednejših oficirjev tedanje avstrijske vojne mornarice. Tedanji komandant mornarice admiral Maksimiljan Daublebsky von Sterneck, ki je že zaradi nezaupanja do Italije budno spremljal vse borbene novosti in jih sprejemal v svojo koncepcijo moderne mornarice, je tudi Pogačnika visoko cenil. Pionirsko delo, ki ga je opravil, je bilo vredno nagrade. Že kmalu po prevzemu komande mornarice mu je izročil medaljo za vojaške zasluge. Ko pa se je izkazalo, da je avstrijska torpedistika na takšni višini, da je pravzaprav ravna zapadnoevropskim, je svoje torpedistične oficirje odlikoval z raznimi križci in medaljami. Pogačnik je dobil medaljo za vojaške zasluge z rdečim trakom in čin kapetana bojne ladje (1. novembra 1886). Večina visokih oficirjev se je na tem činu ustavila in tako zaključila kariero. To pa ne velja za Pogačnika. Bil je še premlad in preveč ugleden, da bi ne mogel več koristiti kot pomorščak in najboljši strokovnjak svoje stroke.

Tudi Daublebsky von Sterneck ni računal z zaključkom Pogačnikove kariere. Zato ga je 2. januarja 1886 imenoval za komandanta v železo preoblečene korvete »Donau« in mu poveril transatlantsko misijo. Iz kvalifikacijske listine ni razvidno za kakšno misijo je šlo. Vsekakor so jo izkoristili tudi za to, da so vkrcali kadete in vožnjo izkoristili za njihovo vojaško vzgojo. Gotovo pa je tudi, da so misijo izkoristili za utrjevanje prijateljstva s Španijo, Portugalsko in Rusijo. Ker so bili nekaj časa na Danskem, je na mestu domneva, da so si hoteli ponovno pridobiti zaupanje in prijateljstvo te severne dežele, ker je postajala Nemčija vedno močnejša in – po sklepanju nekaterih krogov – prav tako nevarna kot Italija. Po vsem, kar moremo soditi na osnovi Pogačnikove kvalifikacijske listine, izgleda, da je misija uspela. To med drugim dokazujejo odlikovanja, ki jih je dobil Pogačnik na tej poti. Na Španskem so ga odlikovali s španskim redom za pomorske zasluge (Orden del merito naval), na Portugalskem mu je sam kralj pripel komandni križ portugalskega kraljevega Kristusovega reda. Danski kralj mu je izročil komandni križ danskega kraljevega Danebrog reda. Končno je ladja pristala v Petrogradu, prestolnici ruskega cesarstva. V avdienci pri carju je Pogačnik dobil ruski cesarski orden Sv. Stanislava 2. razreda. Če upoštevamo mehiški cesarski viteški križ Guadalupe ordena, ki mu ga je podelil cesar Maksimilijan v letih 1864–1866 med tako imenovano mehiško ekspedicijo, je bilo rusko odlikovanje peto tuje odlikovanje, ki ga je dobil Rihard Pogačnik. Iz Petrograda se je avstrijska misija vračala proti Jadranu.



Po vrnitvi v Avstrijo je bil Pogačnik dodeljen obalski komandi v Pulju, kjer se je zopet ukvarjal s torpedistiko. Tu je ostal od 16. februarja 1887 do 12. aprila 1888. Razen kratkih vkrcanj na »Don Juanu«, kjer je bil poldrugi mesec komandant, na »Custozzi«, kjer je bil 24 dni sodnik na »Tegethoffu«, ki ga je komandiral 17 dni in na »Laudonu«, ki ga je komandiral v sestavu divizije nekaj mani kot deset mesecev, so bile vse Pogačnikove službe od leta 1888 do upokojitve kopnega značaja. Ves čas se je ukvarjal s torpedistiko in njeno uporabo v floti. Vendar se ni ustavil samo pri tem. Menda se je prvi v Avstriji začel ukvarjati z učinkovito obrambo proti torpedom, predvsem pa z obrežno obrambo proti torpednim napadom. Žal trenutno ni mogoče reči, da je bil v času Daulebskega najbolj navdušen in najbolj verziran torpedistični oficir tedanje avstrijske mornarice, toda v floto so prihajale nove moči in med drugimi tudi odlični Pogačnikovi učenci. Ti so prinesli v torpedistiko nove poglede in nove metode vojskovanja, spričo katerih je bilo Pogačnikovo gledanje nekoliko zastarelo. Tedaj je spoznal, da so učenci prerasli učitelja. Zato je s 55 leti starosti in 37 leti službe zaprosil za upokožitev.

Tu se je Daublebsky von Sterneck izkazal hvaležnega za vse delo, ki ga je Pogačnik opravil v zadnjem desetletju službovanja. 1. maja 1893 je bila v komandi mornarice večja slovesnost, na kateri je Daublebsky sam izročil Pogačniku red železne krone 3. razreda, s katerim ga je odlikoval cesar na njegov predlog. Istočasno mu je izročil ukaz, da se poviša v čin kontraadmirala »ad honores«, s katerim je nastopil penzijo, ki mu je tekla od tistega dne. Kot upokojenec se je Pogačnik umaknil v Trst, od koder je živo spremljal razvoj mornarice do svoje smrti.

Kakšen je bil Pogačnik kot vojak in človek, najbolj odkrivajo njegove letne kvalifikacijske liste. O njegovem jezikovnem znanju in narodni opredelitvi je bil že govor. Ocene njegovih vojaških kvalitiet so vse do leta 1883 med zadovoljivim in prav dobrim. Kot rečeno, so hoteli iz njega napraviti artilerijskega oficirja, ki pa se je začasno prilagodil le iz čuta dolžnosti. Šele ko je odkril torpedno stroko, ki je bila tisti čas še novost, kateri se je predal z vsemi svojimi sposobnostmi, so njegove ocene nenadoma poskočile. Že leta 1883 beremo:

*»V torpednem orožju je temeljito vešč. V tem orožju ima bogate izkušnje, ki jih vedno izpelje tako pri vajah, kakor na vožnji. Kot komandant s torpedi oborožene ladje, je znal to orožje odlično ovrednotiti. V vsakem pogledu je zelo zanesljiv, delaven, poln čuta dolžnosti in smisla za napredek. Stremi za tem, da bi svoje znanje razširil.«*

K temu lahko dodamo, da je bil »do predpostavljenih korektno ubogljiv in odprt do svojih dolžnosti«. Do podrejenih je bil »strog, vendar pravičen in skrben«. Čeprav mu priznavajo dober karakter, ne vedo povedati mnogo o njegovem življenju med oficirji in izven službe. Izgleda, da je bil tedaj precej zamišljen in osamljen prav zaradi poglobitve v novo stroko.

Ta ocena, ki sta jo napisala šef artilerijske komisije kontraadmiral Alex Eberon von Ebersdorf in luški admiral Aloys Pokorny, je prva v vrsti odličnih ocen kasnejšega častnega kontraadmirala Pogačnika. Za primerjavo naj podam še ocene iz leta 1890, ko so ga ocenili kot komandanta fregate »Laudon« in komandanta kopne enote: »Ladjo komandira v zadovoljstvo vseh in manevrira s spretnostjo. Navigacijo uravnava pravilno v vsakih razmerah in primerno lastnostim ladje. Pri moštvu ima odličen red«. Druga ocena iz istega leta se glasi:

*»Svojo težavno in odgovorno službo opravlja prizadevno in jo razumno vodi v popolno zadovoljstvo [nadrejenih]. Stremi za tem, da bi dvignil vojaški duh in obdržal disciplino na [visoki] ravni.«*

Zanimivo pa je, da njegove ocene administrativnih zmožnosti ne dosegajo ravni strokovnih ocen. Leta 1883 je z administrativnimi normami in pravili službe le »delno poučen«, vendar toliko, da »se lahko postavi na višja upravna mesta«. Leta 1890 je »sposoben« in ima »možnosti za vodenje divizijskih komand«, vendar brez priporočila. V drugem polletju istega leta ga v administrativnem pogledu ni bilo mogoče oceniti, čeprav je vršil tudi administrativno službo. Zanimivo je tudi, da ga doseženi višji cilji niso napravili prevzetnega. Z bivšimi tovariši, ki so mu bili zdaj podrejeni je vedno ostal dober tovariš in izvrsten prijatelj. To so glavne črte njegovega karakterja, ki jih lahko povzamemo iz kvalifikacijskih listin.

Potemtakem lahko sklepamo, da je bil odličen vojak, kar ni čudno, če vemo, da je imel v družini vojaško vzgojo že od mladih let. Stremel je po razvijanju borbenih novitet, ne da bi zanemarjal starih borbenih sredstev, s katerimi se je pa ukvarjal le iz službene dolžnosti. Kljub za tiste čase presenetljivi karieri, je znal ostati tudi človek, ki je bil priljubljen tako pri nadrejenih, kakor pri podrejenih. Njegove pomorske kvalifikacije so bile prav tako na zavидljivi višini. Zato se zdi škoda, da se je ustrašil novih pogledov na torpedistiko in ni vztrajal v mornarici še nekaj let, kajti s svojo sposobnostjo bi prav verjetno dosegel še višje časti.

## **Vir**

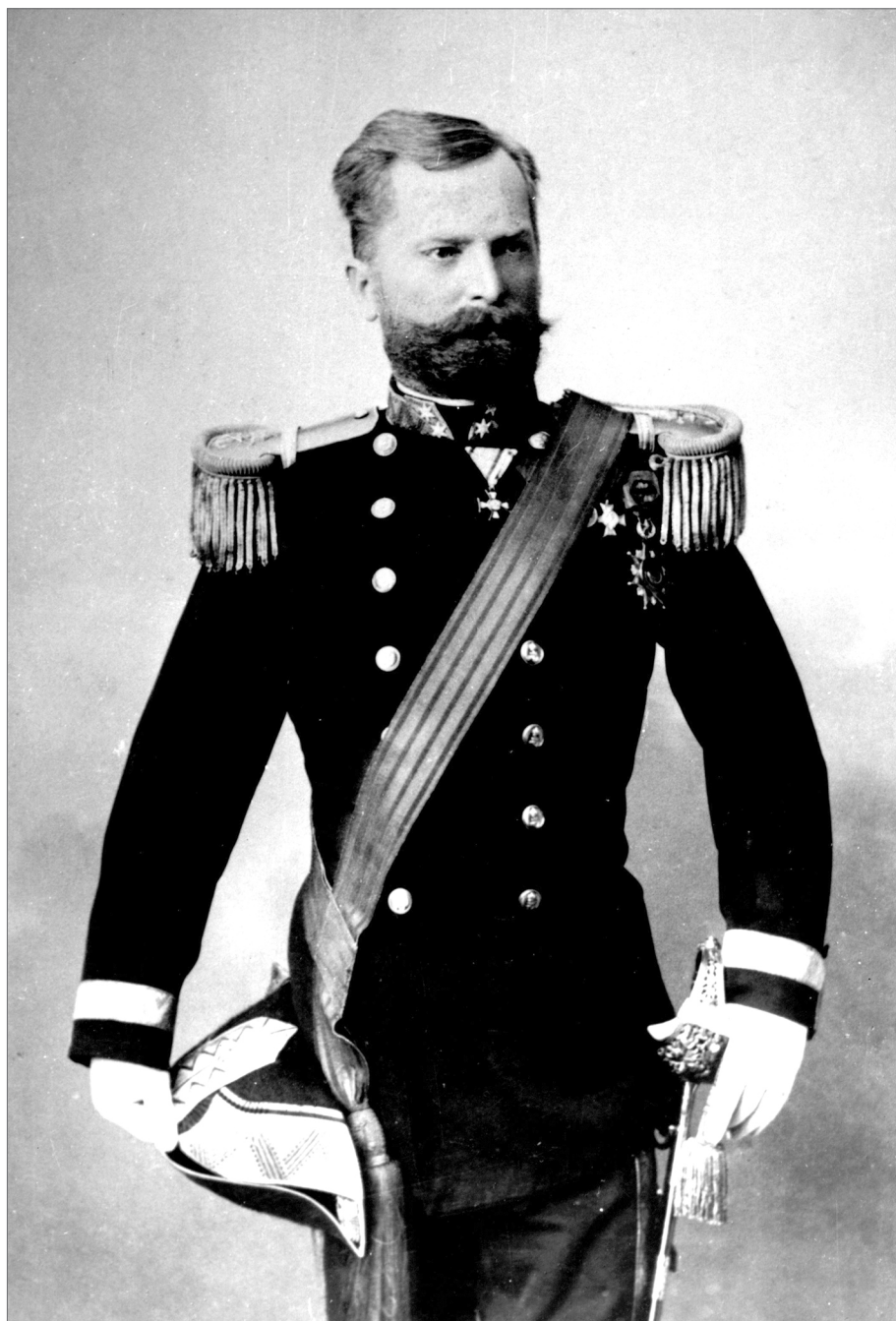
ÖStA, KA: Österreichisches Staatsarchiv, Kriegsarchiv, Marine-Archiv, Personal-Acten, »Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte.«

## Kontraadmiral Karl Žonta (Schonta) iz Celovca (roj. 1841)

V metropoli Koroške se je 4. julija 1841 avstrijskemu državnemu uradniku rodil Karl Žonta (Schonta), ki si do svojega šestega razreda gimnazije ni niti od daleč mislil, da bo postal eden najbolj znanih pomorskih oficirjev svojega časa. Osnovno šolo je dovršil v Celovcu. Na gimnazijo so ga starši poslali v Ljubljano, kjer je bilo več možnosti, da bi se naučil slovenščine, kot v Celovcu. V Ljubljani se je največ družil s slovenskimi dijaki, kar je nanj vplivalo vse življenje. Ne vemo, kakšne načrte je imel za svojo bodočnost. Gotovo je, da bi v mornarico ne prišel, če bi mu v šestem razredu gimnazije ne umrl oče. Očetova smrt je bila zanj odločilna. Družina se je znašla brez sredstev, rednega šolanja ni bilo mogoče nadaljevati. Prav tedaj je avstrijski hidrografski zavod mornarice v Trstu razpisal tečaj za mornariške aspirante (tedaj so jim rekli Marine-Eleve). Karl Žonta se je odločil. Napisal je prijavo in septembra 1858 je bil sprejet v tečaj, ki ga je dovršil z odličnim uspehom. 15. julija 1859 je bil sprejet v mornarico kot provizorični kadet. Že istega leta je odšel na vojno. V Benetkah, kjer je Avstrija pričakovala novo vstajo večno upornega mesta, se je zadržal pet mesecev in pol deloma na korveti »Dandolo«, deloma med uradniki in oficirji pomorskega arsenala.

Ko je bila vojna s Piemontom in Napoleonom III. končana in neposredna nevarnost za Benetke mimo, je odšel Žonta na izpopolnjevanje. Vkrcal se je na fregato »Venus«, ki je tedaj vozila dijake vojnopomorske akademije v Trstu na praktične vožnje na relaciji Trst–Pulj–Benetke–Trst. Po devetih mesecih plovbe je odšel v Pulj, kjer so ga vkrcali na korveto »Karolino« kot artilerijskega pripravnika. Konec leta 1860 je bil imenovan za efektivnega kadeta. Na tej stopnji je ostal do 1. maja 1866, ko je bil povišan v zastavnika bojne ladje. V tem času je plul na fregati »Adria« (6 mesecev), na oklepni fregati »Salamander« (2 meseca), na topnjači »Streiter« (3 mesece), na fregati »Donau« (poldrugi mesec) in spet na »Adrii«. Čas med dvema ukrcanjema je izrabil, da je opravil izpopolnjevalni tečaj v Hidrografskem zavodu v Trstu.

Dne 10. marca 1863 je bil vkrcan na korveto »Friedrich«, na kateri je ostal celih 25 mesecev. To je bil čas nemško-danske vojne zaradi Schleswig-Holsteina, ko je bila tudi Avstrija naprošena, da pomaga napasti dansko floto v Severnem morju, ki je delala Nemcem precejšnje



Kontraadmiral Karl Žonta.

preglavice. Avstrija se je odločila priskočiti Nemčiji na pomoč, ne glede na to, da jo je Danec Hans Birch von Dahlerup leta 1849 rešil iz zagate z uspešno blokado Benetk. Pod komando tedanjega kapetana bojne ladje Wilhelma Tegetthoffa je del avstrijske eskadre odplul v Severno morje in se pri Helgolandu spopadel z dansko floto. Tu je Tegetthoff prvič pokazal svoje velike strateške in taktične sposobnosti. Ekspedicije se je poleg drugih Slovencev udeležil tudi mladi Karl Žonta na korveti »Friedrich«. Izgleda, da se je dobro izkazal, kajti po vrnitvi so mu pripeli vojno medaljo. Kmalu nato je dobil še spominsko medaljo na omenjeni vojni pohod.

Skupaj z odločbo o povišanju v zastavnika bojne ladje je 1. maja 1866 dobil premestitev na topnjačo »Seehund«. 20. junija istega leta se je hrabro boril v bitki pri Visu in si zaslužil vojaško medaljo za zasluge. V obeh bitkah so prišle do izraza predvsem njegove artilerijske sposobnosti. Kmalu po bitki je bil premeščen v Pulj, kjer je ostal skoraj dve leti in pol kot adjutant artilerijskega skladišča. Ta služba je odločila vso njegovo kasnejšo kariero. Tu se je dodobra spoznal s tedanjo artilerijo in njenimi pomanjkljivostmi. Skoraj vsako svoje vkrcanje je odslej uporabil za študij pomanjkljivosti artilerije. Obenem je študiral, kako bi se dalo izboljšati in modernizirati. To je počel, ko je bil drugi artilerijski oficir na fregati »Venus« marca in aprila 1869 in na korveti »Helgoland« od maja do junija istega leta. Z isto mislijo se je ukvarjal v skladišču orožja v Pulju, kjer je bil od junija 1869 do februarja 1872.

Toda šef mornariške sekcije pri vojnem ministrstvu admiral baron Pöck, ki je bil obenem tudi komandant mornarice, je hotel preizkusiti še druge njegove sposobnosti. Dober mesec po povišanju v poročnika bojne ladje ga je Pöck 11. februarja 1872 imenoval za svojega ordonanca. Na tem položaju je ostal do 21. junija 1874. Ker mu življenje v ministrstvu ni posebno ugajalo, se ni preveč izkazal. Kot kazen se zdi njegova naslednja služba: celih štirinajst mesecev je bil na položaju oficirja straže na korveti »Dandolo«. Čeprav ni imel direktnega opravka z artilerijo, se je tu ukvarjal v glavnem z izboljšavami ladijskega topništva. To je opazila komanda flote, ki ga je razrešila dotedanje dolžnosti in postavila za adjutanta komande mornariškega arsenala v Pulju, kjer je ostal štiri leta in pol, tj. do 20. 1. 1879. Čeprav bi po funkciji lahko sodili drugače, se je v arsenalu v glavnem ukvarjal z ladijsko in ostalo pomorsko artilerijo. Pripisujejo mu v glavnem vse izboljšave, ki jih je avstrijska mornariška artilerija dosegla v tej dobi. Marsikatero njegovo idejo so artilerijski inženirji sprejeli, marsikatero jim je tudi vsilil. Ostali del leta 1879 in januar 1880 je preživel kot

»detail oficir« na korveti »Donau« in topnjači »Albatros«, kjer je praktično uporabil »svojo« artilerijo. Ker se je obnesla, je bil 31. januarja 1880 imenovan v komisijo, ki naj bi preorientirala puljski arsenal v neke nove železne gradnje. Njegova naloga je bila skrb za topove na projektiranih ladjah. 4. aprila je bil poslan v vojno komando v Zadru po enakih poslih. Že prvega julija istega leta se je vrnil v Pulj in prevzel mesto predavatelja na petmesečnem oficirskem artilerijskem tečaju.

Med drugimi ladjami, ki so bile opremljene po njegovih zamislih, je bila artilerijska ladja »Novara«. 26. januarja 1881 je bil imenovan za artilerijskega oficirja »Novare«, z nalogo da izvežba artilerijsko posadko, predvsem podoficirje in oficirje, v novem načinu vojskovanja. V dveh letih je priredil štiri artilerijske tečaje. Tedaj je formiral vrsto dobrih artilerijskih oficirjev in podoficirjev, ki so bili kasneje premeščeni na druge ladje, kjer so svoje na novo pridobljeno znanje prenašali na mlajše. Ko je bilo konec četrtega tečaja, je dobil ukaz, da se prekrca na šest let staro oklepnico »Tegetthoff« in ugotovi, kaj je narobe z artilerijo. Ker je ladijski artileriji deloma sam botroval, je tudi tam priredil artilerijski tečaj, ki je imel dokajšnje uspehe. Na zahtevo štaba mornarice je poleti 1883 pred artilerijsko komisijo štaba flote poročal o stanju tedanje ladijske artilerije, predvsem pa o prednostih nove postavitve topov. V poročilu je priporočil izvežbanje novega kadra. Med člani štaba so bili oficirji starega tipa, ki so ostali pri starem načinu vojskovanja in so se njegovim idejam uprli. Toda poročilo je poslušal tudi kontraadmiral Maksimilijan Daublebsky von Sterneck, ki je tedaj prevzemal komando mornarice. Poročilo je na Daublebskega napravilo globok vtis. Na pozornici bodoče avstrijske mornarice sta se znašla dva Celovčana, od katerih je mlajši, tj. Žonta, vedno podpiral starejšega v vseh njegovih hotenjih po povečanju in modernizaciji mornarice in njene udarne moči. Daublebsky je dal Žonto imenovati za glavnega »detajl oficirja« na šolski ladji »Minerva« z nalogo, da organizira še en artilerijski tečaj, ki ga je Daublebsky sam večkrat obiskal. Z uspehi je bil zadovoljen.

Nagrada za uspešno opravljeno delo je hitro prišla. 1. avgusta 1884 se je Žonta znašel na korveti »Fruntsberg«, ki je še istega dne odpotovala v transatlantsko misijo s kadeti, ki so v tistem letu dokončali šolanje. Kot glavni »detail oficir« ladje je imel Žonta nalogo formirati vrsto dobrih artileristov, ki naj bi prevzemali nove topove in urili posadke.

Po vrnitvi s potovanja je bil Žonta prestavljen v komando vojne luke v Pulju, kjer se je ukvarjal z obalno artilerijo in utrdbenimi deli. Nato je bil



poklican na admiralštabno jahto »Greif«, kjer je vpričo Daublebskega vodil oficirski tečaj o novi ladijski oborožitvi za admiralštabne oficirje. Tedaj se je dokončno utrdilo zaupanje Daublebskega v Žonto. Po kratkem vkrcaju na oklepni kazemati »Lissa« ga je Daublebsky poslal v Trst, kjer je preverjal moč utrdbenih del na italijanski meji in pregledal delo za obrambo mesta samega. Pregled je opravil tako temeljito, da ga je Daublebsky odlikoval s križcem za vojaške zasluge in činom kapetana korvete.

Daublebsky je imel rad okoli sebe sposobne oficirje. Zato je Žonto v drugi polovici leta 1886 poklical v mornariško sekcijo, da bi utrdil organizacijsko pisarno. To je bila pravzaprav le krinka za Žontovo nadaljevanje artilerijskih izboljšav. Vztrajno je študiral in propagiral novo oborožitev na ladjah in dokazoval nezanesljivost položaja na Jadranu spričo rasti italijanske vojne mornarice v jadranskih lukah. S takšnim dokazovanjem je naredil Daublebskemu velikansko uslugo. Avstrija je tudi spričo že formiranega kadra končno pristala na moderno oborožitev mornarice in na gradnjo novih ladij.

Toda časi so bili takšni, da je bilo treba računati tudi na tiste starejše oficirje, ki so bili proti jeklenim ladjam in moderni oborožitvi. Zato je bilo treba učinkovitost nove oborožitve občasno demonstrirati. Daublebsky je 1. avgusta 1889 naročil Žonti, naj kot komandant »topnjače« z moderno oborožitvijo »Nautilus« usposobi za boj celotno divizijo, ki ji je pripadal. V desetih mesecih je postala ta divizija artilerijsko najbolj popolna enota avstrijske vojne mornarice. Medtem je bil zlomljen odpor najbolj nevarnih starejših oficirjev, ki so prešli v tabor »modernistov«. Zaradi tega uspeha je bil Žonta spet dodeljen organizacijski pisarni mornariške sekcije. Od tu je kot vodja poslovne pisarne sprovajal plan oborožitve mornarice z modernim orožjem, obenem pa pomagal Daublebskemu do vedno novih ladij. Plan modernizacije mornarice se je počasi a vztrajno izpolnjeval. Verjetno je bila tudi Žontova zasluga, da Avstrija ni gradila železnih velikank, ki so bile v tistem času še silno okorne, marveč manjše, okretnejše ladje z veliko udarno močjo, ki naj bi služile predvsem obrambi. Vse to je Žonti pripomoglo do čina kapetana bojne ladje, ki ga je dobil 1. novembra 1893.

Novembra 1893 se je Žonta zopet preselil v Pulj. Daublebsky je hotel, da bi bil s svojim znanjem prisoten pri delih za utrditev vojne luke. Od tedaj dalje se je Žonta deloma kot artilerijski referent komande luke, deloma kot kratkotrajen komandant raznih ladij, ki so bile stacionirane v Pulju (oklepna Kaiser Max, fregata »Laudon«), deloma kot artilerijski

načelnik vojne luke ukvarjal z obrambnimi napravami tako v Pulju kakor v Trstu in drugje v Istri. Po njegovih nasvetih so bili utrjeni tudi nekateri dalmatinski otoki, kakor npr. Vis in Korčula.

Prav tako so po njegovem nasvetu utrjevali nekatere vojne luke v Dalmaciji in Boki. Za to svoje delo je bil nagrajen z ordenom cesarske krone 3. reda.

Zaradi prakse, ki si jo je pridobil s temi deli, in zaradi velikanskega teoretičnega znanja, ki si ga je pridobil z vztrajnim študijem, ga je Daublebsky vrnil na mesto predstojnika oboroževalnega urada, kjer je ostal do upokojitve 1. novembra 1897. Vendar je že stari in smrtno bolni Daublebsky tedaj pozabil nanj. Tako je bil upokojen kot kapetan bojne ladje, česar sicer sam ni občutil kot krivico, kot krivico pa so to občutile generacije mornariških artilerijskih oficirjev, ki jih je on vzgojil. Med njimi je bil tudi admiral grof Montecuccoli, ki ga je kot komandant mornarice leta 1909 povišal v kontraadmirala z rangom od dneva upokojitve. Umrli je leta 1911 v Pulju.

Iz ocen, ki so mu jih dajali nadrejeni oficirji, ni mogoče vedno spoznati njegovih sposobnosti. Le tu in tam je govora o interesu za artilerijo, vse drugo je bolj medlo. Šele ocena iz leta 1881 prinaša nedvomno pozitivne lastnosti njegove vojaške osebnosti. Medtem ko ni bilo priložnosti, da bi ocenili njegovo navtično znanje (razen tega, da je samostojno manevriral tender »Gemse«), je že videti, da bodo vse njegove kasnejše ocene slonele na njegovem odnosu do pomorske artilerije in tako imenovane »bitke na daljavo«.

*»Poseduje teoretično in praktično znanje vzornega artilerijskega oficirja. Je zelo pridren in zanesljiv. Z najboljšim uspehom in vestnostjo izvršuje svoje službene dolžnosti in to iz lastnega hotenja in ljubezni ter interesa za svojo [tj. artilerijsko] stroko. Prizadeva si, da bi svoje znanje še razširil.«*

Ti skopi stavki ocenjevalcev, tj. kapetana korvete Hermana Heinzela in kapetana bojne ladje Williama Listera, odkrivajo bodočega organizatorja avstrijske ladijske in obalne artilerije. Dejansko so vse kasnejše ocene le nadaljevanje in potrditev ocene iz leta 1881. Če k temu dodamo še oceno za administrativno znanje, kjer ocenjevalci pravijo, da ima »obširno znanje upravnih in organizacijskih predpisov« in da je »zelo primeren za pisarniško delo«, potem lahko razumemo, zakaj ga je Daublebsky von Sterneck hotel uporabiti tako v mornariški sekciji vojnega ministr-

stva kakor na sami obali v posrednem in neposrednem upravljanju artilerije. Ker kot Slovenec ni zaupal Italiji, mu je bilo lahko postati glasnik avstrijske moderne oborožitve na morju. Avstrija mu je bila za Slovence »manjše zlo«.

Drugače je bil »do predpostavljenih ubogljiv, do dolžnosti odprt, nasproti podrejenim sicer strog, vendar pošten in skrben. V vsaki enoti, kjer je služil, je imel vzorno, vendar neprisiljeno disciplino. V službi in izven službe je bil dober in priljubljen tovariš s prikupnim občevanjem.« Tudi ta del ocene se v naslednjih letih izboljšuje predvsem s poudarkom na njegovih pedagoških sposobnostih.

Toda ocena ne bi bila popolna, če ji ne bi dodali še narodnostne karakteristike: »Govori in piše nemško in ilirsko (tj. slovensko) zelo dobro in korektno. Zna zadostno italijansko in po lastni izjavi francosko in angleško«. Iz zapisa je razvidno, da je slovenščino predrzno postavil pred drugim obveznim jezikom, tj. italijanščino, kar je razumljivo, če pomislimo, da je prišel v mornarico iz ljubljanske gimnazije, kjer se je gotovo navzel slovenskega narodnega duha. Lahko torej rečemo, da je bil Žonta resnično slovenski oficir. Največjo nevarnost je videl v imperialističnih težnjah Italije, ki je že neprikrito segala po slovenskih krajih in dalmatinski obali. Zato mu je bila ohranitev Avstrije dolžnost, ki se ji je posvetil prav zaradi tega, ker je – po njegovem – to predstavljalo večjo garancijo za obstoj slovenskega naroda. V tem duhu je vzgajal tudi oba svoja sinova, ki pa za njegove nauke nista bila popolnoma dovzetna.

Končno lahko rečemo, da je bil Žonta eden najboljših članov velike in sposobne oficirske ekipe admiral Daublebskega, ki je Avstriji dokazovala, da je konfrontacija z Italijo neizogibna kljub zavezništvu in navideznemu prijateljstvu. Žonti lahko štejemo v čast dejstvo, da je postal član te ekipe iz prepričanja, da je to pot za ohranitev celovitosti slovenskega narodnega ozemlja.

## **Vir**

ÖStA, KA: Österreichisches Staatsarchiv, Kriegsarchiv, Marine-Archiv, Personal-Acten, »Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte.«



## Veliki admiral Anton Haus iz Tolmina v prvi svetovni vojni (roj. 1851)

Ena najmanj raziskanih osebnosti 1. svetovne vojne je vsekakor naš tolminski rojak, dijak novomeške gimnazije in kasneje najuspešnejši oficir avstrijske vojne mornarice, veliki admiral Anton Haus. Sin preprostih primorskih staršev (oče gozdar, mati gospodinja) je zgodaj osirotel. Prišel je k sorodnikom na Dolenjsko, ki so mu omogočili študij na gimnaziji. Kot odličen dijak je bil, kolikor mi je znano, najmanj petkrat vpisan v zlato knjigo te šole. Na gimnaziji, med slovenskimi dijaki, se je navzel slovenskega narodnostnega duha in bil do smrti zvest naročnik Slovenskega naroda. V določeni meri lahko rečemo, da se je že v mladosti bavil z narodno politiko. Čeprav ni znano skorajda nič o njegovem političnem življenju, lahko rečemo, da je v Novem mestu glede tega zapustil dober vtis.

Po končani gimnaziji se je 1. novembra 1869 v starosti 18 let (rojen je bil 1851) vključil v avstrijsko vojno mornarico kot aspirant. 1. novembra 1873 je napredoval v zastavnika bojne ladje. Do leta 1892 je bil skoraj neopažen. Na poti okrog sveta s korveto »Saïdo« so pa njegove pomorske in oficirske kvalitete prišle tako očitno na dan, da se ni mogel več držati ob strani. 1. novembra 1894 je postal kapetan kor vete. Od tedaj gre njegova pot strmo navzgor. 1897. leta je bil povišan v kapetana fregate. 2. januarja 1901 je bil že kapetan bojne ladje. 3. decembra 1905 je bil imenovan za kontraadmirala, 3. oktobra 1910 pa za viceadmirala. Še pred začetkom vojne mu je bila zaupana komanda avstrijske vojne mornarice, ki jo je vodil do svoje smrti. 13. junija 1916 ga je cesar imenoval za velikega admirala (Gross-admiral). Umrli je 8. februarja 1917. Kljub veliki karieri, ki jo je treba v marsičem primerjati s kariero drugega velikega Jugoslovana v avstrijski vojski, generala Borojeviča je ostal zvest sin svojega naroda in je marsikdaj izrekel ali zapisal misli, ki pričajo, da je bil v duši Slovenec in da je mislil na svoj narod z ljubeznijo.

Pred leti je Mestni muzej v Piranu odkupil 73 pisem, razglednic in drugih dokumentov, napisanih z njegovo roko. V vseh pismih izraza globoko ljubezen do Dolenjske, predvsem do okolice Šentjerneja in do gradu Draškovec, kjer je bila doma njegova soproga in kjer je imel v Trenčevi družini najzvestejše sorodnike in prijatelje. Izraža pa tudi misli, ki jih je vredno podrobneje opisati.

Predvsem naj poudarim, da je obtoževal vojno kot največje zlo človeštva. V mnogih pismih to izrecno poudarja. Habsburška dinastija je



Admiral Anton Haus.



mного izgubila v njegovih očeh, ko se je pustila prepričati od Nemcev, da je napovedala vojno Srbiji in s tem povzročila intervencijo Rusije, Anglije in Francije ter na drugi strani Nemčije v splošnem evropskem klanju, ki je že na začetku grozilo, da se bo sprevrglo v svetovno vojno. Kljub temu, da je bil dober taktik in strateg, je že v prvih dneh vojne sprevidel, da proti premoči francoske in angleške mornarice v Sredozemlju avstrijska mornarica ne bo mogla opraviti mnogo. Francozi in Angleži so blokirali Otrantski kanal ter uporabljali luko Bar, da so pošiljali Črnogorcem pomoč v orožju, opremi in živilih. Haus ima nasproti Črnogorcem sicer ostre besede, vendar jih občuduje. Skoraj da mu ne uspe imeti jih za sovražnike.

Stanje, ki se je začelo z blokado Otrantskega kanala, ga ni toliko vznemirilo, ker je vedel, da niti Francozi niti Angleži niso imeli ozemeljskih zahtev do Balkana. Vznemirjalo pa ga je stanje v Italiji. Kljub temu, da je Italija pripadala trojni zvezi z Avstrijo in Nemčijo, Haus italijanskim politikom ni zaupal. Vedel je za tržaški in istrski iredentizem, vedel je tudi za apetite italijanske buržoazije po Dalmaciji. Sicer ni vedel za prizadevanja italijanske diplomacije, da bi se Italija približala silam Antante, vendar je bilo njegovo nezaupanje tolikšno, da se je prav zaradi Italije odločil za takiko stroge obrambe. Res je, da je prihajalo do manjših prask med francoskimi in avstrijskimi ladjami pri vhodu v Boko, pa tudi do bombardiranja ja francoskih transportov po avstrijskih hidroplanih, vendar se Haus za nobeno ceno ni hotel spustiti v pravo bitko.

Zakaj je tako ravnal? V pismu z dne 6. novembra 1914, naslovljenem na Franca Trenca v Ljubljano, deloma pojasnjuje svoje stališče do vojne v Jadranu. Predvsem je bila Boka in z njo vred vsa dalmatinska obala zelo slabo utrjena. Če bi ne bilo mornarice, bi jo bilo zelo lahko zavzeti. Samo Boka je potrebovala za obrambo 4 bojne ladje, 4 križarke, 4 rušilce, 12 torpedovk, 3 podmornice in 4 hidroplane. Koliko mornariških enot je branilo Dalmacijo, Haus ne navaja, vendar jih je moralo biti precej.

Obrambna strategija pa je naletela na odpor tako v sami mornarici kot zaledju. Haus piše:

*»Dobivam pisma oficirjev in moštva, ki se hočejo boriti, zmagati ali umreti in podobne neumnosti. Prav tako prejemam anonimna pisma civilistov, ki me silijo naj napadem, se mi rogajo itd. Nihče pa ne premisli, da je sovražna premoč tolikšna, da bi nam celo uničenje Francozov [na Jadranu] ne prineslo nič razen slave! Na vsak način pa bi veliko izgubili. Če bi nas takšna zmaga stala samo pol naše flote – in to bi mogli upati samo optimistični norci – bi se tega najbolj vese-*



*lil naš tretji zaveznik, ki bi se takoj počutil gospodarja na Jadranu in v vsem Sredozemlju».*

Tako dobro je Haus poznal italijanske pretenzije, da je že leta 1914 vedel, da njihovo zavezništvo ni pomenilo za Avstrijo in Nemčijo popolnoma nič. Zato »se mora flota obdržati intaktna in se sme zastaviti samo proti sovražniku, ki goji najhujše namene,«. Flota se sme torej uporabiti samo proti Italiji, »kjer hi zmaga ali poraz pomenila resnično odločitev za vso obalo«. Toliko izvemo iz omenjenega pisma. Vsekakor je to mnogo. Z majhnimi praksami je odbijal francoske in angleške ladje proti jugu in se medtem pripravljaj na akcijo proti tretjemu zavezniku, o katerem je vedel, da se bo Avstriji in Nemčiji izneveril.

Naj poudarim, da je upal v avstrijsko zmago na kopnem. V tem primeru »bo spravila našega sosedo k pameti njegova lastna bojazljivost. In v tem primeru jaz ne bom postal slaven mož!« Kljub takemu upanju se je pripravljaj. Načrt za napad na italijansko obalo je izgotovil več mesecev prej, preden je Italija odpovedala zavezništvo in stopila v vojno proti Avstriji. Dunaj in Berlin nista bili zadovoljna s Hansovo taktiko. Poglejmo, kaj pravi: »Sovražnik mi povzroča mnogo manj nevšečnosti kot lastne oblasti, ministrstva, posebno pa Nemci, ki vedno kaj hočejo od mornarice.« Tako je pisal 2. aprila 1915. Toda niso ga mogli prisiliti, da bi delal drugače.

Šele ko je Italija stopila v vojno, se je odločil. Vedel je, da avstrijska armada na obeh italijanskih frontah ni bila pripravljena, zato je bilo potrebno vsaj deloma usmeriti pozornost italijanskega generalnega štaba na obalo, da bi omogočili avstrijski vojski na soški fronti, da se utrdi in pripravi na obrambo. Hansov načrt je predvideval iznenada in hkrati napasti pomembnejša mesta na vzhodni obali Italije. 18. junija 1915 je pisal Trenčevim v Draškovcu, da je avstrijska flota na binkoštni ponedeljek krenila iz svojih baz in napadla mesta Brindisi, Bari, Mola, Trani, Molletta, Barletta, Manfredonija, Viesti, Termoli, Ancona, Fano, Pesaro, Rimini, Carsini in posebno Benetke. Uspeh akcije je bil za tisti čas ogromen. Poleg uničenih železniških naprav vzdolž obale so Avstrijci potopili eno bojno ladjo, eno podmornico in sestrelili eno letalo. Potopljenih je bilo nekaj trgovskih parnikov, več pa poškodovanih. V isti akciji so Francozi izgubili dve bojni ladji in eno podmornico, ki so jo Avstrijci ujeli. Toda najvažnejši učinek Hausove akcije je bil več kot tritedenski zastoj v izvedbi italijanske mobilizacije, kar je pomenilo dejansko razbremenitev soške fronte.

Akcijo je vodil Haus osebno. S tem je tako avstrijskim oblastem kot Italijanom dokazal, da mu ne manjka odločnosti in preudarne hrabrosti. Toda takoj po akciji je nadaljeval s svojo prejšnjo taktiko obrambe obale. Skrbno je pazil, da se italijanske in francosko-angleške enote niso preveč približale avstrijski obali. Že v prvem letu vojne je spoznal važnost hidroplanov za pregon sovražnih ladij. Zato jih je odslej na veliko uporabljal in hranil plovne bojne enote za skrajno silo in važnejše akcije.

Še en moment v njegovem odnosu do vojne je treba obravnavati. Avstrijsko strategijo in taktiko v Galiciji je imel za zgrešeno in neumno! »Kje bi bili mi, da niso Nemci z nami v Galiciji!« Ni treba poudarjati, da je smatral, da bi Rusi pregnali Avstrijce daleč v notranjost države, če v Galiciji ne bi bilo tudi Nemcev. Toda Haus Nemcev ni maral. Niti Hindenburga in drugih vojaških osebnosti, niti cesarja Wiljema in drugih politikov ni cenil, čeprav je vedel za njihove vojaške in politične sposobnosti. Cenil jih pa ni prav zaradi tega, ker so bili – Nemci in zagrizeni militaristi.

Že na začetku vojne so Nemci razmišljali o takoimenovani »totalni vojni«. Vedeli so, da Anglija in Francija ne bi mogli zdržati nemškega pritiska na frontah brez dobav Združenih držav Amerike in drugih držav onkraj oceana ter francoskih in angleških kolonij v Afriki. Zato so hoteli preprečiti, da bi sile Antante dobivale pomoč iz tujine. To so hoteli preprečiti s podmorniško vojno proti vsem trgovskim ladjam, ki so vozile pomoč antantnim silam.

Nemci so najmanj od poletja 1915 pritiskali po eni strani na Hausa, po drugi pa na cesarja Franca Jožefa in kasneje na Karla, da bi pristali na tak način vojskovanja. Hans je imel lahko stališče. Totalni vojni se je uprl. Uprl se je prav tako Franc Jožef. Iz pisma 27. januarja 1917 pa izvemo, da je nasprotoval podmorniški vojni tudi cesar Karl. Nekako s ponosom piše Hans o tej zadevi: »Naš cesar ni hotel ničesar vedeti o tej podmorniški vojni, tudi naš zunanji minister in Tisza sta bila proti.« S tem je Hans posredno povedal, da je nasprotoval tudi sam in da ga je bilo težko prepričati o potrebi in koristnosti te skrajne mere.

Sicer pa se je sam vsaj od druge polovice leta 1916 bojeval proti italijanskim in francoskim tovornim ladjam, ki so prevažale hrano in vojni material čez Otrantski kanal v Albanijo, in jih brezobzirno potapljal. A tu je šlo za boj, ki je bil del Hausove taktike za obrambo obale. Tu je šlo za celotno obalo od Trsta do albanske meje. Ni težko uganiti, da je kmalu po začetku vojne, kljub upanju v zmago na kopnem, zdvomil v zmogljivost avstrijske armade in njeno sposobnost, da bi se obdržala na toliko

frontah. Nekako porogljivo govori o teh stvareh. Vedel pa je, da je dualizem v Avstro-Ogrski preživel, da je potrebno, za regeneracijo cesarstva, urediti državo na popolnoma nov način. In pri tem novem načinu urejanja države ni prezrl južnih Slovanov. Ti bi lahko bili rešitelji teritorialne celovitosti cesarstva ali pa tudi pogrebci državne tvorbe, ki jih je držala v dvojni odvisnosti. V tem drugem primeru bi morala nujno nastati samostojna južnoslovanska država. Toda v enem kakor v drugem primeru je bilo važno ohraniti obalo. Zaradi tega je bil tako oster proti Italijanom. Seveda je povsem verjetno, da je Haus mislil na trialistično urejeno avstrijsko cesarstvo, pri čemer bi prišli Slovenci, Hrvati in Bosanci z Bokelji do takšne samostojnosti, kakršno je imela madžarska polovica države. Nič manj verjetno pa ni, da je upošteval tudi popolno samostojnost južnih Slovanov. V obeh primerih je bilo namreč življenjsko važno preprečiti okupacijo Dalmacije in Boke po Italijanih in drugih silah Antante.

V svojih pismih ne pove, ali je vedel ali vsaj kaj slutil o londonskem paktu. Vedel pa je za apetite italijanske buržoazije. Sam poroča, da je prebral 10 do 12 italijanskih časopisov dnevno. Tu se je mogel seznaniti ne samo s politiko italijanske vlade, temveč tudi s tem, da je italijanski industriji primanjkovalo tržišč in da bi bila Dalmacija v italijanskih rokah tisti činitelj, ki bi onemogočil gospodarsko neodvisnost avstrijske notranjosti ali tiste države, ki bi nastala onkraj nove meje na razvalinah cesarstva.

Bodi tako ali drugače, (nagibam se k misli, da je mislil na samostojno državo avstrijskih južnih Slovanov, kajti večkrat pove, da mu Dunaj ni prav nič simpatičen) njegova obrambna strategija in taktika je omogočila, da se je avstrijska vojna mornarica obdržala skoraj v celoti. Kljub temu, da je umrl pred koncem vojne, se je njegova koncepcija vojne na Jadranu obdržala. Njegovi nasledniki kljub pritisku Dunaja in Berlina niso spremenili taktike. Celo več! Kljub temu, da je bila 31. januarja 1917 proglašena brezobzirna podmorniška vojna, se Avstrija te igre ni udeležila, kakor bi se morala. Verjetno gre tudi za to zasluga admiralu Hausu, kajti nekatera dejstva pričajo, da je na smrtni postelji svaril proti takšnim avanturam.

Iz vsega navedenega imamo priliko spoznati, da je bil Anton Haus komplicirane narave. Po eni strani je verjel v zmago Avstrije brez svoje zasluge, po drugi strani je to vero kaj kmalu izgubil. Po eni strani je vedel, da je Avstro-Ogrska država nenaravna tvorba, in bi rad videl, da bi se spremenila, po drugi strani pa se je zanjo boril v neštetih majhnih akcijah. Vedel je, da avstrijsko kopno ne more biti gospodarsko samostojno brez obale in morja, da prav tako ne more biti samostojna država, ki naj

bi morda nastala v zaledju Dalmacije, Hrvaškega Primorja in Istre, če bi se obale polastili Italijani. Zato mu nista bili sovražnik št. 1 niti Francija niti Anglija, ki sta bili prisotni s svojima mornaricama v Jadranu, temveč »naš tretji zaveznik« Italija. Prav zaradi Italije je začel in nadaljeval obrambno koncepcijo vojne do svoje smrti in jo tako vpeljal, da je nasledniki niso mogli niti hoteli spremeniti.

S tem da je preprečil izkrcaje antantnih sil na obali kasnejše Jugoslavije, je dokaj olajšal delo najprej srbske, kasneje jugoslovanske diplomacije, ki sta mogli kljub londonskemu paktu rešiti Hrvaško Primorje, Dalmacijo in Boko Kotorsko.

### **Vir**

Po originalnih Hausovih pismih in drugih virih.



## Kontraadmiral Alojz Praprotnik iz Bovca (roj. 1854)

Ena najbolj kompliciranih osebnosti avstrijske vojne mornarice ob koncu prejšnjega in v začetku tega stoletja je bil kontraadmiral Alojz Praprotnik. Rojen je bil v Bovcu 6. februarja 1854. Njegov oče je bil pomorski uradnik v Pulju, zato je sina kaj kmalu odvedel iz primorskih gora v južno Istro, kjer se je že kot otrok popolnoma aklimatiziral. Tako je popolnoma razumljivo, da se nikdar ni več vračal v severno Primorje, vendar ne tako popolnoma, da bi pozabil domačo slovensko govorico. Po dovršeni nižji realki je odšel v Vojnopomorsko akademijo na Reki, ki jo je dovršil 5. julija 1875, ko je bil imenovan za kadeta drugega reda.

Izgleda, da je na začetku zelo težko napredoval, kajti na stopnji kadeta je ostal cela štiri leta. Medtem je plul kar na sedmih vojnih ladjah. Prva je bila bulk »Vulkan«, sledila je korveta »Helgoland«, nato artilerijska ladja »Adria«. Leta 1874 se je vkrcal na korveto »Frundsberg«, leto dni kasneje na korveto »Minervo«. Še istega leta se je vrnil na »Vulkan«, vendar je bil že jeseni premeščen na parnik »Allnoch«, kjer je ostal nekaj več kot eno leto. Zadnja ladja, na kateri je plul v tem času, je bila fregata »Radetzky«, kjer je ostal do konca oktobra 1876. Medtem je bil trikrat na praksi v Pulju kot pomožni oficir v mornariških četah.

Da je težko napredoval, dokazuje najbolj obdobje med leti 1876 in 1884, ko je služil kot zastavnik bojne ladje. Večino tega obdobja je zopet preživel na ladjah. Korveti »Aurora« in »Donau«, parnika »Andreas Hofer« in »Triest« ter artilerijska šolska ladja »Novara« so bile njegovo stalno prebivališče. Le dvakrat se je izkrcal in preživel po nekaj mesecev v arsenalu v Pulju kot vojni uradnik. 1. maja 1884 je bil povišan v poročnika bojne ladje drugega reda. 1. novembra 1887 so ga imenovali za poročnika bojne ladje prvega reda in v tem činu je ostal do 30. aprila 1897. Tudi to obdobje je večinoma preživel na ladjah. Domovanje so mu tedaj bile ladje »Albatros«, »Kerka«, »Triest«, »Ciklop«, šolska ladja »Alpha«, »Kaiser Max« in zopet »Albatros«. Tedaj je imel tudi prve funkcije na ladjah. Vendar to niso bile prave funkcije. Skoraj vedno se pojavlja kot prvi oficir v rezervi. Šele poleti 1895 po triindvajsetih letih službe je postal prvi oficir z vsemi dolžnostmi. Vendar prav tukaj datira začetek njegovega vzpona. 10. septembra 1895 je bil imenovan za komandanta bojne ladje »Dromedar«. To je bila le poizkušnja, kajti 21. septembra istega leta je postal komandant Vojne ladje »Triton«. Še istega leta je bil poslan na bojno ladjo »Monarch«,



Kontraadmiral Alojz Praprotnik.



kjer je bil nekaj mesecev takoimenovani »detailofficier«. Marca in aprila 1896 komandira izvidniški parnik na kolesa »Fantasie«. Nato se vrača na »Monarcha«. 21. 8. 1898 so ga postavili za prvega oficirja v rezervi na bojno ladjo »Wien«. To je bila njegova odločilna služba. 1. maja 1897 je bil povišan v kapetana korvete. Vse službe po tem datumu so le preizkušnja njegovih sposobnosti. Preizkušnje so trajale izredno malo časa, kar pomeni, da se je v dolgi poročniški dobi priučil vsemu, kar ga je lahko čakalo. 30. oktobra 1898 je bil imenovan za komandanta transportnega parnika na kolesa »Andres Hofer«, kateremu je bila 1. januarja 1899 dodana admiralska jahta »Fantasie«. To kompozicijo je vodil skoraj devet mesecev.

V dolgem obdobju plovbe na raznih parnikih se je odlično spoznal s parnimi stroji. Zato je bil 18. septembra 1899 imenovan v komisijo, ki naj bi poskusila odpraviti pomanjkljivosti tedanjih parnih strojev na avstrijskih vojnih ladjah. Vodja komisije je bil od 8. aprila 1900 do 12. maja 1901. Medtem je bil 1. maja 1900 povišan v kapetana fregate. Kot član te komisije je pokazal takšne sposobnosti, da ga je admiral von Spaun opazil. Tedaj mu je zaupal daljšo misijo, ki naj bi preizkusila stroje in splošno vzdržljivost 7200 tonske bojne ladje »Szigetvar«, ki je bila spuščena v morje koncem leta 1900. Kam je potoval, nam njegovi osebni podatki ne povedo. Vemo le, da je šlo za prekoceansko potovanje, ki je trajalo skupno 16 mesecev in 1 dan. 4. oktobra 1904 se je ladja vrnila v Pulj.

Izgleda pa, da je bilo to potovanje tako uspešno, da mu je von Spaun kmalu zaupal drugo, menda še težjo misijo. To pot je potovanje trajalo dve leti in 22 dni. Vemo, da je bil že leta 1903 z ladjo »Triest« na Grškem, v Rusiji, na Danskem in Švedskem. Z isto ladjo je prekoračil Atlantik in zaaplul v venezuelske vode. Nato je plul ob mehiški obali. Od tod je obiskal Panamo. Nato je plul okoli Južne Amerike in se preko Tihega in Indijskega oceana vračal domov. Iz tega časa izhaja pet njegovih odlikovanj. Kmalu po izplutju iz Pulja ga je odlikovala grška vlada z Grškim kraljevim kronskim ordenom drugega reda. Ob vplutju v Odeso so mu Rusi pripeli ruski cesarski orden drugega reda. V Kopenhagnu so mu Danci izročili kraljevi danski orden »Poveljniški križ 2. reda«. Enak orden, to pot švedski, so mu izročili Švedi v Stockholmu. Na tej poti so mu v Venezueli izročili še Bolivarjev orden tretjega reda. Med potovanjem je bil Praprotnik povišan v kapetana bojne ladje (1. maja 1904).

Po vrnitvi v Avstrijo ga je čakalo imenovanje za komandanta 15.000 tonske oklepnice »Babenberg«, ki je bila dograjena leta 1902. S to ladjo je leta 1906 opravil potovanje v Turčijo, kjer je bil odlikovan s turškim ce-

sarskim Medžie ordenom drugega reda. S tem potovanjem se je dovršila njegova plovna kariera. Po vrnitvi so ga imenovali v mornariško kontrolno komisijo, kjer je ostal do upokojitve 1. januarja 1909. Upokojen je bil v činu kontraadmirala. Kot član kontrolne komisije je živel na Dunaju, kjer je kasneje tudi ostal. Umril je leta 1918.

V 37 letih službovanja je bil točno na 100 različnih položajih. Večino tega časa je preživel na ladjah, vendar opažamo njegove sledi tudi v pomorskih četah, arsenalu, v različnih komisijah in drugod. Njegove ocene sprva niso kaj prida. Šele v prvem tromesečju 1885 se je stvari delno zasukala. Tedaj sta ga ocenila komandant artilerijske ladje »Albatros« kapetan fregate Joseph Wojtry in njegov prvi oficir poročnik bojne ladje Wilhelm Morth.

*»Na morju je pazljiv in zanesljiv. Dobro manevrira jadrnice in parnike. Njegovo praktično in teoretično znanje je dobro. Je zanesljiv navtični oficir. Prat tako je zanesljiv v upravnih in organizacijskih predpisih. Ima dobre uspehe, je delaven in ambiciozen. Stremi po večji usposobljenosti. Dober je njegov odnos do službe. Proti predpostavljenim je korekten, do dolžnosti odprt, do podrejenih strog in resen. Je zelo družaben in lepega obnašanja. Zdrav in močan. Ko je v službi, hitro vse opazi.«*

Vendar je v tej oceni še nekaj ostankov starih ocen. Čeprav imamo v oceni trditev, da je zanesljiv navtični oficir, je na drugem mestu rečeno, da ga v navtičnem pogledu še ni bilo mogoče oceniti. Prav tako ni bilo mogoče oceniti njegovega ponašanja pred sovražnikom, kar je razumljivo, ker je bila ocena napisana v času miru.

Negativne točke te ocene je še v tistem letu popravil kapetan fregate Josip Schellander, ki ga je ocenil takole: »Vodil je v splošnem vsa dela na ladji z veliko spretnostjo in razumevanjem, s pomočjo moštva, ki mu je bilo na razpolago.« Vendar je Praprotnik čakal še dve leti, da je bil povišan v poročnika bojne ladje prvega reda. Morda je prav zaradi nezaupanja mornariškega vodstva do novih ocen ostal v činu poročnika bojne ladje prvega reda celih deset let. Toda njegove ocene so se od tedaj dalje stalno boljšale. Na koncu tega razdobja postane eden najbolj zanesljivih navtičnih oficirjev avstrijske mornarice tedanje dobe in zato ni čudno, če od leta 1897 dalje zelo hitro napreduje in so mu zaupane kar tri misije, ki ga povedejo daleč v severno Evropo, Ameriko in okoli sveta.

Praprotnik je govoril šest jezikov. Dobro je znal nemško, korektno italijansko. Mornariški pisar, ki je ocenjeval njegovo jezikovno znanje, je oceno nadaljeval takole: »Govori za silo ilirsko in hrvaško.« Da je pod ilirskim jezikom mislil slovenščino, je iz podobnih primerov popolnoma jasno. Čeprav je govora o znanju, ki ga naziva »za silo«, lahko rečemo, da je šlo za tekočo slovenščino, posebno še zaradi tega, ker je vpisana na tretjem mestu to je tam, kjer se navadno nahajajo narodni jeziki pri vseh nemških in nemadžarskih oficirjih. Če še poudarimo, da je takoj za slovenščino poudaril znanje hrvaščine, potem srno lahko prepričani, da je bil Praprotnik narodno zaveden in po vsej verjetnosti vsaj nekoliko jugoslovansko orientiran oficir. Da ostanemo pri jezikih, lahko njegovo znanje dopolnimo s tem, da je tekoče govoril špansko in dobro francosko.

Kot član mornariške kontrolne komisije si je na Dunaju prizadeval, da bi komandi mornarice, ki jo je tedaj vodil admiral grof Rudolf Montecuccoli, pripomogel do novih bojnih ladij. Mornarica je namreč od admirala von Sternecka dalje izkoriščala vsako priložnost, da je pošiljala na Dunaj take ljudi, ki bi bili sposobni dokazati vladi in parlamentu nezanesljivost Italije in njeno premoč na Jadranu in v Sredozemlju. Navadno mornariški emisarji na Dunaju niso imeli mnogo uspeha. V času Praprotnikovega članstva v mornariški kontrolni komisiji, pa je mornarica zgradila dve bojni ladji to je dvojčka »Radetzky« in »Erzherzog Franz Ferdinand«, katerima se je leta 1910 pridružila še »Zrinyi« (vse po 14.500 ton). Dalje je bila tedaj zgrajena mala križarka »Admiral Spaun« (3500 ton) in 12 malih rušilcev tipa Yarrow.

To pomeni, da se je poslednja misija kontraadmirala Praprotnika dobro obnesla. Dar govora mu ni manjkal. Kot Slovenec je gojil veliko nezaupanje do Italije, zato je bil v svojih nastopih na Dunaju gotovo prepričevalen. Tudi njemu smemo torej pripisati nekaj zasluge, da Italija v prvi svetovni vojni ni uspela ustvariti načrtov po osvojitvi dalmatinske obale.

## **Vir**

ÖStA, KA: Österreichisches Staatsarchiv, Kriegsarchiv, Marine-Archiv, Personal-Acten, »Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte.«



## Kadet Anton Dolenc iz Loža (roj. 1871) z objektivom okoli sveta (1890–1891)

Avstrijska mornarica je za diplomante Mornariške akademije v Pulju prirejala vsako leto daljša potovanja, ki so imela namen praktično strokovno izpopolniti v akademiji pridobljeno znanje. Potovanja pa niso služila samo kadetom v pouk. Navadno so to bile prave odprave, katerih člani so bili strokovnjaki vseh vrst, od geologov, geografov, etnologov in zgodovinarjev do diplomantov in špijonov. Neredko so poročila teh odprav tudi tiskali v obliki knjige (fregata Novara, korveta Saida in druge). Iz opisov potovanj lahko razberemo, da so člani odprav imeli več smotrov. Lotevali so se geoloških, geografskih in etnoloških raziskovanj, proučevali bolezni na morju, organizirali obveščevalne mreže. Neredko pa so tudi utrjevali diplomatske stike z državami, ki so jih odprave obiskovale.

Slovenskih oficirjev in kadetov je bilo na takih potovanjih zelo veliko (med komandanti naj omenim le Hausa in Vrtovca), vendar do leta 1890 ni nihče izmed njih poskusil potovanja tudi opisati. Prvi, ki je to storil, in sicer na dokaj zanimiv način, je bil Anton Dolenc. Rojen leta 1871 v Ložu, se je mlad preselil v graščino Orehek pri Postojni, od koder je leta 1887 odšel v vojno-pomorsko akademijo v Pulju. V letih 1890–1891 se je udeležil potovanja okoli sveta s korveto Saido, eno izmed ladij, ki so preživele bitko pri Visu.

Kljub mladosti (imel je komaj 20 let, ko se je vrnil s potovanja) je Dolenca mikalo vse kaj drugega kot mladostna prešernost. Na celotnem potovanju si je beležil dogodke, kraje, ljudi in njihove običaje ter zgodovino. Kar pa je za nas najvažnejše, je vneto fotografiral. Bil je namreč strasten fotograf amater. Od njegove obsežne Zbirke fotografij se je ohranil eden od albumov s potovanja Saide okoli sveta. V zbirki 250 fotografij je mnogo takih, ki so edinstvene, ker je Dolenc zabeležil mnogo takega, kar je civilizacija v zadnjih 70 letih popolnoma uničila ali odpravila.

Saida je izplula iz Pulja 4. septembra 1890. Smer vožnje: pot okoli sveta. Po sedmih dneh potovanja so mornarji vrgli sidro pred otokom Arowathi v grškem otočju. Običaj je posadkam vojnih ladij veleval, da podarijo menihom ondotnega samostana vrečo jestvin ali balon domačega žganja v zameno za sod mrzle vode iz samostanskega vodnjaka.

Iz Otoka Arowathi so odpluli v Port Said, kamor so prišli 18. septembra. Po dvodnevnem počitku so vpluli v Sueški kanal. Čez noč so



Korveta Saidá. »Sprednji del naše ladje z vsemi jadri.«





*»Štab Sajide na popotovanju okoli svetà, l. 90–91. V Rudečem morju.«*

se ustavili v mestu El Kantari in 21. septembra spustili sidro v Suez. Naslednji dan so nadaljevali vožnjo po Rdečem morju in 1. oktobra vpluli v adensko lukó, kjer je bil planiran petdnevni postanek za ogled mesta in okolice. 5. oktobra je posadka dvignila sidro in zaplula v Indijski ocean. Naslednja postaja je bil otok Diego Garcia, kamor so prispeli 2. novembra. Tri dni nato so nadaljevali pot proti otoku Mauritius in 14. novembra spustili sidro v Port Louisu. Tu je bil predviden daljši počitek, ki ga je Dolenc izkoristil po svoje. Vožnjo so nadaljevali šele 26. novembra v smeri proti Avstraliji. Prva luka, ki so jo obiskali, je bila Albany, kjer so vrgli sidro 29. decembra. Po nekaj dneh postanka so nadaljevali pot in se 16. januarja 1891 zasidrali v luki Adelaide. Tu se je Saida ustavila 10 dni, nakar je nadaljevala pot. Po kratkem postanku v mestu Portland so krenili proti Melbournu, kjer so se zasidrali v pristanišču reke Yarra-Yarra. Sedem dni postanka v tem mestu je uporabil Dolenc za daljše izlete v okolico. Naslednje postaje so bile na otoku Tasmaniji, kjer so se ustavili najprej v romantičnem zalivu Esperance, nato pa v mestu Hobarthu. Od 7. februarja do 22. marca so imeli čas, da so si ogledali otok po dolgem in širokem. Dolenc je ta čas izkoristil najprej za ogled mesta Hobarth. Nato pa je z drugimi vred odšel na izlete v notranjost. Srečamo ga pri najvažnej-



ših prirodnih znamenitostih in na najlepših vrhovih otoka. Toda o tem bo še govora.

22. marca so zapustili Tasmanijo in pluli zopet v smeri proti Avstraliji. To pot so se ustavili v Port Jacksonu, pristanišču mesta Sydney, kamor so prispeli 25. marca. Sydney je sicer napravil na Dolenca precejšen vtis, vendar je raje odpotoval na ogled Canberre, o kateri pa ni napisal niti besede. Iz Canberre je skupina mornarjev in oficirjev odpotovala v Višnjevo gorovje. Po desetdnevnem bivanju v vzhodni Avstraliji je Saida odplula proti Novi Zelandiji. 16. marca so se vsidrali v Milford Sundu, glavnem pristanu lepega fjorda, ki ga obkroža ena najbolj romantičnih pokrajin na svetu. 18. marca so odpotovali dalje in po treh dneh potovanja pristali v pristanišču Wellington. Tu se niso ustavili dolgo, kajti 25. marca so se vsidrali v prekopu Ringinoto in 28. marca v Aucklandu. Tu je bil predviden štirinajstdnevni postanek, ki so ga raziskovalci raznih strok — in z njimi Dolenc — odlično izrabili. 12. aprila so pustili Auckland za seboj in usmerili ladjo v valove Tihega oceana. O njem Dolenc nima kaj prida povedati. Kljub temu, da je Saida potrebovala ves mesec, da ga je preplula, kljub strašnim viharjem, ki so skoraj neprestano spremljali ladjo, ocean Dolencu ni imponiral. Končno so 15. maja vpluli v Magellanov preliv. Naslednji dan so se ustavili v Punti Arenas, kjer je bil predviden počitek. Vožnjo so nadaljevali 20. maja. Program je predvideval krajši postanek v Port Albemarlju na Falkandskih otokih. Tu so se oficirji udeležili lova na pernato divjad. Nato so usmerili ladjo proti ustju La Plate. 10. junija so se vsidrali v Buenos Airesu. V Argentini je bil predviden štiridesetdnevni postanek. Toda tja so prispeli v enem ne ravno redkih obdobjih notranjih kriz, ki jih je preživljala ta južnoameriška republika. Zato je poveljnik sklenil odpluti že 18. junija. Po dolgem križarjenju po Atlantiku so se 22. julija ustavili v pristanišču Jamestown na otoku Sv. Heleni. Da je imel vedoželjni Dolenc tukaj precej opravka, si lahko mislimo. Verjetno pa svoje radovednosti ni mogel dovolj napasti, ker so že naslednji dan odpotovali. 1. julija so pristali na otoku Ascension, kjer so se ustavili samo en dan. 18. avgusta so po daljšem križarjenju, dosegli otok Sv. Vincent. Šest dni kasneje so ladjo usmerili proti Punta Delgadi na Azorih. Tedaj pa se je sprožila dolga serija viharjev, ki je ladjo zanesla daleč na sredino oceana. Tako so Azore dosegli šele 16. oktobra. Po programu bi morali odpotovati dalje, vendar je poveljnik privoščil posadki 12 dni počitka. Naslednja postaja je bila luka Funchal na otoku Madeiri, kamor so prispeli 30. oktobra. Od tam so 3. novembra usmerili svojo staro ladjo proti Gibraltarski

ožini. Najprej so se za nekaj dni ustavili v Tangerju, od koder so se 16. novembra preselili v Gibraltar. Od tu je šel Dolenc na izlet v mesto Marbello v Španiji. Iz Gibraltarja bi morala Saida odpotovati v Palermo in od tam v domovino. Toda sredi Sredozemlja jih je presenetilo povelje, ki jim je narokovalo drugačno pot. Tako so spremenili kurz in proti koncu novembra so pluli mimo Malte proti Turčiji. 10. decembra so dosegli Smirno. Od tu so odpotovali najprej na otok Mitilene in od tam v Pirej. Izlet v Atene je bil zadnja postaja pred prihodom v domovino. Konec leta 1891 so praznovali v Pulju. Takšno je bilo — v kratkem — obvezno potovanje korvete Saide.

Ne bi se rad spuščal v delo znanstvene ekipe na ladji, ker v njej ni bilo nobenega Slovenca. Vendar moram poudariti, da je znanstvena ekipa, ki je izdala strokovno publikacijo o svojem delu, uporabila fotografije, ki jih je posnel bivši kadet Anton Dolenc. Lahko celo rečemo, da je bil ta nekak uraden fotograf odprave. Zaradi tega je umestno vprašanje, kaj vse je tega mladega človeka zanimalo na potovanju. Bolj kot sam potopis to zanimanje opredeljuje obsežna — čeprav nepopolna — zbirka fotografij, ki je del njegove zapuščine. Od mnogih njegovih albumov se je ohranil samo eden. Tako je na primer v Novi Zelandiji naredil več kot 150 posnetkov tamkajšnjih domačinov. Ohranilo pa se jih je le šest. Prav tako je bilo v Egiptu, Adenu, v Avstraliji, na Azorskih otokih in v Maroku. Toda že preostali album obsežne zbirke dovoljuje deliti Dolenčevo zanimanje na sledečih pet predmetov: Mesta in pristanišča, parke in zoološke vrtove, ljudi in običaje, gore in naravne znamenitosti, zgodovino, zgodovinske ter kulturne spomenike.

### **Mesta in pristanišča**

Pričakovali bi, da bo v Dolenčevi zapuščini največ fotografij posvečenih lukam. Temu pa ni tako. Premlad je bil, da bi posvečal največ pozornosti prav svoji stroki. Samo štirinajst fotografij je posvetil temu predmetu. Vendar je to majhno število v toliko pomembno, ker nam dokazuje, da svojih motivov ni zbiral slučajno. Zabeležiti je hotel predvsem dvoje:

1. preproste in že za tedanjo dobo zastarele luke kot na primer adensko pristanišče Steamer Point, avstralsko luko Portland ali zasilno luko Mossmans Bay pri Sydneyu in
2. praktične moderne luke. V prvo skupino je prišteval še južnoameriško luko Punta Arenas, Jamestown na Sv. Heleni, Sv.

Vincent v Capverdskih in Funchal na Azorskih otokih. Prav tako spada sem luka Smirne v Turčiji.

To so bili po njegovem tipični primeri, kako se luke ne bi smelo graditi. Poudarjam »po njegovem«, ker so bile nekatere manj važne od omenjenih luk kot npr. Jamestown, St. Vincent in Funchal za lokalni promet popolnoma na mestu, večji parniki pa so tam zelo redko pristajali. V drugi skupini naj omenim Port Said in Suez, ki spadata v sklop Sueškega kanala kot celote. Za kanal pa ima Dolenc silno spoštovanje. Tu ni fotografiral samo luk, temveč vse najvažnejše dele tega velikanskega spomenika človeškemu delu do velike in komplicirane naprave za čiščenje. Gotovo pa je, da je med vsemi lukami, ki jih je obiskala Saida, najbolj cenil avstralske luke Albany, Melbourne in Sydney, tasmansko luko Hobarth, največjo argentinsko luko Buenos Aires s svojim skoraj nedojemljivim vrvežem in že tedaj odlično tehniko. Nedvomno pa mu je bila najbolj pri srcu majhna, a dobro urejena luka Punta Delganda na otoku St. Miguel na Azorih. Med ladjedelnici in doki, ki jih je videl, je zapustil nanj dober vtis odlično in varno grajen dok v Aucklandu v Novi Zelandiji. Ko ga je fotografiral, se je prav posebno potrudil, da bi prikazal njegovo praktičnost, urejenost in sodobnost.

Večji del posnetkov te skupine je posvečen mestom, ki jih je obiskal. Dolenc se je trudil, da bi v svojo kamero ujel čim lepše in čim popolnejše panorame. V večini primerov je ure in ure iskal pripravno točko, da bi dobil tipično panoramo mesta, kakor na primer v primeru mesta Albany v Avstraliji, Hobarth v Tasmaniji, Jamestown na Sv. Heleni, Wellington, Punta Delgada, Tanger in Gibraltar. Kdaj pa kdaj se je poskusil tudi s kombinirano panoramo, tako da je slikal razna mesta po segmentih in jih razvite sestavil v zložljive panorame večjih dimenzij. Po delno posrečenem primeru Port Saida na štirih ploščah, se mu je posrečil najprej Steamer Point na dveh ploščah. Potem je na ta način fotografiral Aden (tri odlično uspele plošče), Sydney na štirih ploščah in Tanger na dveh ploščah.

Bolj kot kombinirane, so Dolenca privlačevale panorame, ki jih je lahko posnel na eno samo ploščo. V večini primerov gre za manjša mesta na otokih ali na kopnem, ki jih je lahko posnel z bližnjega hriba. Tako so nastale panorame Albanyja in Parra-matte v Avstraliji, dalje Hobartha, Wellingtona, Jamestowna, Georgetowna (otok Ascension), Punta Delgade, Tangerja in Mitilene (na istoimenskem otoku v Grčiji). Po svoji legi in urejenosti mu je najbolj ugajalo mesto Hobarth, o katerem nam je ohranil tri panorame. Prvo je posnel z ladje, tako da je zajel pristanišče,

večji del mesta in obenem velikansko gmoto Mont Nelsona, pod katerim je zrasel ta biser med mesti južne poloble. Drugo je posnel s pobočja ali celo z vrha Mont Nelsona, tretjo pa s pobočja Mont Wellingtona, drugega večjega masiva v okolici mesta. Vse tri fotografije so dokaj zahtevne in le pomanjkljivosti plošče lahko pripisujemo, da niso popolnoma uspele. Iz tega lahko vidimo, da se ni zadovoljil z lahkimi in enostavnimi posnetki, ki bi jih opravil brez truda. Hotel je več, hotel je, da bi njegove fotografije dokazale, da se je trudil, da bi od plošče dobil, kar se je najboljšo dalo dobiti. To dokazujeta tudi dve panorami, ki ju lahko brez pretiravanja smatramo za umetniški fotografiji. Prva je panorama Jamestowna. Mesto namreč leži razpotegnjeno v dolini Sv. Helene, ki se od morja vzpenja proti notranjosti otoka v širini kakih sto metrov ali celo manj. Panorama z morja sploh ni zanimiva. Za nezanimivo jo je imel tudi Dolenc, ki jo je sicer posnel, vendar je takoj iskal pripraven prostor za novo fotografijo. Ko ga je dobil — bržkone v bližini visokega stopnišča, ki vodi v trdnjavo nad mestom — je postavil svojo kamero tako, da je zajela mesto v vsej njegovi dolžini, v veličastnem Vintgarju, ki mu na svetu ni enakega. Drugi primer umetniške panorame je fotografija, ki jo je posnel v španskem mestu Marbella. Tu se je povzpел na višino za mestom in poiskal romanski lok v širokem zidu. S tega romantičnega kraja je dobil izrez mesta skozi lok, ki je postal kasneje standardna turistična fotografija mesta.

Ker smo že pri umetniških krajinskih fotografijah, naj zabeležimo, da je Dolenc uporabil tudi druge priložnosti za tako zvrst fotografije. Tako je na otoku Mavriciju fotografiral obrežno ribiško vas in zraven zajel širok lok morja z ribiškimi čolni. Tak romantični umetniški motiv je zajel tudi na Tasmaniji, kjer je slikal Port Esperance. Mirna gladina morja, obkrožena z romantično pokrajino, ki je človeške roke še niso pokvarile, je bila kot nalašč motiv za mladega, nekoliko zasanjanega človeka. Na otoku St. Miguel na Azorih je našel panoramski motiv, v katerem je prekosil samega sebe. V kraterju ugaslega ognjenika »Caldiera de ciette ciudades« leži kraj Furnas in nedaleč od njega slovite toplice s hotelom, igrišči, parki itd. Sem je prišel Dolenc z nekaterimi tovariši. Lahko si mislimo njegovo vznichenost, ko je z roba kraterja zagledal čudovit motiv. Zapičil je stativ v trda tla in nastala je mojstrovina med njegovimi panoramskimi posnetki. Še enkrat se mu je to posrečilo v Smirni, ko je fotografiral znani kameniti karavanski most zunaj mesta, kateremu lepo ozadje tvori gozd visokih temnih cipres.

Toda čeprav se je — kot je videti — ukvarjal tudi s panoramskimi posnetki, so ti bili le postranskega pomena. Rekel bi: le otipljivi spomini na prvo večje potovanje, na kraje, ki jih je videl, oziroma ki jih je hotel videti v pravi luči, kot Slovenec gleda svoje kraje.

Veliko bolj kot panorame, so ga privlačevale živahne mestne ulice. Živahnega vrveža trgovskih ulic se je lotil že v Port Saidu, kjer je večkrat posnel »Rue de Commerce«. S takimi posnetki je nadaljeval tudi drugje. Tako je slikal »Rundle street« v Adelaidu, »Bourke« in »Elisabeth street« v Wellingtonu in živahne ulice v Buenos Airesu, med katerimi naj imenujem kot najbolj uspelo »Calle Piedad«. Privlačevale pa so ga tudi intimne in preproste ulice majhnih, vendar arhitektonsko in urbanistično zanimivih otoških mest. Kot primer naj navedem Cesto v Portland na otoku Mavriciju, Murray street v Hobarthu in neimenovano cesto v Punta Delgadi.

Dolencu pa bi delali krivico, če bi omejili njegovo zanimanje samo na to, da bi s potovanja prinesel verne spomine na kraje svojega potovanja. Kljub mladosti je šel na pot z določeno težnjo, da bi si razširil znanje. Ne gre toliko za pomorsko znanje, kajti to mu je lahko nudila avstrijska mornarica v isti meri kakor kakšna druga. Gre za znanje o svetu sploh. Gre za spoznavanje človeka, njegovega dela in napredka. To dokazuje v svojem opisu, kjer se precej podrobno spušča v zgodovino raznih krajev s posebnim poudarkom na napredek v zadnjem stoletju. Ta napredek pa ni zabeležil samo po pripovedovanju ljudi, ki jih je srečal, ali po literaturi, ki jo je bral med potovanjem, temveč ga je hotel zabeležiti tudi s svojo kamero.

Naj najprej poudarimo, da ga je naravnost presenetil velikanski razvoj avstralskih in novozelandskih mest. Ni mogel razumeti, da se je mesto Adelaide v sedemdesetih letih dvignilo od 4000 na 150.000 prebivalcev s predmestji, ali da se je mesto Sydney v devetdesetih letih razvilo iz majhne vasi v velemesto z več kot 250.000 prebivalci, ali končno, da je Melbourne štel nad pol milijona prebivalcev, čeprav so ga ustanovili pred komaj 60 leti. Če k temu štejemo še primere kot so Canberra v Avstraliji, Wellington in Auckland v Novi Zelandiji, potem je jasno, da se je Dolenc, ki je prišel iz slovenskih razmer, kjer razvoja skoraj ni bilo čutiti, čudil vsemu, kar je tam videl. Zato je s svojo kamero beležil, kar je le mogel. Že v Adelaidu je začuden obstal pred bogatimi hišami Rundle Streeta, ki so posnemale vse evropske sloge, od renesanse do klasicizma, ali pred novogotskimi zvoniki široke in lepo urejene Francklinove ceste. Prav tako je



Plovna reka Jarra-Jarra pri Melbournu v Avstraliji.



Angleške ladje v Melbournu, Avstralija.



obstal pred bogato električno napeljavo King William's streeta, ene najlepših in najbogatejših ulic v mestu.

Če se sedaj za trenutek preselimo v Melbourne, kjer je bila okrog leta 1830 zanikrna vas, se nič ne čudimo, da se Dolenc ustavlja pred 10 in večnadstropnimi hišami v Flinders Streetu in pred mogočnimi javnimi zgradbami v kolonialnem slogu v Bourke streetu ali pred težko, vendar monumentalno mestno hišo v Collinsovi ulici. Ko je fotografiral, je razmišljal, zakaj ima Melbourne tako svojstven urbanistični načrt. Opazil je namreč široke prometne ulice z visokodonečimi imeni kot so Elisabeth street, Bourke Street itd. in ozke neudobne vzporednice z enakimi imeni in pridevnikom »sittle«. V javni knjižnici je prišel do urbanističnega načrta, ki ga je dal v tridesetih letih izdelati Bourke, guverner New South Gallese, po svojih zamislih. Bourke je bil z dušo in telesom lord. Kot tak si je zamislil mesto, kjer naj bi imel vladajoči razred — ali, kakor se je tedaj reklo, »boljši stanovi« — svoj prostor v širokih prostornih ulicah, vzporedno z njimi pa naj bodo ozke ulice za »revne« ljudi nižjih stanov. Široke ulice in ozke vzporednice so dobile enako ime. Guverner je slednjim dodal pridevnik »sittle«, da bi jih ločil od pravih ulic in že s samim pridevnikom nakazal, komu so namenjene. Dolenc se je nasmehnil tej lordski logiki, ni pa mogel mimo ugotovitve, da je razvoj Melbourne, v primeri z avstrijskimi mesti, skoraj čudežen. Ko je iskal vzroke in pogoje takega razvoja, je spoznal, da ves avstralski napredek tiči v delu. Ugotovil je, da v Avstraliji ni brezdelnežev in postopačev, da so Avstralci ponosni na svoje delo in marljivost. Ugotovil je tudi, da so bile Avstralke, čeprav »boljših stanov«, zaposlene celo kot strežnice v raznih lokalih, kar je v Evropi tedaj veljalo skoraj za sramotno.

Omamljen od naglega razvoja in dinamičnosti avstralskega naroda, katerega pridnost in porajajočo se emancipacijo je popolnoma odobral, je zapustil Avstralijo z upanjem, da se bo drugje nekoliko spočil.

To priložnost mu je nudila predvsem Tasmanija. Toda o tem kasneje.

Novozelandski mesti Wellington in Auckland sta mu bili vseč zaradi preprostosti in čistoče. V šestdnevnem bivanju v Wellingtonu je našel čas, da je poizvedel vse, kar je za obe mesti bistveno. Tako je zvedel, da ležita v hudem potresnem območju in da se zaradi tega prebivalci izogibajo visokih in dragih gradenj. Prav tako so ga poučili, da se v potresu lesene hiše drže dlje kot zidane. Zato se mu je zdelo veliko število lesenih hiš popolnoma razumljivo.





*Pristanišče Buenos Aires.*

Edino južnoameriško mesto, ki ga je na tej vožnji obiskal, je bil poleg Punta Arenas Buenos Aires. Gotovo je, da tu ni utegnil fotografrati mesta. Kot rečeno je Saida pristala tam prav v času notranje krize. Zato je na hitro kupil nekaj razglednic in odpotoval za nekaj ur v notranjost dežele, kjer je napravil nekaj posnetkov, ki jih bomo predstavili v drugi skupini. Lahko pa rečemo, da je Argentina napravila nanj precej mučen vtis. To pripisuje v glavnem družbenemu neredu, ki je vladal v deželi, neredu, ki še danes razjeda Južno Ameriko.

Med mesti, ki jih je Dolenc slikal zaradi trajnega spomina, naj omenim še Punta Delgado, Gibraltar in Smirno. V Punta Delgadi je hotel dokumentirati »podeželsko mestece«, ki je zraslo v neki umetniški in urbanistični skladnosti, ki je pa imelo vse možne ambicije po modernizaciji. V Gibraltarju ga je zanimal na španska tla presajeni angleški viktorijanski arhitekturni stil. V Smirni pa je zabeležil težnjo po evropeizaciji mesta.

Ob zaključku te skupine lahko rečemo, da je Dolenc izkoristil potovanje tudi za to, da bi spoznaval mesta v njihovih karakteristikah in v njihovem razvoju. Čim hitrejša je bila razvojna pot nekega mesta, tembolj mu je imponiralo, tembolj je spoštoval ljudi, ki so ga gradili. Toda v svoji

želji po spoznavanju ni zanemaril manjših in manj pomembnih mest, ki so mu bila celo nekoliko bližja, ker so ga spominjala na domovino.

V prejšnji številki našega lista smo spremljali kadeta Antona Dolenca na poti okoli sveta. Videli smo, da ga je na vsej poti spremljala fotografska kamera, ki jo je vneto uporabljal, kjerkoli se je ladja zasedrila, kdaj pa kdaj tudi med vožnjo. Tako je nastala obsežna zbirka fotografij, ki nam po svoje prikazuje to zanimivo potovanje. Dolenčevo zanimanje smo predelili v glavnem na naslednje predmete: mesta in pristanišča, ljudi in običaje, gore in naravne znamenitosti, parke in zoološke vrtove ter zgodovinske in kulturne spomenike. Kakšen je bil Dolenčev odnos do mest in pristanišč, smo že videli; oglejmo si sedaj, kakšen je bil njegov odnos do ostalega, kar je srečal na poti.

### Ljudje in običaji

Rekel sem že, da je Dolenc na celotnemu potovanju preučeval tudi ljudi. Na otoku Arowathi je obiskal menihe in zabeležil o njih nekaj zanimivih podatkov. Toda pravo delo pri spoznavanju ljudi se je začelo v Port Saidu. Ne moremo trditi, da so mu bili Arabci posebno pri srcu. Odbijali so ga predvsem zaradi večnih zahtev po napitninah in zaradi vsiljivosti, s katero so sprejemali tujce. Toda njegov odnos do zaslužnenih in s feredžo zakritih Arabk je bil bistveno drugačen. Dve fotografirani ženi in eno še ne zakrito dekle kažejo, kljub blišču zlata v laseh, na prstih in na rokah, žalostne, svobode žejne oči.

Njihovo nasprotje je mlada, veselo nasmejana mulatka, odeta v leopardovo kožo, z vencem zrelih dateljnov v laseh. Ali je hotel Dolenc poudariti razliko med svobodo in nesvobodo? Vse kaže, da je to res.

Na drugih fotografijah nam prikazuje Arabce pri prodaji opresnikov, v kamelji karavani (Port Said in Sueški prekop), pri nošnji vode v značilnih mehovih iz živalske kože (Aden), v njihovih značilnih kaltanih in pokrivalih, pri molitvi, pri orožju, pri uličnem postopanju, na živahnih trgih in v ozkih trgovskih ulicah (Tanger). Iz arabskega juga je imeniten prizor s kameljeja sejma v Adenu.

Maskarenov na otoku Mauritiusu ni slikal. Pravzaprav je to čudno ker je v opisu potovanja vedel o njih veliko povedati. Precej pa je slikal v Avstraliji, verjetno v zahodnem delu kontinenta. Štiri fotografije, ki prikazujejo domačine avstralske rase, nam kažejo ljudi žalostnih obrazov in oči. Zdi se kakor bi se zavedali skorajšnjega izginotja svoje že tako razredčene rase. V svojem zanimanju za človeške rase pa je imel edinstven uspeh

na Tasmaniji, kjer mu je uspelo fotografirati zadnja dva živeča predstavnika tasmanske rase. Tako je napravil dva posnetka, ki sta bila kasneje nešteto krat objavljena v strokovnih knjigah vsega sveta. Prav tako je prinesel tri uspele posnetke iz vasi Wakarewarewa v Novi Zelandiji. Gre za maorske ženske v lanenih plaščih, ki često spominjajo na dragocena krzna, v drugih pa na abstraktne fantazije modernega umetnika. Ozadje žive scene je rezljano pročelje maorske hiše z grozljivim rodovnim totemom.

V Magellanovem prelivu so ga zanimali domorodci iz Ognjene zemlje, ki so s svojim čolnom opletali okoli Saide in prosili za žganje in vžigalice. Južnoameriških Indijancev ni srečal. Zadovoljiti se je moral z umetniško sliko argentinskega slikarja Manzana v muzeju. Pač pa mu je uspelo slikati dva mlekarja na konju — lecheros — in pa pastirja — gaucha. Na otoku Ascensionu je slikal od pasu navzgor popolnoma golo nosečnico s preprosto leseno lutko — talismanom, ki naj bi pomagal pri porodu — v rokah. V očeh njene hčere, ki jo je Dolenc posnel istega dne, pa opazamo skrb in bojazen. Zdi se, kakor da vprašuje: Bo z mamo vse prav? Ti dve fotografiji sta v celotni zbirki najbolj nekonvencionalni, ganljiv dokaz globokega čustvovanja.

Na otoku St. Miguel mu je najprej padla v oči ženska noša nižjih slojev. Noša je enaka za vse, kar je ženskega, od malih deklic do častitljivih stark. Sestoji se iz širokega do tal segajočega krila, čez katero je ogrnjen plašč ali pelerina višnjeve barve. Glavo pokriva daleč čez čelo segajoča kapuca iste barve in blaga kot pelerina. To se je Dolencu zdelo tako imenitno, da se je potrudil za lep posnetek. Moška noša, razen čepici podobnega pokrivala s širokim ščitom, se mu ni zdela nič posebnega. Značilno pa se mu je zdelo, da je vsak moški nosil dolgo, včasih več kot 2 m visoko palico. Zaradi tega je posnel tudi moško nošo. Na istem otoku je posnel težke, dvokolesne vozove z velikimi koši, ki jim je videl podobne na Notranjskem in na Krasu. To prilično nenavadno pošast so vlekli — čeprav prazno — po dva ali celo trije pari volov, ki so bili tedaj skorajda edini predstavniki prometa na otoku.

Če so ga na St. Miguelu začudili dvokolesni vozovi, so ga na Madeiri začudile — sredi visokega poletja — sani. Sani za prevoz drv, sani za prevoz potnikov (nekakšen taksi), sani za zabavo in sani za prevoz bolnikov, vse to na otoku, ki tudi v najhujši zimi skorajda ne pozna snega. Prav tako je vzbujalo začudenje dejstvo, da otočani niso imeli nikakega odnosa do hitrosti. Njihova čudna vozila so namreč vlekli le voli in — le v nekaterih primerih — ljudje. Čeprav je bila civilizacija na otoku skorajda ravna



Ženska noša na otoku St. Miguel na Azorih





*»Fiaker v Funahal.« Kočija na saneh z volovsko vprego na otoku Madeiri.*

evropski, je izgledalo, kakor da otočani niso poznali kolesa. Lahko si mislimo, kako je mladi Dolenc strmel in s kakšnim navdušenjem je fotografiral ta nenavadna vozila, ki so se počasi pomikala po travi ali gladkih kamnitih cestah, posebno pa fijakarsko kočijo na saneh z volovsko vprego!

Iz rečenega je videti, da Dolenc ni gledal na ljudi samo iz zanimive, temveč iz splošnočloveške strani. Žalostne oči avstralskih črncev, poslednjih Tasmancev, s feredžo pokritih Arabk in zaskrbljenega otroka z otoka Ascension nam to potrjujejo. Z druge strani pa nam to dokazuje tudi njegov potopis sam, ki nam odkriva avtorja kot globoko čutečega človeka, čutečega predvsem do zatiranih, izumirajočih in trpečih ljudi, ki jih je srečal.

### **Parki in zoološki vrtovi**

Kot prijatelj ljudi je bil Dolenc prijatelj tudi vseh tistih ustanov, ki jih je človeštvo ustanovilo sebi v pouk, zabavo in razvedrilo, predvsem pa tistih, ki so kakorkoli urejale ali posnemale naravo. Gre v prvi vrsti za sprehajališča, parke in zoološke vrtove, ki jih je vneto obiskoval. Kjerkoli je mogel, jih je seveda fotografiral. Začel je že v Egiptu, kjer je slikal slovito sprehajališče ob Nilu. Posnetek je napravil z druge strani nilskega rokava,

tako da visoko rastoče palme odsevajo v mirni gladini reke in so v tedanji dobi dajale občutek dvojne fotografije.

Najbolj mu je ugajal botanični vrt v mestu Pamplemousse na otoku Mauritius. Nizke in visoke palme vseh vrst ob čudovitem ribniku, iglavci in listavci ter zopet palme ob lepo urejenih ulicah, sredi parka preprost spomenik ustanovitelju, vse to ga je privlačevalo kot kak magnet. Očaran od vse te lepote in urejenosti, je fotografiral... V zbirko je uvrstil kar šest posnetkov, med najlepšimi, kar jih je napravil. Drugi tovrsten prostor, ki ga je zanimal, je bil botanični vrt v Adelaidu, kjer je prav tako občudoval smisel za red in lepoto. V Adelaidu je obiskal tudi edini zoološki vrt na vsej poti. Bolj kot notranjost ga je zanimala arhitektonska ureditev zunanjega recinta v slogu porajajoče se secesije. V Avstraliji je obiskal še botanični vrt v Portlandu in pa Fitzroy vrt v Melbournu, ki ga je mestna oblast kanila spremeniti v nekak avstralski Schönbrunn v veliko naravnejšem okolju. Z obeh vrtov se je ohranilo po nekaj Dolencevih posnetkov.

V Buenos Airesu je utegnil fotografirati znano sprehajališče Palermo, ki je v bistvu najlepši argentinski botanični vrt. V Punta Delgadi in Furnasu so ga zanimali zasebni botanični vrtovi, ki so jih lastniki namenili svoji, a tudi javni rekreaciji. Zaradi podobnega smotra je obiskal tudi naravno sprehajališče v Gibraltarju. Od vseh omenjenih objektov je zapustil vsaj po en uspel posnetek.

V to skupino uvrščam tudi posnetke, ki jih je Dolenc posnel v avstralskih evkaliptusovih gozdovih. Tu nam je med drugim prikazal lesene ceste za prevoz lesa, žage in nasebine gozdarjev, torej delavcev, ki so oskrbovali mesta z gradbenim lesom. Prav tako spada sem posnetek loga v Bucklandu z veliko čredo živine. Poleg avstralskih pa je fotografiral še gozdove v Tasmaniji in Novi Zelandiji. Lepi so posnetki pragozda ob zalivu Esperance. Zanimiva pa sta tudi posnetka Hauri gozda in pa žagarske nasebine v Milford fjordu.

### **Gore in prirodne znamenitosti**

Kranjec ne bi bil Kranjec, če na poti ne bi obiskoval prirodnih znamenitosti, predvsem pa če ne bi skušal oživeti spomin na domače Alpe ali Karavanke s tem, da bi se povzpel na planine tujih dežel. Prav to je počel tudi Dolenc. Prvi tak izlet si je privoščil iz Sueškega kanala, ko je s skupino slovenskih mornarjev obiskal Mojzesov studenec pod Sinajem. S planinstvom se je poskusil na otoku Mauritius, ko se je z nekaterimi kadeti povzpел na težko dostopni naj višji vrh otoka, goro, ki je od daleč podob-

na v pelerino odetemu velikanu. Tu si je privoščil nekoliko počitka in fotografiral avstrijsko plezalno navezo, ki se je vzpenjala proti vrhu. Tu je obiskal tudi slap Moka pod guvernerjevo palačo in pa slap Vacoa, ki je ena najlepših prirodnih točk otoka. To sta prva dva slapova, ki jih je ujel v svojo kamero.

Ko je Saida plula mimo otoka St. Paula v Indijskem oceanu, je videl silhueto otoka, ki je podoben paru velikanskih kitov, ki mirno lebdita na morski gladini. Brez oklevanja je pritisnil na sprožilec.

Z gorami se je srečal spet v Avstraliji, kjer se je deloma z železnico, deloma peš, povzpел na Mont Lofty. Tu je fotografiral slap enakega imena. Vsekakor zanimivejši je bil izlet v Višnjeve gore. Tu se je najprej ustavil pri slapu Katoomba, ki izvira iz prepadne stene in se navpično spušča na spodaj ležečo kamnito gmoto, od koder se v majhnih slapovih zgublja v temni dolini. Naslednja postaja je bila pri slapu Wentworth v grozljivi pokrajini prepadnih sten. Biser Višnjevih gora pa je vsekakor slap imenovan »Weeping rocks« ali »Solzne skale«. Tu je bila Dolenčeva postaja.

Še bolj so ga priklenile gore v Tasmaniji, kjer je »skoraj pozabil«, da je v tujini. Zdelo se mu je, da je »na domačih naših planinah«, kakor se sam izraža. Na Tasmaniji je najprej obiskal Srebrni slap. 12. januarja 1891 se je v družbi osmih mornarjev in nekaterih oficirjev podal s čolnom po reki Esperance v notranjost otoka. Izlet so nadaljevali peš in ga zaključili na gori Adam Pick, eni najvišjih gora na otoku. Prav tako se je podal v gore z mesta Hobartha. V družbi Slovencev in Nemcev se je povzpел na gori Wellington in Nelson, ki smo ju že omenili. V Tasmaniji ga je pritegnila prelepa pokrajina tudi v nižinah. Tako je naredil nekaj lepih posnetkov v zalivu Esperance in ob reki Hyon river pri Hobarthu. Nekaj podobnega se mu je zgodilo pri Melbourneu, kjer je nanj napravila lep vtis reka Yarra-Yarra s svojo romantično pokrajino.

Prva postaja Saide v Novi Zelandiji je bil Milford fjord, ena najlepših pokrajin na svetu. Obkrožajo ga visoke gore, med katerimi Pembroke Pick, Philip Pick, Mitre Pick, Morten Pick in Mont Kimberly. Dolenc je najprej fotografiral fjord v večernem soncu, nato se je priključil vsem skupinam, ki so se odločile za izlete. Najprej je odšel s skupino, ki je odšla k 170 m visokemu slapu Boven. Veličasten slap, ki je eden najlepših, kar jih je ustvarila priroda, mu skoraj ni dal do besede. Čeprav ga je slikal že z ladje, ga je posnel še dvakrat. Boven ni največji slap Nove Zelandije, ker ga slap Southerland prekaša za celih 430 metrov. Toda po lepoti se ne more meriti z njim.





Kapitan bojne ladje Anton Dolenc.

Naslednji dan se je pridružil skupini, ki je obiskala jezero Ada, približno pet milj oddaljeno od fjorda. Tja je šel s svojim aparatom in fotografiral pokrajino, ki ga je nekoliko spominjala na naš Bohinj. Dalje se je pridružil poročniku bojne ladje Antonu Hausu, ki je organiziral izlet na ledeno polje Morten Ficka. Najeli so vodnika in se povzpeli na 2000 m visoko goro, polno snežnih in ledenih polj. Od tam so napravili še nekaj skokov na druge »špice« in se po dolini reke Cleddy vrnili zopet v fjord.

Najlepši izlet, ki se ga je udeležil Dolenc v Novi Zelandiji, je bil pohod z geologi in etnografi v kraj Rotoura h gorskim vrelecem. Ognjeniška pokrajina jim je nudila prekrasen pogled. Tukaj je več delal za člane ekspedicije kakor zase. Vendar si je ohranil lep posnetek jezera in vasi Rotorua. Od tu so šli v gorsko ognjeniško vas Wakarewarewa, kjer je največji gejzir Nove Zelandije. Naselje je v celoti na ognjeniških tleh. Zato velja za najvažnejšo znamenitost otočja. Tu je Dolenc slikal tudi zase. Poleg panoramske slike naselja z gejirom, je slikal prizore v topliških kopelih ter prizore pred maorskimi lesenimi hišami. Svojevrstno zanimivost je videl v dolga krila oblečenih in z deko zavutih Maorkah, poleg golih kopalcev in kopalk. Iz Wakarewarewe je ekspedicija krenila na rob žrela ognjenika Tarawera. Od tu jih je vodnik vodil k znameniti luknji, kjer so bojoviti Maorci pekli vojne ujetnike za svoje kanibalske obrede. Zadnja postaja izleta je bila vas Ohinemutu, o kateri bo še govora. Tu so si med drugim ogledali, kako je mogoče skuhati večerjo v vročem vrelec. Zadnji izlet, ki se ga je udeležil Dolenc, je bil izlet v kraj Waio-tapu-walley. Tu so si avstrijski geologi ogledali znane bele terase in Galunove stene. Pokrajina je tu zelo zanimiva. Dolenc je za geologe veliko fotografiral. Zase je zadržal samo dva posnetka.

Z vročimi vrelec in toplimi jezери so se ponovno srečali na otoku St Miguel. V kraju Furnas je avstrijska ekspedicija primerjala mineralne vode z novozelandskimi. Poleg nešteti posnetkov za ekspedicijo je Dolenc slikal tudi zase. V zbirki nahajamo pokrajino vrelec in pa lepo jezero v kraterju ugaslega ognjenika, ki mu domačini pravijo »Caldiera de ciette ciudades«.

Na otoku Madeiri se je Dolenc zopet srečal z gorami. S skupino kadetov in zvestim fotoaparatom se je povzpel v gorato pokrajino nad Funchalom. Tu se je spomnil na zgodbo o španski kraljici Izabeli in Kolumbu. Kraljica je svojega pomorščaka vprašala, kakšen je otok Jamaica. Kolumb ga z besedami ni mogel opisati in je kraljici predložil zmečkan kos papirja. »Prav taka je Madeira!« pristavlja naš potnik. V tej »zmečkani« pokrajini je fo-

tografiral, kolikor se je dalo. V zbirko je uvrstil posnetek mostu čez bližnji gorski potok in vas pod najvišjim vrhom otoka. Od tod do vrha, ki ga je nekoliko spominjal na vrh otoka Mauritius, je bil samo skok, ki si ga je Dolenc kaj rad privoščil.

Žal mu je bilo, da mu angleške oblasti niso dovolile izleta na vrh Gibraltarske skale. A to je smatral za razumljivo. Slikal pa jo je iz španske strani, ker mu drugače ni bilo mogoče. Na vsak način pa lahko rečemo, da je tudi v tem pogledu šel na pot odprtih oči. Hotel je vedeti čimveč, hotel si je nabrati vtisov, ki bi jih lahko kasneje posredoval ljudem v ožji domovini.

### **Zgodovinski in kulturni spomeniki**

Dolenc je dokazal svojo privrženost za delo človeka tudi s svojim ponosom do kulturnih in zgodovinskih spomenikov, do kulturnih ustanov in do kulture na splošno. Oglede te vrste objektov je začel že na otoku Arowathe, ko si je dodobra ogledal samostan in v kratkih črtah zapisal njegovo zgodovino. Skok iz Port Saida k egiptovskim piramidam je bil pravzaprav obvezen. Toda to so spomeniki, ki si jih ogleda vsak povprečen turist. Rajši kot piramidam je dajal Dolenc prednost majhnim, na prvi pogled nepomembnim, vendar tako po svoji starosti kakor po pomenu za ljudstvo, ki jih je ustvarilo, značilnim etnografskim in arhitektonskim spomenikom. Tako je na otoku Diego Garcia fotografiral lepo oblikovane lesene ročne mline za kokosovo olje, ki predstavljajo za otok svojevrsten muzej na odprtem. Vendar bi grešili, če bi mu pripisovali samo tako omejeno zanimanje, kajti v Port Louisu na otoku Mauritius je obiskal in posnel tudi moskarensko mošejo, ki je po arhitektonskem konceptu podobna križnim hodnikom v katoliških samostanih, le da je večjih razsežnosti in bolje vzdrževana. Prav tako je obiskal in fotografiral ondoto gledališče v angleškem neoklasicističnem slogu z lepim vhodnim portikom. V Albanyju v Avstraliji mu je bila vredna ogleda mestna hiša tj. občinska palača v viktorijanskem slogu. V Adelaidu je posnel vhod v mesto z mestno in poštno hišo prav tako v viktorijanskem slogu. Fotografija mu je služila tudi kot prikaz oblikovno in arhitektonsko odlično urejenega parka na Viktorijinem trgu. Trg se mu je zdel oblikovno tako zanimiv, da ga je posnel z več strani.

V Adelaidu je prosti čas izrabil za obisk muzejev, galerije slik, univerze, parlamenta in gledališča. Vse omenjene ustanove so nameščene v lepih reprezentančnih stavbah. Odlična primera za to sta prav stav-

bi parlamenta in univerze. Toda ne samo v Albanyju in Adelaidu, v vseh avstralskih mestih je imel priliko občudovati svojevrstne arhitektonske spomenike. Tako je v Melbournu slikal znameniti »Royal Theatre« v posrečeni kombinaciji baroka in viktorijanskega sloga. Dalje je v svojo zbirko uvrstil impozantno Wiseovo sedemnadstropno poslovno palačo, kjer je arhitekt združil moderne viktorijanske linije z neoromantiko, renesanso in barokom. Prav tako mu je padla v oči lepa stavba javne biblioteke v novem klasicističnem stilu. V Sydneyu je slikal za svojo zbirko samo palačo pošte z visokim elegantnim stolpom. Palača ga je od daleč spominjala na doževo palačo v Benetkah, čeprav ji je graditelj dal drugačne linije in drugačen namen.

Velikih palač bogatih avstralskih mest pa se je Dolenc kmalu naveščal. Tako v Tasmaniji kakor v Novi Zelandiji ni slikal velikih arhitektonskih spomenikov. Zaželel si je majhnih primitivnih in plastičnih spomenikov, ki jih je ustvarila maorska kultura. Tako je pri jezeru Ohinemutu fotografiral prastare lesene bogove, ki so se s primitivno in grobo izklesanimi obrazi zazrli v gladino vode. Čeprav razjedeni od sonca, dežja in sopare gejzirov, so se mu ti spomeniki zdeli vredni upodobitve, ker so bili veren odraz primitivnega ljudstva, ki jih je ustvarilo. Prav tako v Ohinemutu je fotografiral tako imenovano Meeting House, ali v lokalnem jeziku Tarnate Kapua, tj. shodnico ali hišo za vaška zborovanja, kjer so vaščani opravljali vse javno in družbeno življenje, kjer je torej prišla do izraza njihova samouprava. Hiša je lesena in že na prvi pogled zares imenitna. Streha je naslonjena na dve stranski leseni steni in se strmo vzpenja na osrednje stebrovje, kjer postane ob slemenu približno dva in polkrat tako visoka kot ob straneh. Celotno pročelje je rezljano s preprostimi geometričnimi liki, med katere je umetnik vpletel čudne predpotopne živali in stilizirane človeške like, bolj podobne grškim tragičnim maskam kot obrazom. Z geometričnimi liki so rezljani tudi nosilni tramovi. Ob vznožju in na slemenu stojita dve primitivni človeški figuri — vaška totema ali božanstvi, ki čuvata hišo pred nesrečami. V loži pred osrednjim prostorom shodnice je Dolenc zbral nekaj lokalnih prebivalcev in strokovno posadko Saide in sprožil. Nastala je zopet ena od njegovih mojstevin.

Do Sv. Helene ni imel več prilike slikati spomenikov. Tu je pa zabeležil strmo, nad 3000 stopnic obsegajoče stopnišče, ki vodi v trdnjavo nad mestom Jamestownom. Z nekaterimi tovariši se je podal v Longwood, zadnjo ječo Napoleona. Tu je fotografiral Napoleonovo hišo, njegov grob

in pa cesarjev doprski kip, ki ga je umetnik izdelal, ko je veliki vojskovodja ležal na smrtni postelji.

Preostanejo nam še štirje spomeniki, ki jih je posnel Dolenc na svoji poti. Prva je troapsidalna cerkev pri jezeru Furnas na otoku St. Miguel. Cerkev je grajena v stilu, ki je hotel posnemati obenem gotiko in renesanso. Druga je cerkev Marije Zdravja nad mestom Funchal na otoku Madeiri. Gre sicer za precej moderno cerkev, vendar v takšnem naravnem kompleksu, da jo je Dolenc hotel uvrstiti med spomenike kulture. Zadnja dva posnetka sta iz Grčije. Gre namreč za Tezejev tempelj in Akropolo v Atenah. Oba posnetka sta vzeta iz kaj nenavadne perspektive, vendar sta prav zato edinstvena.

Mlad človek, ki je zbral zgoraj obravnavano zbirko fotografij, je svoje potovanje tudi opisal. Potopis je vzbudil med Slovenci precejšnje zanimanje. Z ostrim darom opazovanja je zabeležil o narodih, ki jih je srečal na svoji poti, vse bistvene karakteristike. Tako je Slovence seznanil s kratkimi zgodovinskimi črtami raznih ljudstev in običajih raznih narodov in plemen, ki jih je imel priliko videti. Prav tako važni so njegovi opisi pokrajin. Slovenci smo pravzaprav z njim dobili prvega avtorja, ki je tako obsežno zajel svojo snov. In škoda je, da so njegovi drugi spisi ostali v rokopisu. Prav tako je škoda, da je njegova obsežna zbirka fotografij ostala javnosti neznana in da se je večina albumov zgubila. Vendar iz tega, kar je ostalo v njegovi zapuščini, si moremo ustvariti podobo človeka, ki je opazoval svet s širino formiranega intelektualca. Prav zaradi tega je hotel slovensko javnost seznaniti s svetom. Dokaz za to je tudi dejstvo, da mu je bila tako na obravnavanem kakor na drugih potovanjih ožja slovenska domovina stalno pred očmi, da »je ni mogel pozabiti« in da so ga razni kraji »spominjali na naše domače planine«, na Bohinj in druge slovenske kraje. In zato mu ne moremo zameriti, da se je na tem potovanju nekako odmaknil od svoje glavne stroke, tj. pomorstva in s tem, kar je bilo v zvezi z njim. Verjetno so pa izgubljeni albumi vsebovali tudi precej gradiva o pomorskih objektih v svetu. Iz vseh teh razlogov lahko rečemo, da je z opisom potovanja, s poskusom fotografskega prikaza življenja in napredka ljudstev, ki jih je videl in spoznaval, naredil slovenski porajajoči se znanosti in potopisni literaturi neprecenljivo uslugo. Zato bi bilo potrebno proučiti in objaviti še njegove preostale rokopise, ki bodo gotovo odkrili še marsikaj zanimivega.



## Kontraadmiral Metod Ciril Koch iz Kranja (roj. 1874)

Metod Ciril Koch je bil rojen 4. septembra 1874 v Kranju kot prvi sin lesnega trgovca Franja Kocha in Mary roj. Tichborn. Ljudsko šolo in višjo realko je dovršil v Ljubljani, kjer je leta 1891 maturiral. Že istega leta se je vpisal na Tehniško visoko šolo v Gradcu. Tu je postal član slovenskega akademskega društva Triglav. Toda davna želja mu je bila morje. Zato je zapustil tehniko in vstopil v avstrijsko vojno mornarico kot pomorski aspirant. Leta 1898 je dobil naziv pomorskega oficirja. Že dejstvu, da je pripadal »Triglavu« in da je bil v mornarici aspirant, pričata, da je bil vzgojen v narodnem duhu in da je bilo vse njegovo kasnejše življenje pogojeno z jasno nacionalno opredelitvijo, ki mu je narekovala vse važnejše odločitve.

V mornarici je služil v najrazličnejših ustanovah in na raznovrstnih ladjah avstrijske flote. Neštetokrat je prepotoval Jadran in nekočkrat Sredozemsko morje, Indijski in Atlantski ocean.

Na začetku 1. svetovne vojne je bil imenovan za komandanta rušilca »Velebit«. Konec leta 1915 pa je vstopil v torpedno flotiljo, s katero se je udeležil vrste pomorskih prask. Bil je pristaš Hausove misli, da je avstrijska mornarica prešibka, da bi se spustila v večje boje in da je treba mornarico čuvati, ker mora s svojo prisotnostjo delovati na obrambo vzhodne obale Jadrana. V začetku leta 1918, tedaj že kapetan fregate, je bil postavljen za direktorja torpednega oddelka v pomorskem arzenalu v Pulju, kjer je ostal do razsula Avstro-Ogrske. Na vseh dotedanjih položajih je kot navdušen slovenski nacionalist budil narodnostno zavest med Slovenci in Hrvati ter propagiral jugoslovansko miselnost med mornarji in oficirji obeh narodnosti. Imel je precej uspeha – zlasti pri mornarjih. Pri oficirjih, predvsem tistih, ki so opravili avstrijsko mornariško akademijo, je bilo njegovo delovanje dokaj težje. Prav pomanjkanju narodnostne zavesti pri oficirjih pa je treba delno pripisati neuspeh njegovih kasnejših prizadevanj.

26. oktobra 1918 je »Hrvatski list« v Pulju objavil poziv Narodnega veča v Zagrebu, da se povsod ustanovijo krajevni narodni odbori. Tedaj je kap. Koch stopil na pozornico jugoslovanske zgodovine kot odločen pobornik in zagovornik stremljenj Narodnega veča.



Kontraadmiral Metod Ciril Koch.



V krogu svojih jugoslovanskih prijateljev in med mastnimi politiki v Pulju je dal pobudo, da se v Pulju, osrednji trdnjavi avstro-ogrske mornarice, brez odlašanja ustanovi Krajevni narodni odbor, ki naj se takoj podredi Narodnemu veču v Zagrebu.

27. oktobra je »Hrvatski list« sklical narodni odbor v Sokolskem domu. Istega dne je izbruhnil upor na admiralski ladji »Viribus Unitis«, ki se je razširil na vso v Pulju zasidrano floto. Zvečer se je v Sokolskem domu konstituiral Krajevni narodni odbor. Kap. Metod Koch je bil izvoljen za šefa narodne obrambe. 28. oktobra je komandant luke admiral Cicoli poklical Kocha in mu prepovedal sodelovanje v odboru. Ko se je Koch tej zahtevi uprl – bil je celo pripravljen žrtvovati čin – je Cicoli vso zadevo sporočil na Dunaj. Še isti večer je iz glavnega stana cesarja Karla prispel brzojav, ki je dovolil Kochu sodelovati v jugoslovanskem Narodnem odboru v svojstvu aktivnega oficirja.

Medtem je prišlo do popolne zmede. Za cesarsko-kraljeve oblasti in poveljstva se ni nihče več brigal. Čez noč se je rodilo po vseh komandah na kopnem in na morju nešteto tako imenovanih »Mornariških odborov« vseh narodnosti. Stanje je bilo takšno, da bi lahko vsak trenutek prišlo do prelivanja krvi. Zato je dal Koch sklicati zbor zastopnikov Mornariških odborov. Glede na to, da so Slovani od Poljakov in Čehov do Slovencev in Hrvatov imeli veliko večino, je dosegel, da ga je zbor priznal za vrhovno vojaško instanco.

Toda puljska luka je bila še vedno v vojni z Antanto. Zato je bila še vedno pričakovati, da pride do napada ali vsaj do streljanja na italijanska letala, ki so preletavala mesto. Baterije z nemškim in italijanskim moštvom bi mogle vsak trenutek poslabšati že tako kaotično stanje. Zato je Narodni odbor v Pulju na predlog Metoda Kocha sklenil, da od admiral Cicolija in admirala Hortyja zahteva izročitev luke in flote. Tej zahtevi se je pridružil tudi medtem formirani italijanski krajevni Narodni odbor v Pulju. Tako je v noči med 30. in 31. oktobrom prišlo do predaje vojne luke, nekaj ur kasneje pa do predaje avstrijske flote Narodnemu odboru.

Toda to ni moglo biti dovolj. Jugoslovani so morali o izvršenih dejanjih obvestiti svoje zaveznike v Antanti. V ta namen je Metod Koch s sodelavci v Narodnem odboru sestavil komunike, ki ga je že v noči 30. oktobra naslovil na predsednika ZDA Woodrowa Wilsona in druge predsednike antantskih držav. V komunikeju je bilo rečeno, da je jugoslovanski Narodni odbor s pomočjo Čehov in Poljakov v mornarici in s soglasjem z italijanskimi prebivalci v Pulju prevzel vso avstrijsko floto, vojno luko

in puljsko trdnjavo. Začenši s trenutkom predaje se podpisniki komunikeja smatrajo za tovariše (zaveznikov) v boju za pravico in svobodo narodov, skratka za zaveznike. Sledila je prošnja, da bi v puljsko luko čimprej priplula vsaj ena mornariška divizija ZDA ali druge zavezniške države, ki ni zainteresirana na tamkajšnjem (tj. istrskem) nacionalnem vprašanju.

Komunike sta v imenu Narodnega veča v Zagrebu podpisala predstavnik krajevnega Narodnega odbora v Pulju dr. Lovro Scalier kot predsednik in Metod Koch kot šef narodne obrambe.

Ko so mornarji slovanskih narodov izvedeli za komunike, so z vseh drogov sneli avstrijske zastave in dvignili jugoslovanske trobojnice. Toda sreča ni trajala dolgo. Navdušenja in najbrž tudi vina pijani slovanski mornarji so opustili disciplino, pozabili na stražo in v občem kaosu ni bilo težko italijanskima oficirjema majorju Raffaelu Rossettiju in poročniku-zdravniku dr. Raffaelu Paolucciju vtihotapiti se v pristanišče, ki je bilo že mirnodobno osvetljeno, in minirati drednot »Viribus Unitis«. Ladja se je potopila. Življenje je izgubilo približno 300 mornarjev in komandant Janko Vuković Podkapelski.

Katastrofa admiralske ladje je imela tudi dobro stran. Preplašene posadke so se streznile. Takoj na to je prišlo do delne vzpostavitve discipline. 1. novembra zvečer in v naslednjih nočeh je vladala v Pulju grobna tišina. Slišati je bilo le korake vojaških patrulj.

Katastrofa »Viribus Unitis« je imela še eno posledico. 3. novembra se je zbralo Narodno veče v Zagrebu. Med drugimi vprašanji je razpravljalo tudi o mornarici in dogodkih v Pulju. Po zaključku razprave je Narodno veče povišalo kapetana fregate Metoda Kocha v kontraadmirala in ga imenovalo za komandanta jugoslovanske vojne mornarice. To imenovanje pa je prišlo nekaj dni prepozno. Če bi Narodno veče o tem vprašanju razpravljalo vsaj 5 dni prej, bi se verjetno stvari odvijale drugače. Disciplina najbrž ne bi popustila v takšni meri in Koch bi v naslednjih dogodkih imel verjetno veliko lažje stališče. V dneh, ki so sledili imenovanju, pa Koch ni mogel storiti več, kot je storil.

V takšnem položaju je 5. novembra vplula v puljsko pristanišče italijanska križarka »Ammiraglio di Saint Bon« pod poveljstvom viceadmirala Umberta Cagnija, ki se je izgovoril, da ni prišel kot Italijan, temveč kot predstavnik Antante. Poslan pa je bil – po njegovih besedah – samo zato, ker je bil Pulju najbližji. Da pa izgovor ni držal, je dokazovalo dejstvo, da so skoraj istočasno vkorakale v Pulj italijanske kopenske čete, ki so v nekaj urah preplavile mesto. Tedaj so predstavniki krajevnega Narodnega

odbora zvedeli za določila Londonskega pakta in Jugoslovani so strahoma zaslutili, kakšna je usoda Istre in Slovenskega primorja.

Admiral Koch je poskusil še eno potezo. 5. novembra zvečer je poslal predsedniku Wilsonu in drugim šefom antantskih vlad brzojav, v katerem je sporočil, da je vplula v puljsko luko križarka »Ammiraglio di Saint Bon« in da so Pulj okupirale italijanske čete. Admiral Cagni – je rečeno v sporočilu – zahteva predajo jugoslovanske flote in arzenala. »V imenu jugoslovanske vlade [mišljeno je Narodno veče v Zagrebu] svečano protestiram proti neobičajni proceduri zavezniških narodov.« Končno je zahteval takojšnjo intervencijo zaveznikov.

Podpisal se je kot komandant jugoslovanske mornarice.

Telegram je bil uspešen. V naslednjih dneh so v Pulj priplule francoske, angleške in ameriške enote. Toda Jugoslovani tudi od njih niso imeli koristi. Italijanska diplomacija je bila že na delu. Najprej je dosegla, da so ji bivšo avstrijsko mornarico proglasili za vojni plen. Dalje je dokazovala, da bi bila mornarica v rokah jugoslovanske države močno orožje proti neodvisnosti Italije.

Posledice delovanja italijanske diplomacije so se v Pulju prav kmalu pokazale. 14. novembra 1918 so zavezniški poveljniki v Pulju povabili Kocha na admiralsko ladjo »Piša«. Admiralska konferenca, ki je bila sklicana na omenjeno ladjo, je Kochu na kratko in brezobzirno sporočila, da bo Antanta zaplenila vse jugoslovansko ladjevje. Najhujši pa je bil sklep, da morajo vsi jugoslovanski vojaki in mornarji do 28. novembra zapustiti Pulj. Ostati smejo samo rojeni Italijani oz. Istrani. Oster Kochov protest je bil zaman. Zavezniški poveljniki so vztrajali pri svojih sklepih.

Sklep admiralske konference je veljal tudi za admirala Kocha. Vztrajal je sicer do 28. novembra v upanju na kakšno spremembo stališč v zavezniških vrstah. Ker pa sprememb ni bilo, je odpotoval najprej v Ljubljano in nato v Zagreb, kjer je organiziral odsek za mornarico pri ministrstvu vojske in mornarice jugoslovanske države.

Aprila 1919 se je odsek za mornarico preselil v Beograd, kjer je bil vključen v ministrstvo vojske in mornarice kot »Odeljak za mornaricu«. Koch je bil imenovan za načelnika oddelka. Toda kmalu je zabredel v težave. Srbska vojska ni imela mornarice in naravno je bilo, da so razni vojni ministri, ki so si sledili v prvih povojnih letih, mislili, da se vojna mornarica upravlja podobno kakor kakšna pehotna četa ali konjeniški eskadron. Treba je bilo dolgotrajnih bojov in ostrih razprav, da je Kochu uspelo pridobiti ministrski svet za ustanovitev Direkcije za mornarico, ki naj bi

imela samostojen proračun. Dasi je bila Direkcija zakonsko osnovana že aprila 1920, kljub neštetim posredovanjem ni zaživela niti meseca julija. Koch se je začutil, da je odveč, in je dal ostavko na položaj načelnika oddelka za mornarico. Skoraj leto dni je ostal na razpoloženju.

Leta 1918 so Italijani zavzeli velik del Hrvaškega primorja, katerega pa so morali leta 1921 zapustiti. Tedaj je bil Koch imenovan za komandanta Severne pomorske oblasti s sedežem v Kraljeviči in nato na Sušaku. Tu je ostal do konca leta 1925. Takrat je bil postavljen za komandanta 3. pomorske obalne komande v Boki Kotorski.

Predolgo bi bilo, če bi hoteli opisati, kako so ga njegovi kolegi izpodrivali in črnili pri jugoslovanski kraljevski vladi. Izkoristili so vsako priliko, da bi ga spravili v nemogoč položaj. K temu je nekoliko pripomogel tudi sam. Kot komandant 3. pomorske obalne komande in kot pošten nacionalist se je spomnil tistih mornarjev, ki so se leta 1918 uprli avstrijski komandi in ki so bili zato obsojeni na smrt in ustreljeni. V Škaljarih pri Kotoru pokopani uporniki še niso dobili priznanja. Admiral Koch se je odločno zavzel za to. Na lastno odgovornost je postavil spomenik mornariškim upornikom. Ob 10-letnici njihove smrti je hotel proslaviti dogodek na najbolj svečan način. Oficirjem je javil, da bo govoril na grobu. Toda komemoracije so se udeležili le posamezniki. Med temi sta bila tudi kapetan fregate Vladimir Andoljšek in kapetan korvete Ivan Kern.

Med pripravi na svečanost se je med oficirji razširil glas, da Koch simpatizira s komunisti, kar naj bi dokazovalo dejstvo, da je postavil spomenik ustreljenim mornarjem. To pa je bil za Kocha zahrbtni udarec. Na prigovarjanje visokih mornariških oficirjev mu ga je zadal tedanji minister za vojsko general Hadžič – njegov prijatelj. Ustreljene mornarje so proglasili za komuniste – boljševike in Kocha za njihovega somišljenika. Zaradi teh spletk se je le malokdo udeležil komemoracije.

Kralj Aleksander in njegova kamarila sta z zadovoljstvom, tudi po nasvetu češke vlade, sprejela mišljenje, da so bili ustreljeni mornarji boljševiki. Po drugi strani kralj in velikosrbski elementi v vladi in vojski niso hoteli priznati jugoslovanske vojaške tradicije, češ da sta osnova kraljevine Jugoslavije edinole solunska fronta in Kajmakčalan. Koch je v svoji poštenosti sicer kljub vsem govoril na grobu ustreljenih mornarjev, vendar je to pomenilo konec njegove kariere. Hadžič je s pomočjo kamarile in nekaterih mornariških oficirjev dosegel, da je bil admiral Koch upokojen. 7. aprila 1929 je dobil odlok o upokojitvi. Kljub temu pa si ni nihče upal podreti spomenika v Škaljarih. Nadaljnja Kochova usoda ni bila rožnata.

Prvi komandant jugoslovanske mornarice je živel nekaj časa v Beogradu, kjer je bil predsednik Oblastnega odbora »Jadranske straže«. Nato se je preselil v Slovenijo. Od tam je odpotoval na posestvo svoje žene v Istri. Leta 1941 so ga Italijani aretirali in odvedli v mornariške zapore. Po 48 urah so ga izgnali čez jugoslovansko mejo.

Drugo svetovno vojno je preživel v Beogradu – zaradi visoke starosti skorajda neaktiven. Po osvoboditvi Beograda se je sicer stavil na razpolago ljudski armadi, vendar zaradi starosti ni bil sprejet. Junija 1945 se je preselil v Trst, kjer je bila konfinirana njegova žena in kjer je septembra 1952 umrl v največji bedi.

Admiral Metod Ciril Koch spada med tiste Slovence, ki so največ prispevali k razvoju jugoslovanske vojne mornarice, ki so ga pa predstavniki srbske vladajoče buržoazije s kraljem Aleksandrom in generalom Hadžičem na čelu kaj kmalu onemogočili, ker se je v kratki dobi svojega poveljevanja v mornarici in odločanja na oddelku za mornarico preveč oddaljil od srbske koncepcije razvoja vojske in družbe in se preveč približal levici, da bi ga smeli pustiti na odgovornem mestu. Bil je torej žrtev čaršije, žrtev šestojanuarske diktature, ki mu je popolnoma onemogočila uspeh in s tem odprla pot neštetim nepoštenim karieristom tudi v mornarico.

## **Vir**

Po zapiskih kontraadmirala Kocha.



## Poročnik korvete Ive Osredkar iz Ljubljane (roj. 1915)

V naši novejši pomorski zgodovini, predvsem med drugo svetovno vojno lahko sledimo likom ljudi, ki so se pridružili narodnoosvobodilni vojski in tu izvršili svojo dolžnost kot narodnjaki in oficirji ali podoficirji. Eden izmed njih je bil tudi Ive Osredkar, poročnik korvete, ki je bil med prvimi, ki je spoznal, da mora osvoboditev naše dežele sloneti predvsem na neziprosnem boju proti okupatorjem.

Rojen v Ljubljani 6. maja 1915 v napredni družini, se je po dovršeni gimnaziji odločil za mornarico in bil leta 1934 sprejet v Vojnopomorsko akademijo v Dubrovniku. Po triletnem študiju je 28. junija 1936 postal oficir kot enajsti v rangi. Kot tak je najprej služboval na minolovcih, pozneje na tako imenovani matični ladji »Hvar« in končno kot komandir baterije v Baški vodi. Pri vajah leta 1938 je eden od njegovih topov pomotoma izpustil granato. Zato je bil Osredkar kaznovan z odložitvijo napredovanja. Tako je ostal v činu poročnika korvete vse do konca aprilske vojne. Bil je med redkimi oficirji mlajših generacij, ki je redno bral napredno literaturo, ki se je bratil z mornarji, ki je končno zelo težko prenesel kapitulacijo in predajo mornarice italijanskemu okupatorju, ne da bi mogel poseči v boj.

V takem težkem razpoloženju se je konec aprila 1941 vrnil v Ljubljano. Že maja so Italijani pri hišni preiskavi našli njegovo pištolo in ga zaprli. Po treh mesecih so ga obsodili na tri mesece zapor in ker jih je že preseдел, je bil izpuščen. Že v zaporu je spoznal prve ilegalce OF. Ko pa je prišel na svobodo, se je avgusta dokončno povezal z Osvobodilno fronto. Preveč je bil dinamičen, da bi se povezoval samo s svojimi mornariškimi tovariši v grupi »Jadran«. Že avgusta se je povezal z Borisom Ziherlom, Marijo Dolenčevo in Jožetom Galičičem, čeprav je stanoval za Bežigradom, mu je Osvobodilna fronta zaupala sektor Vič. Tu je skrbel za organizacijo odborov OF. Kasneje so mu zaupali zvezo med terenskimi odbori in partizansko organizacijo izven Ljubljane. Preko te zveze so viški fantje odhajali v gozdove. A Osredkar se tudi s tem ni zadovoljil. Skrbel je za propagandni material in ga tudi osebno raznašal. Kot vojaški referent svojega terena je do svojega odhoda v partizane organiziral okoli 70 viških in trnovskih fantov, da so šli v prve partizanske čete, dudi sam je hrepenel po boju, predvsem pa po boju na morju.





Poročnik korvete Ive Osredkar.

Partijska organizacija v Ljubljani se je prepričala, da je Osredkar predan boju za osvoboditev in je bil verjetno že septembra 1941 sprejet med njene kandidate. Naj mimogrede omenim, da so vsi Ivetovi bratje od vsega začetka delali za partijsko organizacijo. Tako je Milan »ustvarjal«<sup>1</sup> znamenitega »kričača«, radijski oddajnik, ki je sredi Ljubljane oddajal program Osvobodilne fronte, vsi ostali pa so pripadali različnim frontnim organizacijam v Ljubljani.

Februarja 1942 je bil Osredkar sprejet med redne člane KP in od tedaj dalje se je zelo redko prikazal doma. Živel je na pol ilegalno, delal z vsemi silami v organizacijskih enotah. V noči med 18. in 19. marcem 1942, ko so Italijani aretirali vse bivše slovenske oficirje, je Ive prešel v skoraj popolno ilegalo. V času ilegale je organiziral še 73 prostovoljcev iz Ljubljane in v noči med 4. in 5. majem odšel z vso skupino preko italijanske blokade.

Dne 9. maja pa je skupina pod vodstvom partizanskega kurirja prešla nemško-italijansko okupacijsko mejo. Osredkar je bil z nekaterimi tovariši dodeljen Poljanski četi škofjeloškega odreda, kamor je prišel 20. maja. Nekoliko dni kasneje je četi prišla v okrepitev nova skupina Ljubljančanov.

Janez Pohleven, ki je bil tedaj komandir čete, je Osredkarja imenoval za vodnika 1. voda. Kot bivši oficir je dobil nalogo izuriti borce v vojaških veščinah, posebno pa še za partizanski način vojskovanja, katerega je izredno hitro dojel. V tem pogledu se je izpopolnjeval tudi sam, zlasti še v številnih posameznih akcijah, ki jih je organiziral in vodil sam, v številnih zasedah in drugih akcijah, predvsem pa ob žičnih ovirah na meji med nemško in italijansko okupacijsko cono.

Poljanska četa je prav kmalu postala najboljša partizanska četa na Gorenjskem. Odlično vojaško izvežbana je mogla biti v stalnih akcijah. Tako je Osredkar sodeloval v številnih bojih. V začetku junija je njegova zaseda razpršila in pognala v beg nemške financarje in mobilizirane delavce, ki so postavljali žične ovire med Lučami in Žirmi. Kmalu nato je s svojim vodom napadel nemško patruljo med Gorenjo vasjo in Hotavljami. Tu so imeli Nemci štiri mrtve, več pa je bilo ranjenih. 18. junija je s skupino borcev izvedel napad na nemški avtobus v bližini Fužin. Akcija je v celoti uspela. Tu so partizani zaplenili več jo količino čevljev in živil ter zažgali avtobus, preden so mogle intervenirati nemške sile iz bližnjih postojank. Dva dni kasneje je ponovno napadel vsakodnevno policijsko patruljo med Gorenjo vasjo in Lučno ter jo pognal v beg.

Ker je bil Ive edini aktivni oficir med gorenjskimi partizani, je razumljivo, da se je vodstvo posluževalo njegovega znanja. Tako je sode-

loval pri vseh vojaških načrtih, ki so jih izvajali partizani v širši okolici Škofje Loke. Med najvažnejše akcije, ki jih je načrtovalo vodstvo bataljona z Ivetovim sodelovanjem, je spadal nedvomno načrt za napad na nemško postojanko Črni vrh nad Polhovim Gradcem. Napad je bil sestavni del načrta gorenjskih partizanov, da bi osvobodili osrednji del Poljanske doline, tako da bi nastalo v Dolomitih na meji z ljubljansko pokrajino večje svobodno ozemlje, kakor so si ga ustvarili partizani na Dolenjskem. Po načrtu naj bi Selška četa napadla in blokirala Poljane in po možnosti razbila tamkajšnjo nemško postojanko, škofovski četi je bilo ukazano zasedami zavarovati ceste Škofja Loka–Poljane, Škofja Loka–Blegoš oziroma Črni vrh, da bi s tem zavarovala Poljansko četo, ki je morala izvršiti glavno akcijo, to je napad in zavzetje črnega vrha.

Predolgo bi bilo opisovati potek celotne akcije. Važno je poudariti, da se je akcija začela 25. junija zvečer in se nadaljevala ves naslednji dan. Prav tako je potrebno reči, da bi akcija bržkone v celoti uspela, če ne bi zajajala Selška četa, ki ni napadla Poljan. Tako je moglo priti na pomoč postojanki v črnem vrhu okrog 100 nemških policistov iz Poljan.

Med tem pa se je v napadu na Črni vrh pokazal ves neustrašni karakter Iveta Osredkarja. Ves čas akcije je hotel imeti pregled nad položajem. Čeprav je do podrobnosti predvidel ves potek akcije in sam razpostavil borce in mitraljezce na položaje, se je drzno izpostavljal, da je pregledoval ves potek boja, bil je vedno v najhujšem metežu. Hrabro do drznosti, je vsak trenutek tvegajo življenje, da bi pripomogel k uspehu. Kljub dobri pripravljenosti pa akcija ni v celoti uspela. Vzrok neuspeha je bila v glavnem Selška četa, ki ni izpolnila svoje dolžnosti. Poleg tega pa je poljanskim borcem vpadla v hrbet z brzostrelkami oborožena patrulja, ki se je v jutranjih urah zmuznila mimo partizanske zasede.

Po tej akciji, v kateri sta padla dva partizana, Nemci pa so imeli 27 mrtvih in okoli 40 ranjenih, je bil Ive razrešen dolžnosti vodnika. To seveda ni bila kazen. Bila je po eni strani skrb vodstva bataljona, da bi hrabrega borca obdržali pri življenju, po drugi strani pa skrb za borce, ki jih je v svoji osebni hrabrosti, ki je marsikdaj mejila na drznost, in zavzetosti za boj marsikdaj izpostavljajo prevelikim nevarnostim.

Toda to ni vse. Vodstvo bataljona ga je predvidelo za komandirja čete. Zato ni nasprotovalo dejstvu, da ga je novi vodnik Anton Peternel imenoval za svojega vojaškega svetovalca. Še več. To neredno funkcijo je na začetku izvrševal v Poljanski četi kot celoti, malo kasneje pa tudi v bataljonskem štabu. Tako je v naslednjih dneh sodeloval pri pripravi načrta

za napad na nemško postojanko v Lučnah, ki ga je izvedel ob sodelovanju Ivetove čete 1. bataljon Druge grupe odredov 14. julija 1942. V tej akciji je Osredkar z nekaj borci zadrževal močne nemške kolone, ki so prihajale v pomoč postojanki.

Napad na Lučne se ni posrečil, vendar je prisilil Nemce, da so odteg-nili večino svojih sil z območja Gabrške gore, kjer so imeli obkoljena dva bataljona Druge grupe odredov.

Zvečer so se partizani premaknili na Žirovski vrh. Toda že naslednje-ga dne so jih obkolile nemške sile. Naslednjih deset dni je imela Poljanska četa stalne premike in stalne spopade s sovražniki. V teh premikih je bil Osredkar ves čas v ospredju dogajanja. Med prvimi je zavzemal položaje, svetoval premike ter ščitil in bodril soborce. V težkih bojih je četi uspelo prebiti se v območje Blegoša.

Bivanje na Blegošu je bilo namenjeno počitku, vendar je Poljanska četa z Osredkarjem prevzela nase nalogo, da se pojavi v Poljanski doli-ni in s tem opozori nase nemško postojanko v Škofji Loki in pripomo-re Drugi grupi odredov, da bi se lažje premikala na Štajersko. Sledilo je pet dni premikov in majhnih prask z nemškimi patruljami, ki so kroži-le po dolini. Skoraj v vseh teh akcijah se je poznal bojni stil poročnika Osredkarja. Zadnja taka akcija, ki se je je udeležil Osredkar s svojo skupi-no, je bil napad na nemške avtomobile pri Trebiji, ki ga je izvršil 1. avgu-sta 1942. Dva nemška avtomobila sta bila uničena. Pri tem pa je obležalo na tleh več nemških oficirjev. Prihajajoči nemški kamioni so prešli v pro-tinapad in Osredkarjeva skupina se je še tisti večer umaknila preko Sore v območje Blegoša.

Ta aktivnost partizanskih enot je povzročila veliko nemško ofenzivo na Blegoš. Nemške motorizirane kolone so na osnovi podatkov, ki so jih dobili od izdajalca Krajnerja, obkoljevale Blegoš. Ofenzive se je udeležilo 8.000 do 10.000 nemških vojakov in policistov. Partizanske enote so zve-dele za prihod Nemcev prepozno. Tako so se znašle v kleščah, ki so se ved-no bolj zoževale. 3. avgusta zjutraj je bil Blegoš že obkoljen. Partizanske enote, ki so bile v stalnih premikih in so se skušale prebiti, so spozna-le, da so se znašle v kleščah nemških zased. Preostal je samo še juriš čez vrh Blegoša. Toda tudi tam, na tako imenovani Rupnikovi liniji, so že bili Nemci. A drugega izhoda ni bilo. Juriš čez žične ovire je terjal prvih pet partizanskih žrtev. Med njimi je bil tudi Ive Osredkar, ki ga je nemška krogla zadela v čelo. A ta juriš je rešil partizane. V noči med 3. in 4. avgu-stom je Poljanska četa usmerila nemški premik proti vasi Žetina, medtem

ko se je glavnina partizanskih sil umaknila čez mejo na Primorsko, prav tja, kamor si je Osredkar želel, da bi se boril za osvoboditev neosvobojenih Slovencev. On pa je tedaj mrtev ležal ob žičnih ovirah vrh Blegoša.

Preživeli borci Poljanske čete vedo o Osredkarju povedati mnogo več, kot nam dopušča skromno odmerjeni prostor. Bil je vedno prvi med najhrabrejšimi partizani, kljub temu pa skromen.

Veliko je svojim tovarišem pomagal, da so se aklimatizirali v novem načinu boja z nadmočnim sovražnikom. Kljub temu, da je od svojih borcev veliko zahteval, so ga vzljubili, ker je bil vedno pripravljen pomagati tovarišu v zagati, ker ni nikdar pustil soborca v škripcih. Čeprav oficir se je hitro vživel v novo okolje, se tako rekoč pobratil s soborci, ki so prihajali iz delavskih in kmečkih vrst. Ni poznal počitka. Boj proti okupatorju in pomoč ter urjenje tovarišev mu je bila prva naloga. V redkih trenutkih počitka je tovarišem veliko pripovedoval o morju in ladjah, o svoji želji, da bi se boril na morju ali vsaj za morje. Zato je hrepenel po odhodu na Primorsko, da bi se tam bojeval za našo obalo. S temi svojimi lastnostmi, predvsem s svojim skromnim in tovariškim obnašanjem, s svojo iskrenostjo in priljudnostjo a tudi strogostjo je vplival na tovariše v četi in na njihovo zadržanje v bojih, to je na aktivnost celotne čete.

Komaj dva meseca in pol je trajalo njegovo partizansko življenje. A kljub temu lahko rečemo, da predstavlja ta kratki čas celo aktivno življenje človeka, ki je ljubil svobodo nadvse in dal zanjo najdragocenejše, to je življenje.

Leta 1949 je Osredkarjeva družina prenesla njegove posmrtne ostanke v grobnico v Radovljico, kjer sta že ležala njegova brata – dvojčka Sava in Radko.

Ob koncu je treba poudariti, da je bil Ive Osredkar prvi jugoslovanski mornariški oficir, ki se je odločil za partizanski boj, obenem pa tudi prvi med njimi, ki je dal svoje življenje za osvoboditev in za novo družbeno življenje, ki ga je ustvarjala revolucija.

## Major Baldomir Saje iz Novega mesta (roj. 1909)

Baldomir Saje je bil rojen 26. januarja 1909 v železničarski družini v Novem mestu kot prvi od petih otrok. Kmalu po rojstvu zadnjega otroka je oče umrl. Z majhno pokojnino in z nenehnim ročnim delom je mati preživljala in šolala štiri od petih otrok na novomeški gimnaziji in kasneje na visokih šolah in akademijah.

Prva dva sinova, Baldomir in Rado sta se po končani gimnaziji odločila za Pomorsko vojno akademijo v Dubrovniku. Tretji sin Miro se je odločil za študij medicine (padel kot partizan-zdravnik ob kapitulaciji Italije septembra 1943). Hči Marija Saje je študirala na filozofski fakulteti. O petem otroku nisem dobil podatkov. Vsi so bili vzgojeni v poštenem rodoljubju. Mati, po rodu Gorenjka, v tem ni popuščala.

30. septembra 1927 je bil Rado Saje sprejet kot gojenec v Pomorsko vojno akademijo. Pri njegovem vstopu v akademijo pa ni igralo vloge samo težko socialno vprašanje, kakor pri mnogih naših mornariških oficirjih, ki so videli v akademiji le sredstvo za dosego kruha in boljšega življenja. Na Baldovo odločitev je imela precejšen vpliv reka Krka, na kateri je kot gimnazijec tekmoval, in pa kolonije na morju. Morje je vzljubil kot mladenič in ta ljubezen je bila odločilna.

Akademijo je dovršil leta 1929 kot gojenec 5. klase. V rangi klase je med petintridesetimi konkurenti dosegel 18. mesto. Takoj nato je bil vkrcan na ladjo »Spasilac« in je nekaj let preživel v raznih službah na kopnem in na različnih vojnih ladjah. Pomorski poklic, ki ga je najbolj privlačeval, je bilo podmornišтво. Zato se je 14. oktobra 1933 vpisal v tečaj za podmorniške oficirje in ga z odličnim uspehom dovršil 5. junija 1935. Po dokončanem tečaju je bil nekaj let vkrcan na podmornicah, kjer je prešel vse funkcije od navigacijskega preko artilerijskega in torpednega oficirja do 1. oficirja na podmornici »Osvetnik«. 4. maja 1937 mu je bila priznana podmorniška specializacija. Nato se je pripravljал na tečaj za komandanta podmornice, ki ga je z odličnim uspehom dovršil 10. septembra 1940.

Tik pred razpadom stare Jugoslavije je služboval v bazi podmorniške flotile je v Tivtu v činu poročnika bojne ladje 1. reda, ki ga je dobil 6. septembra 1940. V tej službi ga je zatekla kapitulacija vojske in mornarice. Italijani so ga takoj izgnali v okupirano Slovenijo. Razočaran zaradi hitre kapitulacije in zato, ker ni mogel napraviti nič proti predaji flote sovraž-





Major Baldomir Saje.



niku, je v Novem mestu takoj iskal način borbe proti okupatorju. Že poleti 1941 je v Koširjevi družini v Novem mestu našel zveze z Osvobodilno fronto. S Koširjevimi je aktivno sodeloval v partizanskih odnosno akcijah OF znotraj novomeškega bloka.

Osvobodilna fronta tedaj ni zaupala bivšim oficirjem. To nezaupanje je povzročilo, da so nekateri rodoljubni oficirji iskali zveze s partizansko organizacijo in edinicami tudi po več mesecev. Zaradi oficirskih skupin, kot je bila na primer Nagodetova »Stara pravda«, ki so soglašale z gibanjem Draže Mihajloviča in z velesrbsko Jugoslavijo, je bilo nezaupanje organov OF razumljivo. Toda Baldo si je pridobil zaupanje takoj in je bil med najaktivnejšimi ilegalnimi delavci Novega mesta.

Septembra 1941 so napredni mornariški oficirji v Ljubljani organizirali skupino pod imenom »Mornariška grupa Jadran Osvobodilne fronte«. Na čelu skupine so bili kapetan Vladimir Kandare, poročnika lij Poljanec in Franc Potočnik. Kmalu je skupina vključila v svoje delo tudi vse mlajše oficirje v Novem mestu. Tu je najprej nastala trojka, ki so jo sestavljali Baldo Saje, Janez Tomšič in Slavko Kavšek. Ti so kmalu povezali z OF še ostale oficirje mornarice, ki so živeli v Novem mestu.

Tako ljubljanska kakor novomeška mornariška skupina sta se pripravljali za odhod v partizane. Spomladi 1942 bi se morali vsi člani skupin javiti pri partizanskih javkah in se vključiti v oborožen boj. Toda, bodisi da so Italijani kaj izvedeli, bodisi, da je bilo to v že naprej pripravljenem načrtu, so bili slovenski oficirji v Novem mestu v noči med 17. in 18. marcem 1942 aretirani. Dan kasneje so bili zaprti oficirji v Ljubljani. Kljub zagotovilu, da bodo organizirani oficirji obveščeni o morebitni nevarnosti, se to ni zgodilo. Zveze so iz neznanega vzroka odpovedale. Po treh dneh zapora v garaži domobranske kasarne v Ljubljani so vse oficirje strpali na tovorni vlak in odpeljali v taborišče Gonars v Furlaniji.

V taborišču so se organizirani oficirji zopet zbrali v trojke in ponovno vzpostavili mornariško grupo OF. Baldo Saje je bil med prvimi. Skupaj s Kavškom in Tomšičem se je močno zavzel za to, da je organizacija delovala ne samo med oficirji temveč tudi med podoficirji, ki so v internaciji kazali vedno več smisla za boj Osvobodilne fronte.

Treba je poudariti, da so bili v glavnem vsi mlajši mornariški oficirji v taborišču organizirani frontovci. Redko se je zgodilo, da so v organizacijo vključili tudi kakega starejšega oficirja. Toda to velja samo za mornarico. Pehotni in artilerijski oficirji, ki jih je bilo največ, so povečini ostali zvesti svojim prejšnjim idealom: velikosrbski Jugoslaviji in kraljevini. Med obe-

ma skupinama je nastal oster ideološko-politični boj, pri čemer so pristaši OF pridobivali na članstvu, plavogardisti pa izgubljali.

V tem boju je Baldo Saje aktivno sodeloval. S svojo hladnokrvnostjo in mimo besedo je pozitivno vplival na omahljivce in jih pridobival za revolucijo. Posebno podoficirji so imeli vanj neomajno zaupanje. Tako mu je uspelo, da je preko podoficirja Ivana Bobnarja in drugih zgradil med podčastniki precej trdno organizacijo, ki se je po svoji strani spopadla s plavogardisti in si gradila pot naprej (vsi organizirani podoficirji so se kasneje vključili v NOV).

15. novembra 1942 so bili oficirji in podoficirji, ki jih Italijani še niso izpustili iz Gonarsa, premeščeni v taborišče Chiesanuova pri Padovi. Tu so bili pomešani s civilisti, ki so imeli dobro organizirano skupino OF. S skupnimi močmi je delo še bolj steklo. Baldo Saje je tudi tu neumorno deloval in s svojo preudarnostjo pomirjevalno vplival na ljudi, da so vztrajali na svojih borbenih stališčih tudi v težkih pogojih internacije. Dosledno si je prizadeval za to, da bi se organizacija obdržala in utrdila.

Italijani so jugoslovanske oficirje Izpuščali v skupinah. Najprej so izpustili tiste, o katerih so iz Ljubljane dobili zagotovilo, da se bodo vključili v belo- ali plavogardistične organizacije in vojaške formacije. Kasneje so izpustili višje oficirje, o katerih so bili prepričani, da se ne bodo vključili v partizansko gibanje, temveč je bilo verjetno, da bodo podprli protikomunistične organizacije. Z malimi izjemami so bila italijanska pričakovanja utemeljena. Mlajše oficirje, za katere niso imeli zagotovil, so obdržali v Padovi do aprila 1943. Ker so že imeli izkušnje z že izpuščenimi in ker so računali, da se bodo obnesli tudi ostali, so aprila 1943 izpustili 250 vojnih internirancev. Med temi pa ni bilo Balda Sajeta. Ker so Italijani vedeli, da je eden vodilnih članov taboriščne OF, so ga še nadalje obdržali v ujetništvu.

Iz tega časa je ohranjenih 79 njegovih dopisnic, listkov in pisem. Iz njih odseva obtožba vojnega nasilja in neomajna vera v končno zmago.

Po kapitulaciji Italije 8. septembra 1943 so taborišče Chiesanuova obkolile nemške čete. Nekateri interniranci, ki so se skušali rešiti iz obroča, so bili na mestu ustreljeni. 15. septembra so Nemci vojaške internirance strpali v živinske vagone in jih preko Brennerja, Avstrije in Madžarske odpeljali do Zagreba in od tod v Ljubljano k beli gardi. Saje in še nekateri njegovi tovariši so slutili, kakšne namene imajo Nemci z njimi, zato so se vso pot pripravljali na beg. Priložnost se je ponudila v Zagrebu. Uspelo jim je pobegniti iz transporta. V Zagrebu je dobil zvezo s partizani in 1. okto-

bra 1943 mimo vseh barikad in Major Baldomir Saje iz Novega mesta straž nemške in Paveličeve vojske prišel domov v Novo mesto, ki je bilo tedaj z večjim delom Bele krajine začasno osvobojeno.

Doma so ga čakale slabe novice. 14 dni prej je padel njegov brat Miro v Mokrem polju pri Šentjerneju. V Novem mestu je bilo stanje skrajno nape-to. Pričakovati je bilo nemško bombardiranje in nato napad. 3. oktobra so Nemci res strahotno bombardirali Novo mesto. Začel se je tudi že napad. Kljub izčrpanosti je Baldo 4. oktobra evakuiral svojo družino v Mirno peč in takoj odšel v partizane. V svoje vrste ga je sprejela Cankarjeva brigada.

Toda kot mornariški oficir ni ostal dolgo v kopnih edinicah. Kmalu po kapitulaciji Italije je vrhovni komandant NOV in POJ poslal vsem edinicam poziv, naj napotijo vse mornarje na Vis, ki so ga takrat utrjevali. Baldo je moral torej slediti drugim svojim tovarišem. Preko Uršnih sel in Gorskega Kotorja je prišel v Hrvaško primorje, od koder ga je partizanski čoln prepeljal na Vis.

Z odredbo štaba mornarice je bil 23. decembra 1943 imenovan za komandanta Bračke flotilje na otoku Braču, ki je spadala pod 4. Pomorski obalni sektor. To dolžnost je vršil do srede februarja 1944, ko je bil zopet poklican na Vis, kjer je prevzel dolžnost načelnika štaba 4. Pomorskega obalnega sektorja. Znano je, da je na obeh položajih vztrajal na mestu tudi med najhujšimi boji in bombardiranj. Svoje ljudi je, kolikor je bilo mogoče, zaščitil, sam pa vztrajal na položaju, dokler je bilo mogoče, oziroma dokler je nevarnost minila.

24. maja je bil imenovan za vršilca dolžnosti komandanta 2. Pomorskega obalnega sektorja, s sedežem na Dolgem otoku. Tedaj je imel že čin kapetana. Kaj kmalu pa je spet napredoval, kajti skupini, ki je po nalogu štaba mornarice in z odobritvijo Vrhovnega štaba NOV in POJ od-potovala 1. septembra 1944 z Visa v Slovenijo, se je pridružil kot major.

Skupina je z Dolgega otoka krenila 9. septembra 1944. Poveljeval ji je major Janez Tomšič. S hitrim čolnom za reševanje aviatičarjev se je preko Krka prevrgla na kopno pri polotoku Kačjak. Preko vzhodnega dela Liškega polja je prišla do Lokev. Tomšič je imel nalogo formirati 1. Pomorski obalni sektor, ki naj bi deloval ob obali od Tržiča pri Trstu do južnega rta Istre, oziroma, če bi to ne bilo mogoče, sestaviti mornariško grupo, ki bi se s svojimi edinicami pripravljala na zasedbo obale.

13. septembra je major Tomšič krenil na Glavni štab NOV in PO Slovenije, kjer se je dogovoril o formiranju Mornariške grupe pri 9. korpusu, o bodočih edinicah in nalogah grupe. Na osnovi teh razgovorov je

bil major Saje imenovan za delegata mornarice pri Glavnem štabu NOV in PO Slovenije. Iz akta o imenovanju sledi, da je bila njegova dolžnost pomagati razvoju 1. Pomorskega obalnega sektorja oziroma Mornariške grupe pri 9. korpusu. Tomšič je Sajeta, ki je medtem prispel v D'Annunziovo kočo pod Snežnikom, telegrafsko poklical v Glavni štab, sam pa odpotoval na ozemlje 9. korpusa, kjer se je združil z ostalimi tovariši iz skupine.

Baldo je imel kot delegat mornarice predvsem dolžnost, zbirati podatke o mornarjih po vseh edinicah in civilnih ustanovah, ki so delovale v Sloveniji. Tako zbrane ljudi je delegiral v skupino, ki jo je Tomšič medtem že začel osnovati. Na osnovi Baldovega dela se je na Primorskem razvil najprej štab mornariške grupe pri 9. korpusu, ki je imel svoj zaščitni bataljon. Nato je nastal Mornariški odred, ki je po potrebi spadal pod 31. ali 30. divizijo. Istočasno je v Istri nastal Koprski odred, ki je pod poveljstvom poročnika Franca Dermote deloval na ozemlju od Milj do Umaga. Med Tržičem in Miljami pa je delovala obveščevalna skupina »Ratko« pod poveljstvom poročnika trgovske mornarice Ratka Pečovnika.

Poleg tega je Baldo zbiral in pošiljal štabu mornarice vse podatke informativne narave o Slovenskem primorju in Istri. Končno moramo omeniti, da je vse organizacijske ukaze in direktive Štaba mornarice prediskutiral z odgovornimi v Glavnem štabu NOV in POS in jih po potrebi prilagodil prilikam, ki so vladale na ozemlju Slovenije. Prav tako je pripravljaval vse potrebne načrte za zasedbo slovenske obale oz. mornariških objektov v mestih na severnem Jadranu.

Major Janez Tomšič je bil sredi februarja 1945 poklican v osvobodjeni Split, kjer so ga čakale nove naloge. Na predlog Glavnega štaba NOV in POJ je bil na njegovo mesto imenovan Major Baldo Saje, ki je proti koncu istega meseca prevzel komando Grupe. Komando je prevzel v najkriticnejšem trenutku. Nemci so se umikali na vseh frontah. V Italiji so jim zadajale krepke udarce zavezniške sile. Na balkanskem bojišču so jih preganjale jugoslovanske in ruske armade. Na francoski fronti so izgubili že vse zasedeno ozemlje. Rusi so bili na Poljskem in Madžarskem. Za umik iz Italije so hoteli imeti prosto pot čez Primorsko in Slovenijo, zato so pripravljali široko ofenzivo proti 9. korpusu, ki je s svojimi brigadami nadzoroval Soško in Vipavsko dolino, Kras, Brkine in Notranjsko.

Partizanske enote, ki so komaj preživele zimsko ofenzivo, so počivale in rekrutirale nove borce. Mornariška grupa je bila pri Cerknem v neposredni bližini štaba 9. korpusa. Saje je edinico pripravljaval na pohod proti Trstu. Ponovno je preštudiral pozicije mornariških in pomorskih

objektov v Tržaškem zalivu, da bi čim prej zasedli in čim bolje zavarovali vse važnejše objekte od pristanišč do ladjedelnice in luških poveljstev. Nekajkrat se je o vsem tem posvetoval z Miho Marinkom in odgovornimi ljudmi v štabu korpusa ter izpopolnjeval svoje načrte.

Sovražnik je bil na vseh frontah v taki zadregi, da je bilo pričakovati hiter konec vojne. Zato je bilo razumljivo, da so se prijavljali tudi načrti za zasedbo obale. Toda enote 9. korpusa je presenetila nova nemška ofenziva, ki se je začela 15. marca na Cerkljanskem in se od 17. marca nadaljevala tudi s soške, vipavske ter notranjske strani proti osvobojenemu ozemlju na Primorskem. Štab 9. korpusa se je moral z vsemi prištabnimi enotami umakniti v Trnovski gozd. Tu ga je presenetil drugi val ofenzive. Umaknili so se v Mrzlo rupo. Sovražnik pa je prodrl že na sektor Vojsko. Štab korpusa in vse prištabne enote so zašle v globoke zasede. Situacija je bila skrajno resna. Ker je bila v nemških rokah tudi Gorenja Tribuša, ni kazalo drugega, kot da se enote prebijejo frontalno po pobočju navzgor proti Vojskemu. Nemško mitralješko gnezdo na neki strmi skali je ločilo Mornariško grupo v dva dela. Levi se je prebijal s komandantom in s štabom navzgor, desni pa je zašel še globlje proti nemškim zasedam. Major Saje je bil v skrbeh. Nenadoma pa se je odločil, da poskusi rešiti preostali del grupe. Zavil je v desno. Pod mrtvim kotom nemškega mitralješkega gnezda se je prebil do tovarišev in jih izvelkel iz zasede. Skupaj z ostalimi so se kmalu prebili proti Dolenji Tribuši, kjer ni bilo nemškega vojaštva. Toda medtem ko je major Saje kril umik desne skupine Grupe, ga je zadela krogla nemškega ostrostrelca, ki se je skrival v skalah nad njimi. Dumdumka mu je razparala bok. Bil je prvi april 1945.

Naslednjega dne se je ofenziva polehla. Vse prištabne enote s komando korpusa na čelu so se prebile preko Dolenje Tribuše na šentviški vrh. Pred odhodom pa so tovariši poiskali in našli Baldovo truplo. Štirje neznani borci so ležali poleg njega. Partizani so jih zakopali v skupen grob na mestu, kjer jih je doletela smrt.

Tako je umrl Baldo Saje, ki je padel v skrbi, da bi njegovi ljudje preživeli.

Nemška ofenziva je propadla. Nepoln mesec kasneje so enote 9. korpusa vkorakale v Gorico, Tržič in Trst.

11. julija 1945 je Antifašistični svet narodne osvoboditve Jugoslavije odlikoval majorja Balda Sajeta z Redom zasluge za narod 3. stopnje.

Tri leta kasneje so na Sajeovem grobu postavili spomenik, ki nas opozarja, da ležijo poleg njega štirje neznani junaki, morda bivši mornar-

ji, ki so se pripravljali, da skupaj s svojim komandantom zavzamejo pomorske objekte v Trstu in slovenski Istri.

### **Vir**

Kavšek, Slavko, Ivan Bobnar, Viktor Kobol, Sonja Sajet in Rado Sajet.  
Intervjuval avtor.

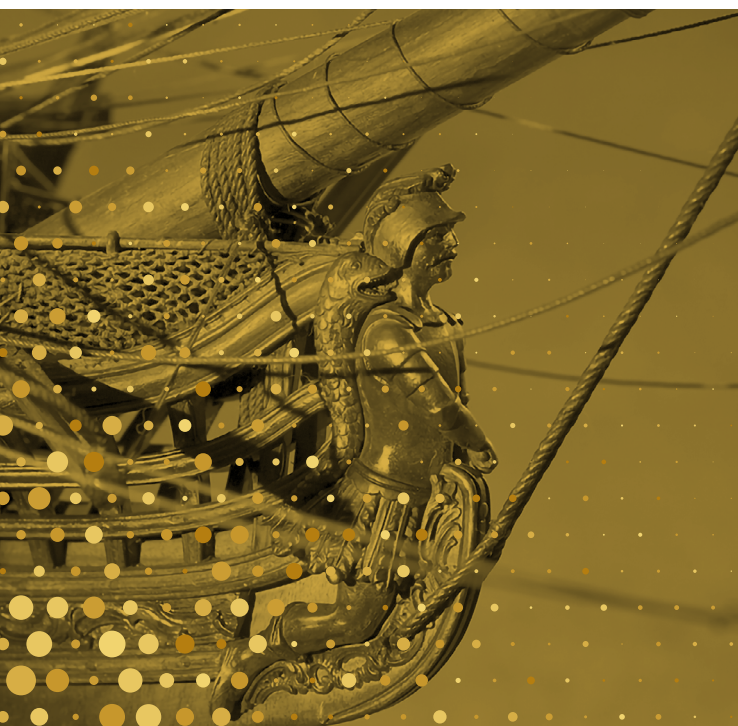
## Seznam izvirnikov zbranih del Miroslava Pahorja

- Pahor, Miroslav. 1967. »Major Baldomir Saje.« *Informator* 8 (posebna izdaja): 14–6.
- . 1967. »Veliki admiral Anton Haus v prvi svetovni vojni.« *Informator* 8 (3–4): 24–5.
- . 1967. »Zadnji dnevi rušilca Zagreb.« *Informator* 8 (posebna izdaja): 16–20.
- . 1968. »Kontraadmiral Metod Ciril Koch.« *Informator* 9 (1–2): 24–5.
- . 1968. »Slovenski inženirji in tehniki v tržaškem arsenalu.« *Informator* 9 (3): 16–8, 21.
- . 1969. »Kadet Anton Dolenc z objektivom okoli sveta (1890–1891).« *Informator* 10 (1–2): 29–33.
- . 1969. »Kadet Anton Dolenc z objektivom okoli sveta (1890–1891).« *Informator* 10 (3): 24–8.
- . 1969. *Sto let slovenskega ladjarstva 1841–1941*. Piran: Splošna plovba.
- . 1970. »Ponovno o zgodovinski problematiki naših pomorščakov med drugo svetovno vojno.« *Informator* 11 (2): 19–23.
- . 1970. »Poročnik korvete Ive Osredkar.« *Informator* 11 (3): 15–6.
- . 1970. »Slovenski dijaki in študentje na PŠ v Trstu.« *Informator* 11 (1): 15, 18–9.
- . 1972. »Razvoj jugoslovanske vojne mornarice.« *Informator* 13 (2): 24–5.
- . 1972. »Samo morje je vedelo.« *Informator* 13 (1): 24–6.
- . 1973. »Koroški Slovenci v vojnem pomorstvu.« *Informator* 14 (2): 18–20.
- . 1974. »Mornariški odred Koper.« *Informator* 15 (1–2): 38–9.
- . 1975. »Ladjedelništvo v preteklosti Pirana.« *Informator* 16 (2–3): 30–1.
- . 1975. »Ladjedelništvo v preteklosti Pirana.« *Informator* 16 (4): 26–7.
- . 1976. »Kontraadmiral Alojz Praprotnik iz Bovca.« *Informator* 17 (3): 24–5.



- . 1976. »Kontraadmiral Karl Žonta (Schonta) iz Celovca.« *Informator* 17 (3): 24–5.
- . 1976. »Kraška vas Povir, primer simbioze med kopnim in morjem.« *Goriški letnik*, št. 3: 95–122.
- . 1977. »Kontraadmiral Karel Schaffer iz Sežane.« *Informator* 18 (1): 29–30.
- . 1977. »Senožeče-slovenska pomorska postojanka na kopnem.« *Slovensko morje in zaledje* 1 (1): 21–79.
- . 1978. »Kontraadmiral Rihard Pogačnik iz Trsta.« *Informator* 19 (1–2): 37–9.
- . 1978. »Slovenski podoficirski kader v avstrijski vojni mornarici v razdobju od 1883 do 1903.« *Informator* 19(3): 28–9.
- . 1978. »Slovensko zaledje v kooperaciji s pomorskim ladjedelništvom.« *Acta Historico-oeconomica Iugoslaviae* 5:133–46.
- . 1978. »Vloga furmanstva pri rekrutiranju prostovoljnega kadra avstrijske mornarice.« *Časopis za zgodovino in narodopisje* 14 (1): 92–9.
- . 1978. *Slovenski mornarji Avstrije v obrambi Dalmacije in Istre 1849–1917*. Piran: Pomorski muzej »Sergej Mašera«.
- . 1979. »Maribor - mesto pomorščakov.« *Zgodovinski časopis* 33 (3): 421–34.
- . 1979. »Slovenski cestni križ kot faktor rekrutiranja pomorskega kadra v naših deželah.« *Slovensko morje in zaledje*, št. 2–3: 153–207.
- . 1979. »Vloga gorenjsko-koroške prometne pahljače pri rekrutiranju pomorskega kadra v preteklosti.« *Kronika* 27 (1): 30–42.
- . 1980. »Admiral Maksimilijan Daublebsky von Sterneck iz Celovca.« *Informator* 21 (3): 39–42.
- . 1980. »Admiral Maksimilijan Daublebsky von Sterneck iz Celovca.« *Informator* 21 (1–2): 55–7.
- . 1981. »Gabrijel Gruber ali ladjedelstvo-navtika-navigacija.« *Slovensko morje in zaledje*, št. 4–5: 9–40.
- . 1981. »Pomorščaki s celjskega območja.« *Celjski zbornik* 17:233–56.
- Pahor, Miroslav, in Ilonka Hajnal. 1981. »Po sledih nekega jambora ...« *Informator* 22 (3): 43–9.





Miroslav Pahor velja za enega utemeljiteljev slovenske pomorske zgodovine, vsebinsko je utemeljil tudi Pomorski muzej v Piranu. Večino svojih številnih del je objavil v obliki člankov, doslej raztresenih v številnih revijah in časopisih. Fakulteta za humanistične študije Univerze na Primorskem in Pomorski muzej Piran sta združila moči ne le v počastitev spomina na izvirnega avtorja, temveč tudi z namenom, da bi zbrana dela spodbudila interes do pomorstva v slovenski zgodovini. Publikacija je namenjena zgodovinarjem, študentom, ljubiteljem morja in pomorstva ter širšemu radovednemu bralstvu, ki želi bolje spoznati identiteto obmorskih krajev in povezanost slovenskega prostora z morjem.

V drugem zvezku so zbrane biografske predstavitve admiralov, kontraadmiralov in drugih oficirjev iz slovenskih dežel, prispevki o življenju in delu pomorščakov, o izobraževanju v pomorstvu in o ladjedelništvu, s katerimi je Pahor ustvaril nezamenljiv korpus informacij o slovenskih pomorščakih in mornarjih iz 19. in 20. stoletja.

Založba Univerze na Primorskem  
University of Primorska Press