

SSSH
SZZH

Slovenska znanstvena zbirka za humanistiko
Slovene Scientific Series in Humanities

8

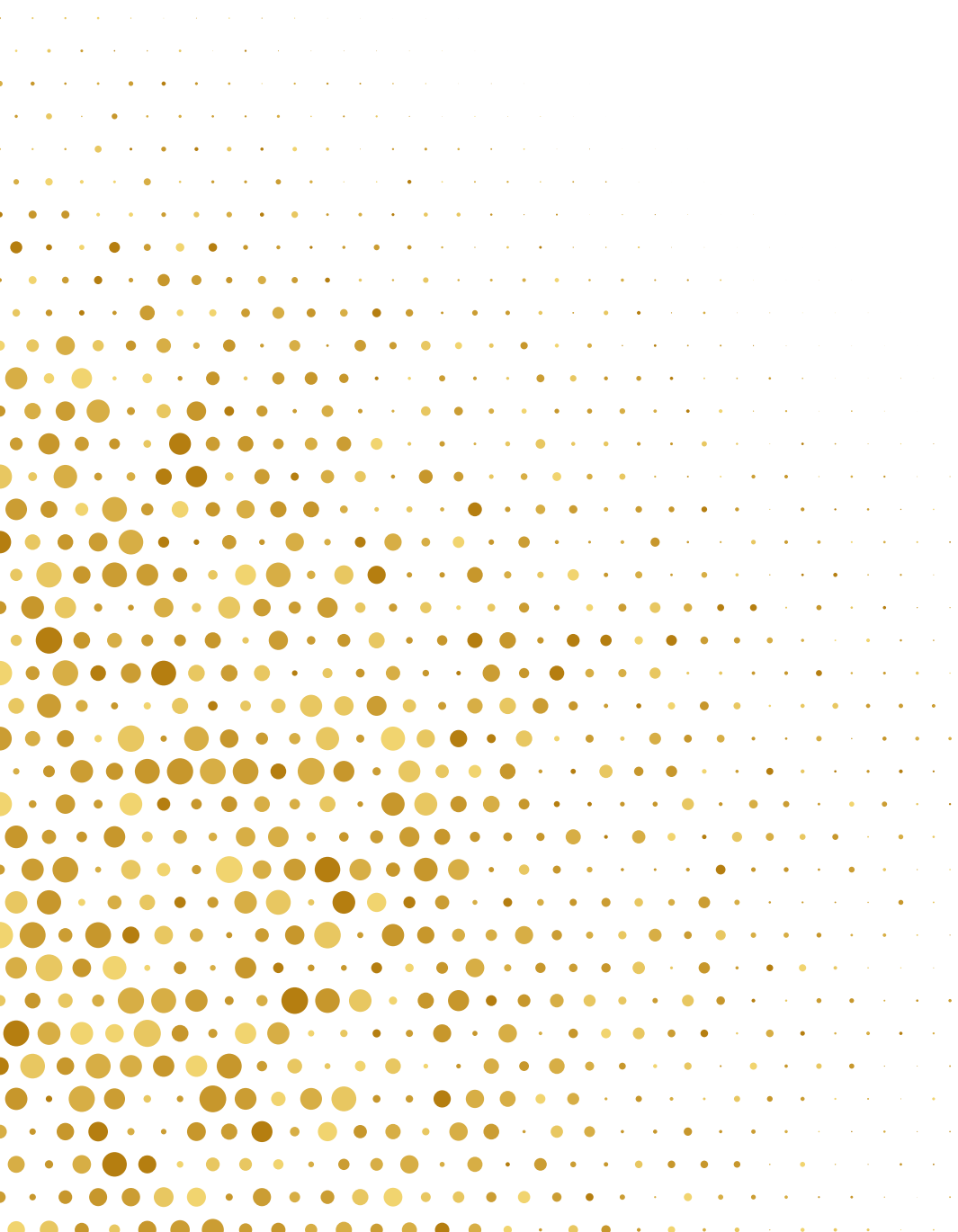
Vse poti vodijo na morje

Zbrani prispevki
k slovenski pomorski
zgodovini

1

Miroslav Pahor

Zgodovina
History



*vse poti vodijo na morje:
zbrani prispevki k slovenski pomorski zgodovini 1*

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 Lazarevič, (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)

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 Tvrтко Opačić.

SSSH
SSZH

Slovenska znanstvena zbirka za humanistiko
Slovenian Scientific Series in Humanities

8

Vse poti vodijo na morje

Zbrani prispevki k slovenski
pomorski zgodovini

1

Miroslav Pahor



Koper 2022

Znanstvena monografija

Miroslav Pahor

Vse poti vodijo na morje: zbrani prispevki k slovenski pomorski zgodovini 1

Uredila Aleksander Panjek in Nadja Terčon

Slovenska znanstvena zbirka za humanistiko / Slovenian Scientific Series in Humanities, 8

E-ISSN 2712-4649

Tehnični urednici

Rudi Keeling, Tajda Senica

Slikovno gradivo

Fotodokumentacija Pomorski muzej "Sergej Mašera" Piran

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 978-961-293-132-2 (PDF)

<http://www.hippocampus.si/ISBN/978-961-293-132-2.pdf>

ISBN 978-961-293-133-9 (HTML)

<http://www.hippocampus.si/ISBN/978-961-293-133-9/index.html>

DOI: <https://doi.org/10.26493/978-961-293-132-2>

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 146015747

ISBN 978-961-293-132-2 (PDF)

ISBN 978-961-293-133-9 (HTML)

Kazalo

- Franco Juri
9 *Zaklad znanja*
- Nadja Terčon
11 *Življenje in ustvarjalno delo dr. Miroslava Pahorja (5. 11. 1922–25. 4. 1981)*
- Aleksander Panjek
39 *»Dobre pomorščake je treba iskati v hribih«:
pristop Miroslava Pahorja k pomorski zgodovini*
- 1**
- 57 **Furmani, hribovci, mornarji: celinske slovenske dežele in morje**
59 *Vloga furmanstva pri rekrutiranju prostovoljnega kadra avstrijske
mornarice (s posebnim ozirom na Štajersko)*
69 *Vloga gorenjsko-koroške prometne pahljače pri rekrutiranju pomorskega
kadra v preteklosti (1812–1918)*
95 *Slovenski cestni križ kot faktor rekrutiranja pomorskega kadra v naših
deželah (1812–1941)*
- 2**
- 177 **»Pr murji«: primorsko-notranjsko podeželje in morje**
179 *Kraška vas Povir, primer simbioze med kopnim in morjem*
219 *Senožeče – slovenska pomorska postojanka na kopnem*
285 *Slovensko zaledje v kooperaciji s pomorskim ladjedelništvom*
M. Pahor in Ilonka Hajnal
303 *Po sledih nekega jambora ...*

Zaklad znanja

Franco Juri

Pričujoča znanstvena monografija *Vse poti vodijo na morje in Samo morje je vedelo – zbrani prispevki k slovenski pomorski zgodovini* je sad nekajletnih skupnih prizadevanj akademskih in strokovnih delavcev Univerze na Primorskem ter Pomorskega muzeja »Sergej Mašera« Piran, še posebej pa prof. dr. Aleksandra Panjeka in dr. Nadje Terčon, ki sta s skupnimi močmi uredila prvo publikacijo, ki združuje pomembnejši del izjemno bogatega, a doslej publicistično dokaj razpršenega znanstvenega in esejističnega opusa enega največjih, najizvirnejših ter intelektualno najprodornejših zgodovinarjev in muzealcev na Primorskem in v Sloveniji. Dr. Miroslav Pahor ni bil le »oče« oziroma prvi ravnatelj Mestnega in nato Pomorskega muzeja v Piranu, prvega in edinega tovrstnega javnega muzeja v Sloveniji; dr. Pahor je bil predvsem izjemen raziskovalec, spreten muzejski zbiralec, zaveden slovenski intelektualec s kozmopolitskim duhom, erudit, ki je že v vojnem času in nato po osvoboditvi, v obdobju graditve nove države in družbe, dobro razumel pomen objektivnega in strokovno brezhibnega ohranjanja, preučevanja in interpretiranja dediščine in zapuščine nekdanjih protagonistov istrske kulture, tukajšnje bogate arheologije, pomorske zgodovine tudi v širšem slovenskem nacionalnem kontekstu, in hkrati zgodovine in družbenega razvoja lokalnih skupnosti in »malih ljudi«. Miroslavu Pahorju gre tudi zasluga za ohranjanje in preučevanje tradicionalne solinarske dediščine. Mirno lahko trdimo, da sta bila njegova vizija in njegov sistematični znanstveni pristop do dela in življena piranskih solinarjev prva zametka inovativnega muzejskega projekta, ki se je sicer realiziral deset let po njegovi smrti z Muzejem solinarstva, kulturnim spomenikom državnega pomena.

Zbornik, ki ga imate pred seboj, je pravi zaklad znanja in kot tak eden od pomembnejših skupnih publicističnih projektov in dosežkov Univerze na Primorskem in Pomorskega muzeja Piran. Namenjen je zgodovinarjem, študentom, mladim raziskovalcem, ljubiteljem morja in pomorstva ter tudi širšemu radovednemu bralstvu, ki želi bolje spoznati identiteto, preteklost in tudi sedanost teh obmorskih krajev.

Življenje in ustvarjalno delo dr. Miroslava Pahorja (5. 11. 1922–25. 4. 1981)¹

Nadja Terčon

Ime Miroslava Pahorja je neločljivo povezano s Piranom, Pomorskim muzejem »Sergej Mašera« Piran (v nadaljevanju Pomorski muzej) in s slovensko pomorsko zgodovino. Bil je prvi in dolgoletni ravnatelj Mestnega muzeja Piran in pozneje Pomorskega muzeja »Sergej Mašera« Piran. Kot vrhunski muzejski strokovni delavec, raziskovalec, zgodovinar in utemeljitelj zgodovine slovenskega pomorstva, ki je s svojim delom postavil temelje pomorski muzeologiji in pomorski zgodovini v Sloveniji, je svoja temeljna raziskovalna dela najprej posvetil zgodovini Pirana in obalnega področja, kasneje pa pomorščakom, ki so izvirali iz celotnega slovenskega prostora. Čeprav so prve pobude za usmeritev novoustanovljenega pirskega mestnega muzeja v pomorsko področje prišle od kap. Antona Lenarčiča, predsednika Kluba pomorščakov LRS (Ljudske republike Slovenije), lahko Pahorja brez zadržkov poimenujemo za enega izmed začetnikov raziskovanja in predstavljanja slovenske pomorske identitete. Zelo hitro je spoznal, kam peljejo idejni namigi slovenskih pomorščakov, zato je te ideje sprejel, jih nadgradil in izpeljal. Piranski muzealci so sprejeli ponujeni idejni vsebinski koncept in z zbiralnim ter raziskovalnim delom hitro našli »pomorsko perspektivo«, ki je muzeju omogočila obstoj in nadaljnji razvoj te ostaja njegova glavna vsebina še danes. Bil je pionir na področju slovenske zgodovine pomorstva in vizionar po muzeološki plati. Postavil je temelje pomorski muzeologiji in svoja temeljna raziskovalna dela posvetil pomorščakom, ki so izvirali iz slovenskega prostora.

Miroslav Pahor se je rodil 5. novembra 1922 v Novelu pri Temnici na Krasu kot najstarejši sin Frančiške Rogelja in Srečka Pahorja. Ker je po tem delu Krasa med prvo svetovno vojno potekala avstrijsko-italijanska fronta, je tam ostalo veliko vojaških ostankov. Kot desetletni deček je ob nabiranju starega železa naletel na bombo. Ob njeni eksploziji je izgubil

¹ Gre za predelan in dopolnjen članek Nadje Terčon, ki je izšel v monografiji *Tvorci slovenske Pomorske identitete* (Ljubljana: Založba ZRC SAZU, ZRC SAZU, 2010). Knjiga z naslovom *Tvorci slovenske pomorske identitete* je posvečena pomembnim posameznikom, ki so se na kakršen koli način vpisali v slovensko pomorsko zgodovino. Zahvaljujem se njenemu uredniku Andreju Rahtenu za prijazno dovoljenje za poobjavo.

desno nogo in meziniec na desni roki ter postal invalid. Starši so se zavedali, da kot najstarejši sin zaradi invalidnosti ne bo mogel prevzeti domače kmetije, zato so zanj iskali možnosti nadaljnega izobraževanja. Po končani osnovni šoli, ki jo je obiskoval v Temnici in v Komnu, so se starši na pobudo strica Franca odločili, da ga pošljejo na šolanje v Gorico. Tam je najprej obiskoval Alojzijevišče, nato pa še dve leti in pol malo semenišče. Od tam je pobegnil in bil kasneje po posredovanju invalidske organizacije iz Gorice kot gojenec sprejet v goriški zavod Dante Alighieri. Istočasno je obiskoval državno klasično gimnazijo.

Pri invalidski organizaciji v Gorici se je srečal z vojnimi invalidi italijanske vojske iz prve svetovne vojne, ki se niso strinjali s politiko in ideologijo fašizma ter ki so bili prepričani, da se je Slovincem zgodila krivica, ker je Italija zasedla primorske kraje. Od njih se je navzel protifašističnega duha in se naučil spoštovati svoj narod. Občasno je sodeloval pri prenašanju pošte z revolucionarno vsebino, vendar »bolj iz spoštovanja do teh ljudi in nekega uporno-avanturističnega čuta kot pa zaradi prepričanja«. Po zaslugi goriške invalidne organizacije je dobil tudi invalidnino, ki mu je v času šolanja zadostovala za plačilo stroškov zavoda in skromna oblačila. V razgibanem vojnem času je končal tudi šolanje. 20. maja leta 1943 je maturiral. S posredovanjem stričevega prijatelja dr. Monteneja je še istega dne nastopil svojo prvo službo v goriški hranilnici »Cassa di risparmio«.

Kot član rajonskega odbora OF je spremljal dogajanje na jugoslovanskem bojišču, kot referent za agitacijo in propagando pa skrbel, da je njemu zaupana naloga potekala dobro. Zbiral je tudi čevlje, obleke, sanitetni material in denar za partizane. 6. marca 1944 se je kljub invalidnosti vključil v NOB in se v Renčah pri Gorici pridružil 19. SNOUB Srečka Kosovela. Bil je borec in pomočnik kulturnega referenta 3. bataljona Kosovelove brigade. Zaradi invalidnosti so ga iz brigade razporedili na teren, kjer je bil tajnik terenskega narodnoosvobodilnega odbora ter referent za ljudsko prosveto. Kmalu po osvoboditvi so ga julija 1945 zaradi slabega zdravstvenega stanja poslali v Invalidski dom v Ljubljano, kjer je nadaljeval s prosvetnim delom vse do demobilizacije aprila 1946.

Po demobilizaciji leta 1946 je Pahor krajši čas živel v Celju. Tam je bil upravnik dijaškega doma. Septembra istega leta se je vpisal na Filozofsko fakulteto v Ljubljani, študiral zgodovino, septembra 1950 diplomiral, opravil še bibliotekarski tečaj in se nato zaposlil v Kopru. Najprej je delal kot urednik na Radiu cone B STO, nato pa od junija 1951 do 31. julija 1954 kot upravnik v Študijski knjižnici v Kopru. Rad je prebiral starogrške in sta-

rorimske pesnike. Njihova dela je bral v izvirniku in poskušal razumeti skrite misli ter skrita čustva, o katerih so pisali. Tukaj je prišla do izraza njegova klasična izobrazba in služba je bila temu primerna.

V prvih letih po drugi svetovni vojni je bilo politično, gospodarsko, družbeno, demografsko in nacionalno dogajanje zelo pestro, še zlasti v obalnih mestih Kopru, Izoli in Piranu ter na širšem istrskem ozemlju. Zaradi političnih in gospodarskih razmer je v letih 1947–1954 prišlo do izseljevanja avtohtonega italijanskega prebivalstva iz istrskih obalnih mest v Italijo. Na ravni dveh sosednjih držav je potekala intenzivna diplomatska in politična borba za Trst. Ker se Jugoslavija ni želela in ne nameravala odpovedati se svoji prisotnosti v Tržaškem zalivu, so njene pogajalske skupine vztrajale, da mora Slovenija dobiti izhod na morje. Z rešitvijo tržaškega vprašanja, ko je Trst dokončno pripadel Italiji, je slovenski narod izgubil stik z dotedanjo slovensko obalo med Barkovljami in Devinom, pridobil pa je del obale severozahodne Istre od Debelega rtiča do reke Dragonje vključno s tremi obalnimi mesti. Republika Slovenija je na tem področju zaradi ugodnih razmer videla možnosti razvoja panog, ki bi v prihodnosti prinašale devizni zaslužek. Podpirala je razvoj pristaniške dejavnosti, pomorstva in turizma. V Kopru so kot konkurenco pristaniščema v Trstu in na Reki začeli graditi prvo veliko slovensko pristanišče – Luko Koper.

V tri malone izpraznjena obalna mesta so se po končani vojni, še bolj pa po sklenitvi Londonskega sporazuma leta 1954, začeli naseljevati prebivalci iz notranjosti Slovenije in vse Jugoslavije. Zaradi tedanjih življenjskih razmer je tudi s Krasa v Piran, Izolo in Koper prišlo veliko Kraševcev, ki so se zaposlili v pomorskih podjetjih. V novonastali situaciji so organi politične oblasti in vplivni posamezniki po svojih sposobnostih, močeh in v okviru republiško-federalnih odnosov vzpostavili preurejeno pomorsko upravo, pomorsko gospodarstvo in pomorsko šolstvo, dokaj uspešno pa so nadaljevali z ribištvom. Ustanovljeni sta bili pomorska šola in ladjarsko podjetje Splošna plovba. V Piranu je z delom nadaljevala ladjedelnica, v Izoli pa ribolovno podjetje in vsa ribja predelovalna industrija. Morje je bilo tisto, ki je v povojnem obdobju krajem ob morju in Sloveniji v celoti odpiralo »okno v svet«.

V takih specifičnih povojnih razmerah se je občinskemu vodstvu v Piranu leta 1952 zdelo primerno, da z namenom zbiranja in ohranjanja kulturne dediščine Pirana, ki se je ponašal z bogato zgodovinsko in kulturno preteklostjo, ustanovi muzej in organizira spomeniškovarstveno

službo. Poleg nepremične dediščine so želeli zaščititi zlasti premično kulturno dediščino, ki so jo Pirančani po izselitvi pustili v zapuščenih stanovanjih. Leta 1954 so v prostorih palače Gabrielli na Cankarjevem nabrežju ustanovili Mestni muzej Piran ter Komisijo za spomeniško varstvo, tja pa preselili še staro Mestno knjižnico (Biblioteca civica) in Mestni arhiv (Archivio civico antico), ki sta bila organizacijsko združena vse od leta 1891. Stavba je bila leta 1944 zaradi letalskega bombardiranja zelo poškodovana, vendar so jo leta 1954 adaptirali do tolikšne mere, da so v njej lahko nastanili strokovne službe. Za upravitelja vseh služb in prvega ravnatelja Mestnega muzeja je bil imenovan Miroslav Pahor.

Leta 1954 se je Pahor zaradi službe preselil v Piran, kjer je potem živel in delal vse do svoje smrti. V Mestnem muzeju se je zaposlil avgusta leta 1954. V pičlih treh mesecih oziroma do 29. novembra 1954 je uredil in na dan republike odprl muzej. Sprva je strokovno delo opravljal sam, nakar se mu je pridružilo nekaj sodelavcev. Takoj se je lotil pionirskega zbiranja predmetov po mestu in postavljanja mestnega muzeja, urejanja stare mestne knjižnice in mestnega arhiva ter izpolnjevanja nalog spomeniškovarstvene službe. Postopoma so se posamezne ustanove osamosvajale in se po zaposlitvi novih kadrov ter pridobitvi novih prostorov izselile iz palače Gabrielli. Še najdlje je v prostorih današnjega muzeja ostal arhiv, čeprav je občinski ljudski odbor že leta 1957 ustanovil samostojen Mestni arhiv, ki je od stare mestne knjižnice prevzel vse arhivsko gradivo. Knjižni fond stare mestne knjižnice je prevzel Mestni muzej. Leta 1955 je bila z namestitvijo knjižničarja izpeljana ločitev muzejske strokovne in novonastale Ljudske knjižnice, v kateri so začeli zbirati najnovejše knjige. Ker se je Pahor zavedal potrebe po novih prostorih, ki so bili pogojeno z novimi pridobitvami muzealij in s konstantnim odpiranjem, posodabljanjem in širitvijo zbirk, se je leta 1956 najprej začel zavzemati za nove prostore, kamor bi premestili Ljudsko knjižnico.

V muzeju sta se tako izoblikovala dva muzejska knjižnična fonda: strokovna knjižnica in stara mestna knjižnica. V strokovni knjižnici so začeli zbirati in hraniti knjige, ki so ustrezale tedanji mestni in potem pomorski usmeritvi muzeja s področij domoznanstva, arheologije, zgodovine, etnologije, umetnostne zgodovine, muzeologije itd. Knjige s pomorsko vsebino obravnavajo zgodovino pomorstva, pomorski promet, ladjedelstvo, vojne mornarice, ribištvo, solinarstvo, pomorsko arheologijo itd. V fondu stare mestne knjižnice, ki je obravnavan kot poseben muzejski fond, pa je hranjena piranska mestna zapuščina (Terčon 1992). Med

drugim so del tega fonda tudi nekatere knjižne raritete, kot so najdrago-cenejši kodeks na naših tleh, ki velja tudi za prvi primerek natisnjene-ga atlasa na svetu sploh, piranski kodeks *De summa totius orbis* (1524–1526), beneško-izolskega kartografa Pietra Coppa ter Coronellijevi knjigi *Atlante Veneto* in *Globi del padre Coronelli*, ki sta izhajali v 90-ih letih 17. stoletja pri različnih založnikih. Sem sodijo tudi knjige z domoznansko tematiko. Zbirko domoznanskih knjig imenujemo Istrica.

Pahorju gre zahvala, da se je v muzeju zbralo in ohranilo veliko pred-metov, ki govore o mestni zgodovini Pirana, o njegovih ljudeh in njihov-em življenju ter o mestnem gospodarstvu v preteklosti. Ker je v začetni fazi vodil tudi t. i. komisijo za spomeniško varstvo, je bil zadolžen za pre-gled starin, ki naj bi jih prebivalci izvozili iz Pirana. Brez njegovega so-glasja tega ni bilo mogoče storiti. Zaradi dobrega pregleda nad material-no dediščino je s hitrim posredovanjem preprečil, da se predmeti, ki jih je še imelo ali zapustilo italijansko prebivalstvo, niso v celoti izvozili, popol-noma porazgubili ali celo uničili. Iz teh predmetov so postopoma nastajale prve muzejske zbirke. V Mestnem muzeju Piran so bile v tistem ob-dobju na ogled Tartinijeva zbirka, zbirka orožja in meščanske materialne kulture, zbirka predmetov iz piranske steklarne in nekaj predmetov o so-linarstvu. Pomembno mesto so dobile tudi nekatere arheološke najdbe in lapidarij. Vse so bile vezane na mesto Piran. Pahor pa je načrtoval tudi od-prtje pomorske zbirke, saj so bili pomorstvo, ladjedelstvo, solinarstvo in ribištvo sestavni del preteklosti mesta Piran in njegovega ožjega zaledja.

V pripravah za dokončno ureditev ozemelskega vprašanja ter po njegovi razrešitvi in podpisu Londonskega sporazuma oktobra 1954, je potekalo tudi delovanje Kluba pomorščakov LRS (Terčon 2015, 315–22). Klub pomorščakov se je organiziral vzporedno s postopno organizacijo pomorskih podjetij na Obali. Kot vzor so si vzeli klub pomorščakov na Reki »Seamen's club«, ki je imel mednarodni značaj. Njegov namen je bil, da pomorščakom, ki pridejo na kopno, nudijo zatočišče. Podobno pomoč so želeli organizirati v Sloveniji, posebej še po tem, ko je Primorje pripa-dlo k Ljudski republiki Sloveniji (LRS) in ko je Slovenija dobila morsko obalo. V tem smislu je bil leta 1953 v okviru Sekretariata za notranje za-deve LRS ustanovljen najprej Delovni sindikalni klub, ki je obliko Kluba pomorščakov LRS dobil šele leta 1954. Program kluba je bil zelo obsežen, saj LRS do tedaj ni imela nobenega organa, ki bi se ukvarjal s problemati-ko in vsebino pomorstva. Popolnoma je klub zaživel šele po ustanovitvi

Splošna plovba Piran (SPP), ki mu je nudila finančno, materialno in kadrovsko pomoč.

Klub je imel najprej osrednjo pisarno v Ljubljani, kasneje so organizirali tudi podružnice. Že na drugi seji je med člani prišlo do dokaj ostrih besed, saj so se nekateri zavzemali, da bi klub moral imeti sedež v Piranu. Menili so, »da je klub sam mrtev, če je sedež v Ljubljani in ni povezan z žariščem pomorskega delovanja, tj. morjem«. Drugi so predlagali, naj bi bil sedež v Ljubljani, podružnice pa na morju. Pri tem so večkrat izpostavili, da je »Piran žarišče pomorske dejavnosti«. Izdajali so svoj bilten, zbirali podatke o slovenskih pomorščakih, vzdrževali kontakte z njihovimi svojci (npr. s sestro Sergeja Mašere Vido Birovljev Mašera) in intenzivno sodelovali s Pomorsko šolo ter pomorskimi podjetji na Obali. Svoje dopise so zaključevali s pozdravom »Na morje«. Povezovali so se s klubom pomorščakov na Reki, klubom pomorščakov »Miho Pracat« iz Dubrovnika, z Jadranskim inštitutom SAZU v Zagrebu, s kapitanom bojne ladje Miroslavom Štumbergerjem, slovenskim pomorščakom iz Slovenj Gradca, ki je živel v Boki Kotorski, s Sindikatom radnika i službenika pomorske privrede Jugoslavije na Reki, Klubom pomorščakov iz Dunaja, Ljubljanskim brogarskim društvom iz Ljubljane in Brogarskim savezom Jugoslavije. Jugoslovanska pomorska zveza je bila ustanovljena leta 1953. Na svoji drugi letni skupščini 29. marca 1953 so sprejeli svoj statut, v katerem so bile opredeljene njene naloge oziroma vloga. Med drugim so se zavezali, da bodo med svojim članstvom in drugimi državljani spodbujali ljubezen do morja, jih spoznavali s svetlimi tradicijami pomorstva, razvijali njihovo ljubezen do jugoslovanske vojne mornarice ter prek različnih društvenih aktivnosti usvajali in razvijali tehnike v pomorstvu, ladjedelstvu ter morski plovbi na splošno. Povezovali so se z osrednjo jugoslovansko revijo za pomorščake *Pomorstvo*. Uredništvo jim je leta 1953 dalo na razpolago določeno število strani, kjer so lahko objavljali svoje prispevke. Urejal jih je Viktor Pirnat. Rezultat sodelovanja z revijo je bil obširen zbornik v dveh knjigah, ki je naveden v bibliografiji te razprave in je izšel leta 1962. Vseboval je temeljne prispevke iz zgodovine pomorstva celotne jugoslovanske obale. V njem je temeljni prispevek o zgodovini slovenskega pomorstva, ki je že bil rezultat njegovega in Pahorjevega sodelovanja, objavil tudi dr. Ferdo Gestrin, in sicer *Pregled pomorstva v Slovenskem primorju* (1962). Za sodelovanje se je Klub pomorščakov obrnil tudi na direktorja koprške Osrednje knjižnice Srečka Vilharja in rezultat sta bili knjižica Srečka Vilharja *O morju in pomorstvu* (1967): katalog

pomorske literature Študijske knjižnice v Kopru in Vilme Krapež Članki in razprave o morju in pomorstvu v slovenskem primorskem časopisju do leta 1940: *Bibliografija I* (1970); obe publikaciji je izdala Študijska knjižnica v Kopru.

Kot kaže, je bil Klub pomorščakov LRS tisti, ki je že leta 1956 začel s pobudami, da bi se Mestni muzej Piran začel ukvarjati s pomorskimi vsebinami. Prav tako so bili v klubu tisti, ki so prvi začeli opozarjati na pomen in vlogo Sergeja Mašere. Pod 11. točko dnevnega reda so namreč na drugem občnem zboru spregovorili o ustanovitvi pomorskega muzeja, ki bi pomagal razširjati pomorsko zavest med Slovenci. Poudarili so, da je načelnica oddelka za kulturne in znanstvene ustanove (Ljubljana, LRS) za to pobudo izrazila svoje popolno razumevanje. Poročal je Anton Lenarčič in poudaril pomen Sergeja Mašere. Poudaril je tudi, da Slovenci niso posvetili dovolj pozornosti spominu slednjega, npr. s poimenovanjem vsaj kakšne ulice po njem. Kap. Branimir Velkavrh iz SPP pa je poudaril (Drugi občni zbor LRS, 11. točka dnevnega reda, hrani PMSMP):

»Da spada pomorski muzej v Piran, kustos muzeja v Piranu pa nima razumevanja za to. V Piranu se bi lahko našlo še nekaj dokazov iz slovenske pomorske zgodovine. Kot naloga novega upravnega odbora naj bo zbirati gradivo za pomorski muzej v Piranu in okolici. Morda bi se našlo nekaj gradiva tudi v Trstu.«

Iz tega sledi, da je treba dosedanja vedenja o tem, kako je nastajal Pomorski muzej Piran in kako se je snoval koncept slovenskega pomorskega zgodovinopisja, korigirati. Ob zbiranju gradiva za Mestni muzej Piran in plodnih razpravah o usmeritvi v pomorstvo, ki so bile posledica Gestrinovih arhivskih odkritij, so se takoj začele tudi zgodovinske raziskave Miroslava Pahorja v arhivih in na terenu z zbiranjem ter evidentiranjem vsega dosegljivega pomorskega gradiva. Ta dejstva bo treba dopolniti s podatkom, da sta oba zgodovinarja to storila na pobudo in pritiske Kluba pomorščakov Slovenije LRS ter Antona Lenarčiča. Idejni in vsebinski koncept pa je bil vendarle zasnovan v glavah pomorščakov, o čemer priča zapisnik z okvirnimi (bodočimi) muzejskimi vsebinami. Miroslav Pahor mu je verno in vestno sledil, ga dopolnjeval in razvil do znane ter priznane mere. Rezultat teh prizadevanj je bil v Mestnem muzeju Piran ustanovljen pomorski oddelek.

Leta 1957 so na seji Kluba pomorščakov obravnavali deseto obletnico ustanovitve Pomorske šole. Pri *Gospodarskem vestniku*, ki ga je začela leta

1952 izdajati Trgovinska zbornica v Republiki Sloveniji, so leta 1957 izdali posebno tiskano prilogo *Pomorsko gospodarstvo*, ki je prinesla predstavitev pomorskih dejavnosti (*Slovenski Jadran 1957*) in podlago kasnejšim temeljitejšim razpravam, ki so jih objavili v *Slovenskem pomorskem zborniku* (1962) izdal ga je Klub pomorščakov LRS.

Drug tak promocijski projekt je bila razstava o pomorstvu z naslovom »Deset let svobode na Jadranu«. Po nekaterih informacijah jo je postavila Pomorska šola, po drugih pa Splošna plovba, najverjetneje pa je bila rezultat sodelovanja obeh. Odprta je bila od 15. do 31. maja 1955 v domu Enotnih sindikatov v Ljubljani na Miklošičevi cesti. Razstava je imela zanimiv koncept in ohranjene fotografije kažejo, da je bila za tiste čase in razmere izredno dobro vsebinsko ter oblikovno postavljena. Vsebinsko so na razstavi predstavili pomorske dejavnosti in pomorska podjetja, pomorsko šolo in modelarske klube. Na razstavnih panojih so z udarnimi in izpovednimi naslovi ter besedili popeljali obiskovalce v takratno stanje pomorstva, razstavljenih pa je bilo več ladijskih modelov tovornih ladij, tradicionalnih plovil in športnih jadrnic, maket ladjedelnice in pristanišča na Reki, modelov hidroletal in tekmovalnih jadrnic, mornariških vozlov, vzorcev vrvi, ladijskih načrtov, rešilnih čolnov z ladij *Martin Krpan* in *Rog* ter jadrnice *Burja*, krmilno kolo, sol, pomorska karta s pripomočki, navtični instrumenti in karta severozahodne Istre. Nekateri od tedaj razstavljenih modelov se danes hranijo v Pomorskem muzeju. Ker je bil pomemben del pomorskega šolanja modelarstvo, nekaj časa je spadalo celo med obvezne šolske predmete, so se mladi modelarji predstavili z različnimi ličnimi ladijskimi modeli, ki so vzbujali posebno pozornost.

Ravno v tem času je v piranskem arhivu raziskoval Ferdo Gestrin in pripravljajl doktorsko disertacijo (»Govor dr. Miroslava Pahorja« 2005). S Pahorjem sta začela sodelovati, postala sta prijatelja in tesna strokovna sodelavca. Dejavnost muzeja sta iz občinske počasi preusmerjala v specialno pomorsko; to pa je bilo možno samo zato, ker je bil Pahor muzejski strokovni in vodilni delavec hkrati, Gestrin pa že ugleden strokovnjak. Neposredni povod in zamisli za pogovore v smeri nadaljnjega razvijanja pomorske perspektive mlade ustanove je ponudilo Gestrinovo odkritje nekaterih arhivskih dokumentov, datiranih v 14. in 15. stoletje, ki omeenjajo ladjarje in pomorske trgovce, ki so izvirali iz slovenskega ozemlja. Miroslav Pahor je na podlagi tega izziva in na podlagi spoznanja o izviranosti tematike začel preučevati zgodovino slovenskega pomorstva ter pomorske preteklosti ožjega obalnega območja in njegovega neposrednega



Miroslav Pahor nagovarja goste ob odprtju stalne zbirke NOB leta 1968.

zaledja. Obenem je pričel z zbiranjem in evidentiranjem vsega dosegljivega pomorskega gradiva, ne glede na to, kje se je nahajalo. Raziskave je najprej opravljal sam, kasneje so se mu pridružili tudi notranji in zunanji sodelavci.

Leta 1964 je bila izvedena preusmeritev dejavnosti. Vse do leta 1967, ko se je Mestni muzej Piran tudi uradno preimenoval, potem pa še bolj, je dr. Pahor razvijal pomorsko koncepcijo novega muzeja, skupaj s sodelavci aktivno zbiral gradivo in podatke o slovenski pomorski preteklosti ter pomorski preteklosti Slovenskega primorja in Istre, še posebej Pirana. Poleg tega je razširil zbiranje, preučevanje in prikazovanje pomorskega muzejskega gradiva na širše ozemlje Socialistične republike Slovenije (SRS). Strokovna dejavnost muzeja je bila v tem obdobju usmerjena v zgodovino pomorstva, ki je bila za slovensko muzeologijo tedaj popolnoma nova tematika.

A najprej sta se naslonila na preučevanje pomorske zgodovine obalnih mest. Ker je bila z odhodom – eksodusom domačih italijanskih pomorščakov v Italijo prekinjena tudi kontinuiteta pomorske tradicije, se je bilo treba prilagoditi dani situaciji. Izseleno italijansko prebivalstvo je s seboj odpeljalo vse, kar je imelo, zato je moral Pahor svoje delo usmeriti v širši prostor, z Obale v Slovenijo. To pa je bilo povezano s finančnimi

sredstvi. Zaradi razširitve strokovnega dela so na podlagi temeljitih strokovnih poročil in utemeljenih vsebinskih obrazložitvev začeli pridobivati republiška finančna sredstva, ki so jih namenjali zbiralnemu in raziskovalnemu delu. S sistematično pomorsko topografijo so začeli leta 1963 v okoliških krajih in jo leta 1964 nadaljevali na Gorenjskem in v Kranju. Leta 1967 so prišli na vrsto Ljubljana, Celje, Škofja Loka, Kranj, Jesenice; leta 1968 Maribor in drugi kraji po Štajerski; 1969 Ljubljana; 1970 Štajerska in Posavska dolina; 1971 Brežice in Novo mesto; 1972 Gorenjska; 1973 Soška dolina, Cerkljansko, Idrijsko, Vipavska dolina ter podrobno Gorenjska; 1974 Notranjska, Vipavska dolina, Kras in Štajerska; 1975 Koroški kot ob Dravi in Muri ter Notranjska; 1976 področje Idrije in Logatca; 1977 Kočevje in okolica; 1978 Ribnica in okolica; 1979 Velike Lašče in okolica; 1980 Brežice in Dolenjska; 1989 Ilirska Bistrica, in Vremska dolina. Obenem so pomorsko topografijo opravljali tudi na ozemlju Hrvaške in Črne gore (1965 Reka, Bakar, Lovran, Opatija; 1966 Boka Kotorska, Split, Dubrovnik, Pulj in Lovran). Tam so živeli nekateri upokojeni slovenski pomorščaki in njihovi svojci. Na terenu so dobili pomembno pomorsko zbirko fotografij, dokumentov in različnih predmetov.

Za razliko od takratnih pomorskih muzejev drugih držav, kjer je bila »osnova muzeja ladja, ladja kot objekt pomorstva«, je Pahor postavil drugačno koncepcijo slovenskega pomorskega muzeja. Osnova slovenskega pomorskega muzeja je postal, kakor navaja sam, »človek – pomorščak, pomorščak kot subjekt pomorstva«. Prepričan v tezo, da je slovenski narod pomorski narod, da je vredno raziskovati, zbirati in predstavljati ne samo pomorsko preteklost obalnega področja, temveč tudi preteklost celotnega slovenskega nacionalnega ozemlja, je Miroslav Pahor na svoj način postavil temelje današnjemu Pomorskemu muzeju. V t. i. »muzeju človeka«, kot je sam večkrat poudaril in kot je po njegovi smrti zapisala njegova dolgoletna sodelavka in naslednica Elica Boltin – Tome (nekrolog ob smrti Miroslava Pahorja 1981, hrani PMSMP):

»je želel opozoriti na vpliv, ki ga je imela neposredna bližina morja na razvoj kulturnega, gospodarskega in političnega življenja naše dežele od prazgodovine do današnjih dni.«

Že v začetku šestdesetih let je pripravljaj pisne utemeljitve, zakaj mora piranski muzej postati ustanova republiškega in ne občinskega pomena, ter se zavzemal, da bi s širšimi finančnimi dotacijami uspel razširiti tudi občinski okvir dela. Leta 1964 je bila izvedena uradna preusmeri-



Dr. Miroslav Pahor govori ob odprtju razstave o Splošni plovbi v Piranu leta 1969.



Pomorski muzej »Sergej Mašera« Piran.

tev dejavnosti muzeja. Strokovna dejavnost muzeja je bila v tem obdobju usmerjena v zgodovino pomorstva, ki je bila za slovensko muzeologijo tedaj popolnoma nova tematika. Leta 1966 je bilo v piranskem muzeju t. i. Mašerovo leto. Muzejski strokovni delavci so želeli čim več gradiva o Sergeju Mašeri. Na območju Slovenije, Hrvaške in Črne gore so v okviru pomorske topografije iskali in zbirali spomine, dokumente in izjave o njem. Rezultat je bil izjemen. Pridobili so veliko spominskih spisov, spominov, izjav, pisem, razglednic, dopisnic, fotografij in predmetov in začele so se strokovne ter upravno-administrativne priprave za preimenovanje Mestnega muzeja Piran. To mu je uspelo in konec leta 1967 se je muzej preimenoval v Pomorski muzej »Sergej Mašera« Piran.

Svojo vodilno funkcijo ravnatelja zavoda, kjer so prišle do izraza njegove organizacijske sposobnosti, je vse do svoje smrti uspešno prepletal s strokovnim in z raziskovalnim delom. Zbiralna politika, ki si jo je zadal, je kljub pomanjkanju sredstev obrodila sadove. Zavedal se je pomena terenskega dela vseh muzejskih strok, med njimi tudi podvodne arheologije, in v svojem pismu podpredsedniku Skupščine občine Piran Andreju Grahorju leta 1969 med drugim zapisal: »Muzealec mora biti na terenu. Treba je poznati teren, treba je iskati, kdaj pa kdaj sondirati, in če se pri

sondah kaj najde, izkopavati in izvesti pač vse tisto delo, ki je v takem primeru potrebno. V našem primeru je treba poseči tudi pod morsko gladino, da se individuira morebitne arheološke najdbe pod vodo.« Skupaj s sodelavci je še vztrajneje hodil po terenu, od vasi do vasi, intervjuval prebivalce in zbiral gradivo. Na terenu je želel raziskovati in študirati. Podatke je povezoval s predmeti in predmete z ljudmi, s pomorščaki, z ladjarji, ladjedelci itd. Brez takega povezovanja in poznavanja predmeta je bil zanj predmet mrtev, presplošen, da bi lahko obiskovalcu pomorskega muzeja povedal več. S sodelavci je evidentiral, dokumentiral, fotokopiral, preslikal ali prerisal gradivo in iz njega izluščil tisto, kar mu je v rdeči niti njegove pomorske koncepcije manjkalo. Zbiral je predmete, gradivo in podatke o slovenskih pomorščakih, pregledoval različne arhivske fonde in si izpisoval podatke, pridobival kopije pomembnejših arhivskih dokumentov iz tujih arhivov, študiral pomorske almanaha in literaturo, iskal in zbiral načrte ladij, obiskoval pomorščake ali njihove svojce itd. (Terčon 2005). Uspel je dognati socialne, gospodarske in druge vzroke, ki so te ljudi gnali in vlekli na morje. Veliko predmetov ali fotografij so ljudje na terenu podarili, še več predmetov prodali. Več kot predmetov je bilo sicer podatkov, vendar je bila s to metodo dela in z njenimi rezultati postavljena osnova muzeološkim pomorskim predstavitvam. Ti podatki so bili osnova za oblikovanje in redno dopolnjevanje osebnih kartotek mornarjev v muzejski zgodovinski dokumentaciji. Dvomi o pravilnem muzeološkem ravnanju z duplikati ter o njihovem pravilnem hranjenju in prezentiranju morda še danes niso razrešeni, vendar se je njegovo ravnanje kasneje pokazalo kot pravilno. Pametno je ravnal, denimo, ko je pridobival fotokopije arhivskih dokumentov iz tujih arhivov, zlasti dunajskega in beograjskega. Zaradi kasnejših političnih sprememb in vojn na Balkanu konec 20. stoletja smo bili zadovoljni, da so kopije pomembnih dokumentov, ki so se nanašale na jugoslovansko mornarico, vendarle varno shranjene v muzejski dokumentaciji, saj bi bile sicer lahko za vedno izgubljene.

K sodelovanju je s svojo pomorsko koncepcijo pritegnil tudi druge slovenske muzeje (Narodni muzej Slovenije, Posavski muzej Brežice, Gorenjski muzej Kranj, Dolenjski muzej Novo mesto, takratni Mestni muzej Ptuj, Pokrajinski muzej Celje in Pokrajinski muzej Koper), ki so piranskemu muzeju posodili ali odstopili svoje pomorske predmete. Pod Pahorjevim vodstvom so bili muzejski predmeti inventarizirani, konzervirani, izdelani pa so bili tudi prvi modeli ladij. S pridobivanjem novih predmetov so poleg mestnih nastajale še prve pomorske zbirke v muze-

ju. Že takrat pa so nastale tudi prve ideje in koncepti za postavitve dislociranih enot solinarstva, oljarstva, kmečke bivalne kulture ter ribištva. V začetnem dolgoročnem programu so bile zajete smernice, ki jih je kasneje s sodelavci tudi uresničil, po njegovi smrti pa je načrtano pot z novimi vsebinami nadaljevala mlajša generacija piranskih muzealcev. Zastavil je vsebine oziroma oddelke, ki so poleg arheološkega (tudi podvodna arheologija) dejansko načrtali razvoj muzeja. Po njegovih besedah (Idejni osnutki Miroslava Pahorja o razvoju Pomorskega muzeja, rokopis in tipkopis, hrani PMSMP) so to bile:

»Slovensko pomorstvo od prvih začetkov do 18. st., Slovensko pomorstvo 18. st. (tudi v odnosu do slovenskih pokrajin in velikih pomorskih sil tega časa), Slovensko pomorstvo 19. in 20. st. (avstrijski Lloyd in druge družbe), Slovenci v vojnih mornaricah, Ladjedelnštvo in z njim v zvezi izdelovanje in prevažanje ladijske opreme s kopnega na morje, Slovenska pomorska trgovina in tihotapstvo, Pomorska umetnost na Slovenskem, Naši pomorščaki na tujem, Soline in ribištvo, NOB v odnosu na slovensko morje ter Razvoj slovenskega pomorstva po II. svetovni vojni.«

Upošteval pa je tudi zgodovino obalnih mest in pomorstva, njihovega razvoja ter gospodarskih panog in povezav z bližnjim ter daljnim zaledjem. Tudi istrskemu človeku, pomorščaku, solinarju in ribiču je našel ustrezno mesto v osnovni zamisli muzejskega razvoja. Zavedal se je, da mora kustos v takem muzeju, kakršnega je ustvarjal, nujno raziskovati in študirati v arhivih italijanske obale Jadrana. O svojih raziskavah, bodisi terenskih bodisi arhivskih, je vselej pisal izčrpna terenska in raziskovalna poročila, ki so shranjena v Pomorskem muzeju. Vsebinsko so izredno bogata in so pravi elaborati ter osnova njegovim kasneje objavljenim prispevkom.

V sklopu muzejskega dela je Pahor svoja dognanja in pridobljeno gradivo predstavljal s številnimi občasnimi ter stalnimi razstavami, z razpravami, s publikacijami, predavanji, knjigami, z enciklopedičnimi gesli itd. Obravnaval je vsebine, kot so zgodovina pomorstva od najstarejših časov do najnovejšega obdobja, ribištvo, solinarstvo, življenje pomorščakov, *pomorska umetnost*. Kljub temu da ni bil etnolog, je postavil temelje etnologiji pomorstva. S svojim delom je posegel tudi na področje etnoloških raziskav. Čeprav etnologije ni študiral, je imel do nje veliko afiniteto.

Tudi pomorski umetnostnozgodovinski zbirki je postavil temelje, čeprav ni bil umetnostni zgodovinar.

Z zaposlovanjem novih kadrov, leta 1956 prve strokovne delavke, arheologinje Elice Boltin, nato šele leta 1976 zgodovinarja Petra Stresa in leta 1978 etnologinje Zore Žagar, so začele intenzivneje teči raziskave s področij arheologije, zgodovine pomorstva, solinarstva in ribištva. Vse dotlej je bil edini zgodovinar v muzeju, na katerem je slonelo tudi predstavljanje gradiva in novih spoznanj javnosti. Bil je avtor številnih občasnih razstav ter avtor stalnih muzejskih postavitev, razen arheoloških. Iz poslovnih poročil je razvidno, da je maloštevilni kolektiv pod Pahorjevim vodstvom izredno veliko delal tako na strokovnem kot upravno-logističnem področju: izvajal je zbiralna in raziskovalna dela, gradbena, adaptacijska ter vzdrževalna dela, preurejanje prostorov. Odpirali so stalne in občasne razstave, tudi tri ali štiri na leto. Vsako leto je bila ob dnevu jugoslovanske mornarice 10. septembra odprta nova občasna razstava. V svojih govorih ob otvoritvah je Pahor poleg vsebine vselej tudi aktualiziral pravnostatusni in finančni položaj muzeja. Delovni naporji so bili tako zanj kot za kolektiv veliki. Da pa je kot ravnatelj, muzealec in predvsem človek to videl, občutil ter razumel, kaže njegovo poročilo Občinskemu ljudskemu odboru Piran in Svetu za prosveto in kulturo tik pred koncem leta 1960. Komaj štiričlanski kolektiv je » naredil izjemno delo«. Pahor je zapisal (Dopis - poročanje o delu 1960, hrani PMSMP):

»Iz navedenega je razvidno, da je vse to delo terjalo od nas veliko naporov. Ob koncu dela smo bili vsi tako izčrpani, da je ravnatelj smatral za potrebno in koristno vse svoje uslužbence nagraditi z enotedenskim izrednim dopustom. Sam ga je dobil od predsednika OBLO 10 dni [...].«

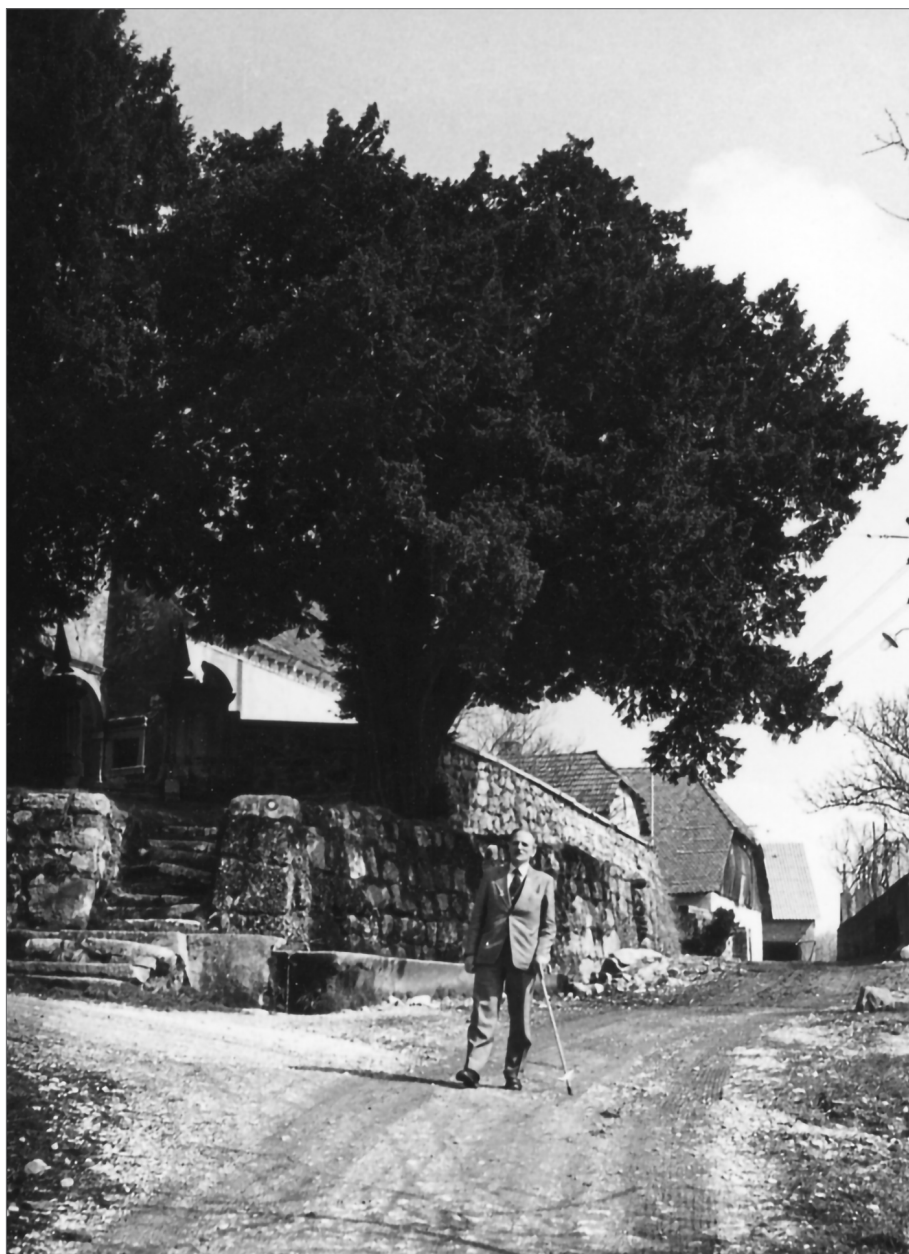
Pa tudi kasneje ni bilo kaj dosti drugače. Če je bilo kadrov znotraj kolektiva premalo, in jih je vselej bilo, se je povezoval z drugimi strokovnimi institucijami in posamezniki, tako da je lahko delo teklo naprej.

Pahor si je Pomorski muzej v končni organizacijski obliki zamislil kot centralno ustanovo s posameznimi dislociranimi oddelki. Stroka ocenjuje, da je bil zaradi ideje o postavitvi muzejev na prostem dejansko vizionar. Sam je uspel postaviti le prvo dislocirano enoto, to je zbirko Splošne plovbe v Portorožu, odprto ob 25 letnici Splošne plovbe leta 1979. Takrat so v vili San Marco v Portorožu odprli stalno pomorsko zbirko s prikazom razvoja edinega slovenskega ladjarja Splošne plovbe. Zamisel o tej

zbirki je temeljila na prikazu Slovenije kot pomorske dežele v malem. Ob vsakem modelu ladje Splošne plovbe, poimenovane po slovenskem mestu, so bili razstavljeni značilni predmeti, s katerimi so predstavili kraj. Razstavljena so bila darila tujih poslovnih partnerjev, s čimer je želel dokazovati povezavo Slovenije in Splošne plovbe s svetom. Muzej solinarstva v predelu Fontanigge v Sečoveljskih solinah, Tonino hišo v Sv. Petru in prenovljeno zbirko Splošne plovbe v Portorožu so postavili mlajši kolegi po njegovi smrti. V skladu s svojimi idejami in znanjem so v okviru dejanskih možnosti poskušali upoštevati nekatera Pahorjeva izhodišča ter zamisli. Njegovi načrti o selitvi zbirke solinarstva v Strunjan in ribiške zbirke v Izolo sicer niso popolnoma izpeljani, a prevladuje ocena, da je bila zamisel dobra. Od njegove vizije manjka le še Ribiški muzej, o katerem so prvi pogovori med njim kot predstavnikom Pomorskega muzeja in predstavniki Delamarisa stekli že daljnega leta 1972. Od takrat pa je bila ta tematika z občasnimi razstavami na temo industrijskega morskega ribištva, s stalno razstavo v Pomorskem muzeju, z raziskavami in objavljenimi prispevki večkrat predstavljena; z Uličnim muzejem in zbirko ladijskega modelarstva v Izoli pa so mu bili leta 2004 dejansko postavljeni temelji, nadaljevali so se z njeno prenovo in dopolnitvijo ter s postavitvijo stalne zbirke IZ(S)OLANA – hiša morja.

Vloga muzealca Miroslava Pahorja, aktivnega, domiselnega, naprednega, doslednega in profesionalnega muzejskega strokovnega delavca, se je celo njegovo kariero prepletala z vlogo zgodovinarja in obratno. Študij zgodovine na ljubljanski Filozofski fakulteti mu ni zadostoval, zato se je še dodatno podiplomsko izobraževal in leta 1965 doktoriral z disertacijo »Socialni boji v občini Piran od XV. do XVIII. stoletja«. Leta 1971 je pridobil naziv znanstvenega, leta 1978 pa višjega znanstvenega sodelavca. S svojim delom, arhivskim in terenskim, je iz prvotnega muzealca vse bolj postajal raziskovalec.

V raziskovalnem delu, ki je vseskozi potekalo s strokovnim muzejskim delom in z njegovo pomorsko usmeritvijo, se je sprva usmerjal v starejšo zgodovino obalnih mest od Pirana do Trsta, kasneje pa se je spuščal na druga neraziskana področja. To so mu omogočali arhivski dokumenti iz piranskega in drugih arhivov, tudi iz tujine, ki jih je kmalu dobro spoznal in preučil. Njegovo raziskovalno delo se je vseskozi prepletalo in povezovalo z delom akademika prof. dr. Ferda Gestrina. V letih 1972–1975 se je Pahor vsako leto za dva meseca preselil na Dunaj in delal v Vojnem arhivu. Raziskovanje v njem je financirala Raziskovalna skupnost Slovenije



Dr. Miroslav Pahor med terenskim raziskovanjem.

(Kidričev sklad). Pregledoval je dunajske fonde ter pridobil podatke ter kopije arhivskih dokumentov in fotografij, ki so potem postali osnova

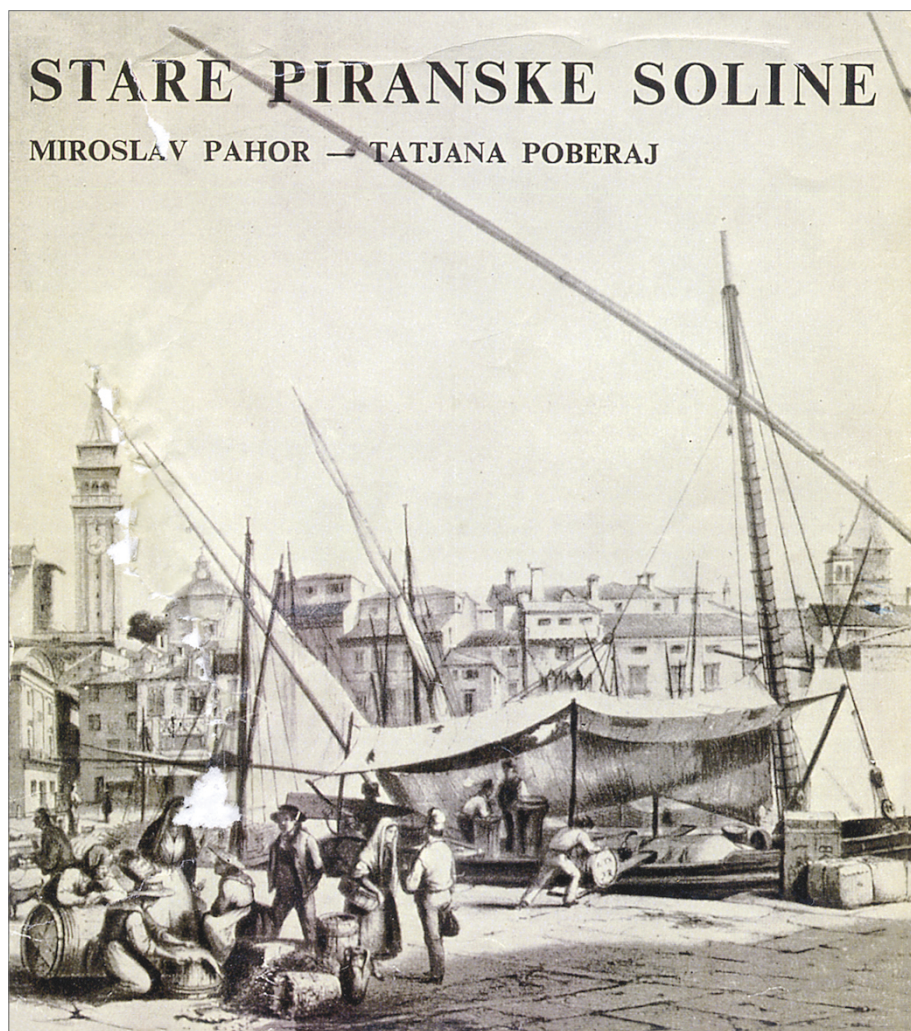
zbirki avstro-ogrske vojne mornarice. Svoja spoznanja je zapisal in objavil številne krajše ter daljše prispevke o slovenskih mornarjih v avstrijski mornarici, odmevna pa je bila tudi razstava Slovenski mornarji v obrambi Dalmacije in Istre 1849–1917 s spremljajočim katalogom (Gestrin 1981b).

Pahor je sprva skromna vedenja o pomorski preteklosti hitro začel povezovati in pridobivati znanja o splošni pomorski zgodovini. Povezal je severnojadranski prostor s slovenskim zaledjem. Spoznal je pomen pomorstva kot gospodarske panoge in povezave morja s človekom, pomen posameznika kot nosilca vseh pomorskih dogodkov, razvoja ter miselnosti. Človeka, povezanega z morjem, je predstavil kot ladjedelca, mornarja, gospodarja, ladjarja, vojaka, študenta itd. Najprej je zgolj mislil, potem pa poglobil spoznanje in prepričanje, da je med take pomorske ljudi, ki jih morda nikoli ne bomo našli v najbolj znanih svetovnih enciklopedijah, ostali pa so zapisani v spominu preprostega človeka in naroda, sodil tudi slovenski človek. To je danes vodilo, ki mu sicer z nekaterimi odstopanji in nekoliko drugačnim pogledom sledi sodobno slovensko zgodovinopisje. S študijem pomorskih gospodarskih dejavnosti obalnega področja pa je presegel tudi nacionalne okvire.

Njegove študijske in terenske raziskave so potekale od arhiva do arhiva, od pokrajine do pokrajine, od vasi do vasi, od hiše do hiše, od župnišča do župnišča, od pokopališča do pokopališča. Njegova raziskovalna metoda se je zaradi specifične muzealskega dela razlikovala od tedaj uveljavljenih klasičnih raziskovalnih metod. Pogosto je bila načrtna, včasih pa tudi intuitivna, vendar je z zgodovinsko in včasih že etnološko interpretacijo vključevala tudi ustni vir kot primarni ter verodostojni vir informacij. Zanimali ga niso zgolj klasični zgodovinski podatki, temveč tudi tisti, ki jim danes pravimo etnološki oziroma jih pripisujemo t. i. ustni zgodovini. Tako je Pahor nehote brisal meje med posameznimi vejami znanosti in jih povezoval. Širil je meje zgodovinopisja in se spuščal na področje drugih ved. Ta njegov način dela je v današnjem času zelo aktualen in mu pravimo interdisciplinarnost. V svojem raziskovalnem in muzealskem delu je odpiral številna vprašanja, čeprav nanje ni mogel vedno takoj odgovoriti. Odpiral je širše teme in na nekatera od njih podaja odgovore šele sedanja generacija piranskih muzealcev ter drugih strokovnjakov. Kljub temu, da je vneto in prizadevno raziskoval in objektivno razmišljal, pa je nekatere stvari marsikdaj napisal v duhu tedanjega časa, ki danes zaradi njegovega občasnega pretiravanja, fraz in sloga ne zvenijo vedno prepričljivo.

Razprave in strokovne članke je sprva objavljajl v tedanjih osrednjih časopisih (*Istrski tednik, Slovenski Jadran, Primorski dnevnik*), nato pa v lokalnih revijah (*Obala, Informator – glasilo Splošne plovbe Portorož, Pomorstvo*), zbornikih (*Zgodovinski zbornik STO, Slovensko morje in zaledje, Dvajset let Splošne plovbe, 10 let Višje pomorske šole Piran, 15 let Višje pomorske šole Piran, Goriški letnik, Slovenski pomorski zbornik, Naši razgledi, Spomeniško varstvo*), osrednjih slovenskih zgodovinopisnih revijah (*Kronika: časopis za slovensko krajevno zgodovino in Zgodovinski časopis*) in drugih strokovnih publikacijah v Sloveniji in Jugoslaviji (*Acta historicoeconomica Iugoslaviae*) (Gestrin 1981a; 1981b). Nekatere zbornike je sourejal, nekateri pa so nastajali celo na njegovo pobudo. Želel je, da bi tudi za delom piranskih muzealcev ostalo nekaj znanosti, tako kot je bila to že utečena praksa drugod. Zato je težil k temu, da so ob pomembnejših razstavah izhajali katalogi in drugi objavljeni prispevki. Zagovarjal je tezo, da bi moral Pomorski muzej sam, ali morda skupaj s koprskim, izdajati svoje strokovno glasilo. Prepričan je bil, da bi lahko v takšni publikaciji objavljali muzejski uslužbenci in njihovi strokovni sodelavci. Prvi rezultat te ideje je bil zbornik za humanistične naravoslovne in družboslovne raziskave *Slovensko morje in zaledje*, ki ga je v letih 1977–1984 izdajala koprška Založba Lipa. Ustanoviteljice zbornika so bile poleg Pomorskega muzeja »Sergej Mašera« Piran še vse takratne kulturne in raziskovalne ustanove na Obali. Menil je, da se uspeh muzeja lahko zrcali v lastnih rednih publikacijah, takšnih, kot jih imajo drugi muzeji. Šele konec leta 2009 se je uresničila njegova ideja o samostojni periodični publikaciji Pomorskega muzeja. V zborniku *Izvestja Pomorskega muzeja Piran*, ki ga je uredil Igor Presl, so svoje misli in strokovna spoznanja objavili muzejski strokovni delavci ter njihovi zunanji sodelavci.

Njegovo znanstveno delo se je usmerjalo v dvoje področij: v zgodovino obalnega pasu in še posebej mesta Piran, ter v preučevanje slovenskega pomorstva, še posebej novejšega obdobja do konca druge svetovne vojne. Bil je eden redkih slovenskih zgodovinarjev, ki so se načrtno ukvarjali s temi vprašanji in jih sistematično raziskovali. Leta 1972 je izšla znanstvena monografija, njegova dopolnjena doktorska disertacija, *Socialni boji v občini Piran od XV. do XVIII. stoletja*. V njej je spregovoril o družbenem in deloma gospodarskem razvoju mesta v obravnavanem času. Kratek zgodovinski pregled Pirana, ki ga je leta 1972 napisal za štirijezično publikacijo *Piran*, izdano v soavtorstvu z Antonom Mikelnom, je sicer nastal iz praktičnih turističnih namenov, gre pa za prvi sintetični zgodov-



Naslovnica knjige *Stare piranske soline*, ki jo je napisal s sodelavko Tatjano Poberaj.

vinski in umetnostnozgodovinski pregled mesta v slovenski historiografiji. Leta 1969 je izšla drobna in na prvi pogled morda neugledna knjižica z naslovom *Sto let slovenskega ladjarstva 1848–1941* in s pomenljivim spretnim verzom na naslovnici, »Narod brez plovbe je ptica brez kril«. A to je knjiga z izredno močno vsebino in pomeni temeljno delo pri dokazovanju slovenske prisotnosti na Jadranu ter drugih morjih. V njej je zbral podatke o slovenskih ladjarjih, ki so v 19. stoletju v Trstu in na Reki do-

volj zgodaj spoznali pomen pomorskega trgovanja ter ki so se bili pripravljene spuščati v tvegano in od številnih dejavnikov odvisno ladjarsko poslovanje. V takratni družbi so bili spoštovani in so lahko vplivali na gospodarski, nacionalni, politični ter družbeni položaj okolja, v katerem so živeli. Z etnologinjo Tatjano Poberaj je objavil monografijo *Stare piranske soline* (1963), temeljno delo o Piranskih solinah. V njej avtorja podajata zgodovinski pregled solinarstva in rezultate etnoloških preučevanj solin. Skupaj z umetnostno zgodovinarico Bredo Kovič sta vsak s svojega zornega kota raziskala Tartinijev trg v Piranu. Njun znanstveni prispevek z naslovom »O zgodovinskem in arhitektonskem razvoju Tartinijevega trga v Piranu« je bil objavljen v *Kroniki* že daljnega leta 1960, vendar še vedno velja za referenčno literaturo tudi današnjim raziskovalcem. Kot rezultat dobro zasnovanega in temeljitega terenskega dela po slovenskem ozemlju je skupaj z Ilonko Hajnal napisal še knjigo *Po jamborni cesti --- v mesto na peklu* (1981), njenega izida pa ni več dočkal. Jamborna cesta je bila pot, po kateri je potekalo oskrbovanje ladjedelniške proizvodnje v Trstu. Po njej so večinoma slovenski furmani v tržaške ladjedelnice prevažali smrekova debla za jambore, les, smolo, vrvi idr. Potekala je po reliefno dokaj razgibanem terenu, desno od cesarske ceste na relaciji Planina – Postojna – Razdrto – Senožeče. Z Janezom Šumrado je Pahor kot zunanji sodelavec Zgodovinskega inštituta Milka Kosa ZRC SAZU v okviru načrtnega izdajanja virov za slovensko zgodovino pripravljaj izdajo piranskega statuta. To znanstveno delo je izšlo šele šest let po njegovi smrti, leta 1987.

Pahorjeva bibliografija je bila objavljena tik po njegovi smrti in zajema v zborniku *Slovensko morje in zaledje 150, v Zgodovinskem časopisu* pa 146 pisnih bibliografskih enot (Gestrin 1981a). Žal pa v teh bibliografijah ni njegovih enkratnih dogodkov in izvedenih del, kot so bile stalne in občasne razstave, predavanja ter organizacije strokovnih srečanj in zborovanj, je pa to zavedeno v bibliografiji razstav v zborniku Pomorskega muzeja »Sergej Mašera« Piran *Odprti k morju* (2005), ki je izšel ob 50. obletnici muzeja.

Med krajšimi biografskimi članki velja omeniti zlasti serijo prispevkov o slovenskih mornarjih, oficirjih, zdravnikih, dijakih in študentih, ki jih je objavljaj v glasilu Splošne plovbe *Informator* v rubriki Naša pomorska preteklost. Na ta način je usmeril pozornost v ljudi, posameznike, ki se sicer navadno izgubijo v nizu velikih dogodkov, so pa s svojim življenjem in delom soustvarjali pomorsko preteklost. Pisal je o admiralih

Anton Hausu iz Tolmina in Maksimilijanu Daublebsky von Sternecku iz Celovca, o kontraadmiralih Rihardu Pogačniku iz Trsta, Karlu Schafferju iz Sežane, Karlu Žonti (Schonta) iz Celovca, Alojzu Praprotniku iz Bovca in Metodu Cirilu Kochu iz Kranja, o kapitanu bojne ladje Antonu Dolencu in mornariškem duhovniku superiorju Ivanu Koršiču. V *Informatorju* so izšli tudi prispevki o slovenskem podoficirskem kadru v avstrijski vojni mornarici, o koroških Slovencih v vojnem pomorstvu idr. Osvetlil je življenja partizanskega majorja Baldomirja Sajeta, poročnikov bojne ladje Igorja Berana in Sergeja Mašere ter poročnika korvete Iveta Osredkarja. Pisal je še o zadnjih dnevih rušilca Zagreb, o Mornariškem odredu Koper, o trgovski ladji Senga, dvigu prve partizanske zastave na Atlantiku idr.

Udeleževal se je domačih in mednarodnih zgodovinskih ter muzeoloških simpozijev in srečanj. Leta 1971 je v Piranu organiziral srečanje jugoslovanskih pomorskih muzejev. Postal je član in sodelavec Društva za proučavanje i unapređivanje pomorstva Jugoslavije, ki je izdajalo *Pomorski zbornik* (Novak in Maštrović 1962). Leta 1977 je v Ljubljani na drugi okrogli mizi jugoslovanskih ekonomskih zgodovinarjev spregovoril o povezavah slovenskega zaledja in še posebej podeželja z morjem in njegovem vključevanju v pomorstvo. Na mednarodnem simpoziju Mogersdorf-Mondici leta 1977 v Radencih pa je opozoril na problem furmanstva kot dejavnika za rekrutiranje pomorskega kadra stare Avstrije. V razpravi je dokazal, da so imele veliko vlogo pri odhodu mladih fantov v mornarico magistralne in druge glavne ceste, kjer so se vsakodnevno gibali furmani do Trsta in drugih pristaniških mest.

Zagovarjal je tezo, da je slovenski narod pomorski narod, da je vredno raziskovati, zbirati in predstavljati ne samo pomorsko preteklost obalnega področja, temveč tudi preteklost celotnega slovenskega nacionalnega ozemlja, in tako oblikoval Pomorski muzej. Njegovo globoko prepričanje, da mora tudi za delom muzealca stati znanost, je z leti postajalo vedno močnejše in vse prepričljivejše. Z njim je kljuboval birokratskim pritiskom, ki so želeli muzejske strokovne delavce enačiti z uradniki in so še danes izredno prisotni. Zato je veliko pisal in objavljajl. Prepričan je bil, da ni dovolj samo odpirati vprašanja, temveč jih je treba poglobljati, analizirati in odgovarjati nanje ter svoja spoznanja v obliki tiskanih prispevkov in stalnih ter občasnih razstav posredovati javnosti.

Vzporedno s svojo strokovno rastjo se je Miroslav Pahor z izostrenim poslušom neprestano spoprijemal z uveljavljeno celinsko usmerjenostjo v slovenski zavesti. Menil je (tipkopis Pahor, hrani PMSMP):

»da se Slovenija premalo povezuje z morjem, da postaja vedno bolj kontinentalna in da so ji pomorske dejavnosti vedno manj v zavesti, [...] da si ne moremo Slovenije več zamišljati brez morja. To bi bilo invalidno telo brez prave razvojne hrbtenice.«

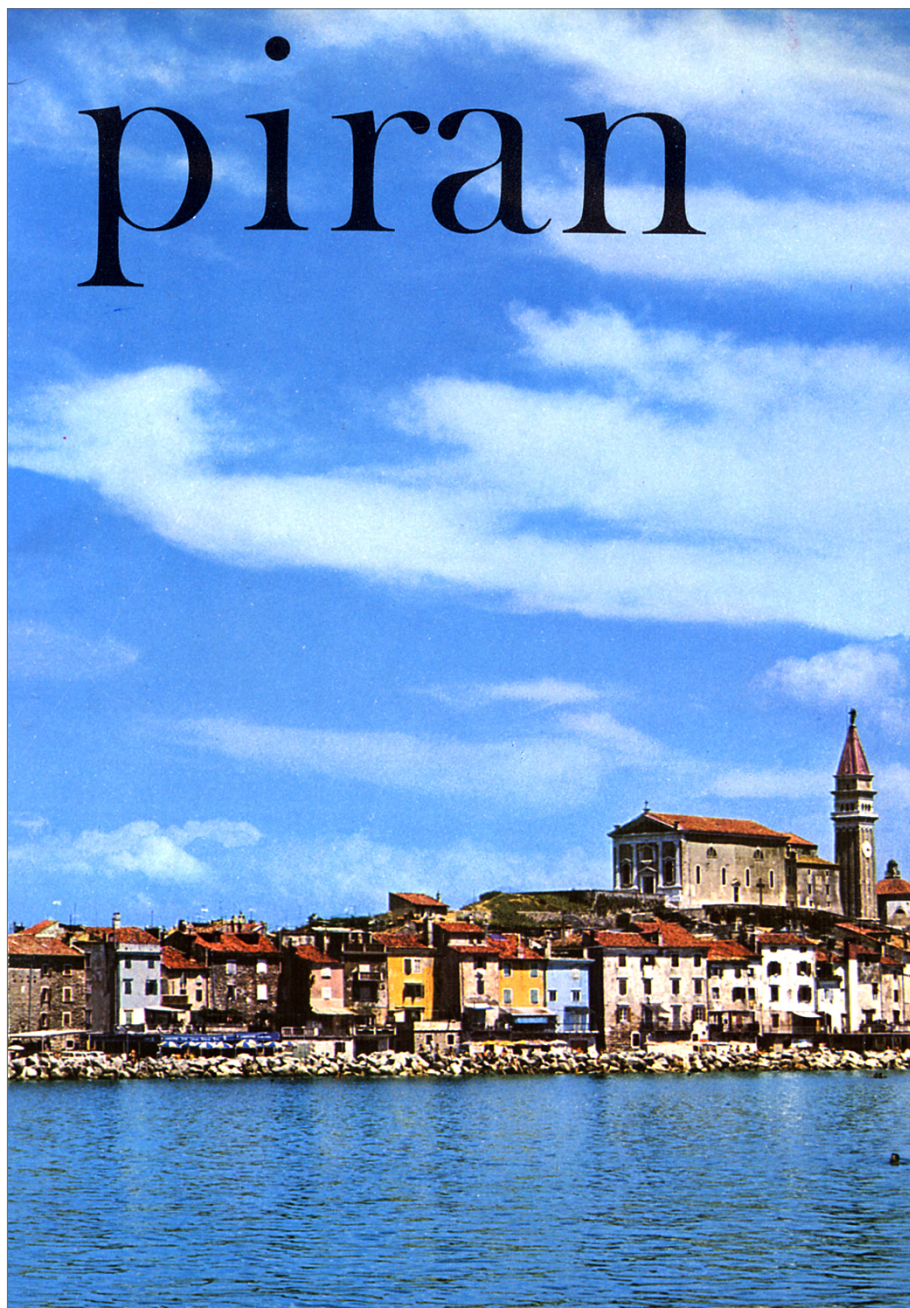
Uveljavljal je svoja stališča in pri njih vztrajal domišljeno ter uporno, celo na račun ostrih kritik in nasprotovanj. Pri tem je bil marsikdaj nerazumljen in osamljen. Držal se je nasveta, ki mu ga je leta 1959 med strokovno inšpekcijo v muzeju dal profesor Bogo Teply, nekdanji ravnatelj Pokrajinskega muzeja v Mariboru (tipkopis Pahor, hrani PMSMP):

»Tvoja naloga je, da našim zaručanim Kranjcem in Štajercem dokažeš, da obstaja poleg kopna, od katerega ne morejo odtrgati pogleda, tudi nekaj drugega, in da tvojim luftarskim Primorcem, ki imajo morada še preveč na široko odprte oči, dokažeš, da imamo skupno domovino in da ima ta domovina ozko, vendar važno okno v svet.«

Današnje družbeno in politično stanje še kako potrjuje aktualnost Pahorjevih misli, zapisov in del. Pahor je postavil temelje in razvojne smeri slovenske zgodovine pomorstva. Na teh temeljih, vendar z novimi pristopi ter znanjem nadaljujemo delo današnji muzejski strokovni delavci. Pomorski muzej gradi na morju kot povezovalnem elementu, in ne na morju, ki bi ločevalo. Pomorska zbirka je nastala na osnovi brez nacionalnih preprek, vsebino in podobo gradi na prepletenosti preteklosti sosednjih narodov. Zato je v muzeju prikazana pomorska zgodovina tako slovenskega kot italijanskega naroda oziroma avstrijske, italijanske, jugoslovanskih in slovenske države. V vseh pa je bilo zaradi večnacionalnih sestav tudi veliko povezav in stikov med ljudmi različnih narodov.

Če na njegovo delo gledamo s časovno distanco, bi zaradi razvoja zgodovino pisja danes sicer marsikaj lahko napisali, interpretirali in argumentirali drugače, nikakor pa ne zanikali. Praksa vsakdanjega življenja in razvoj znanosti potrjujeta Pahorjeve ideje, zamisli ter izvirnost. Ker je bilo področje zgodovine pomorstva popolnoma neraziskano, je bil pri vsaki temi, ki se je je lotil, prvi in izviren. Skupaj s sodelavci je odprl popolnoma novo in zelo pomembno poglavje v narodni zgodovini.

Miroslav Pahor je po hudi bolezni umrl 25. aprila 1981 v bolnišnici v Ankaranu, star 58 let. Še vedno pa je prisoten njegov lik, osebnost človeka, muzealca, raziskovalca in zgodovinarja, ki je bil poln načrtov, nemorne delovne vneme, neizmerne življenjske moči ter znanja. Spomin nanj in poznavanje njegovih del sta vedno opaznejša in bolj spoštovana,



Naslovnica vodnika po Piranu (1972), v katerem je napisal zgodovinski pregled mesta.

tako v strokovnih krogih kot tudi širše. O njegovi osebnosti in invalidnosti se je ohranilo veliko hudomušnih anekdot, ki so jih mlajšim muzejskim delavcem pripovedovali njegovi sodelavci, jih pa ni do sedaj še nihče zapisal. Zapustil je neverjetno obsežen delovni opus, za katerega je težko verjeti, da ga je opravil en sam človek. Tudi posthumno še vedno izhajajo njegova dela. Njegova družina je poskrbela, da je leta 2008 izšla zbirka kraških pripovedk z naslovom *Moja nona pripoveduje*; gre za zbirko kraških pripovedk, ki jih je Pahor zapisal po pripovedovanju svoje stare mame ter jih pod psevdonimom Pavle Martinc objavljajl v reviji Galeb. Za objavo sta jih zbrali in uredili njegova hči Špela ter vnukinja Mateja Pahor (Terčon 2011). Ob tej priložnosti in ob številnih predstavitev knjig so sodelujoči vsak s svojega zornega kota predstavili spomin na tega z morjem povezanega Kraševca. Predstavili so njegov lik, in če zberemo vse vtise, potem še kako drži njegov stavek, ki ga je zapisal v enem izmed pisem Hrvoju Gregorinu, ko je zbiral podatke o Sergeju Mašeri, in opisal samega sebe: »Veste, Kraševci gremo radi z glavo skozi zid, tako da se zid poruši in glava ostane cela, zato sem se lotil tega dela.«

Miroslava Pahorja se bolj kot strokovnjaka njegovi svojci, prijatelji in znanci spominjajo kot človeka. Pripovedi o njem kažejo na značajskega, svojevrstnega, doslednega, vztrajnega in trmastega posameznika, ki je kljub invalidnosti vztrajal pri svojem; ko so ga ob pridobivanju finančnih sredstev za njegov muzej »poslali skozi ena vrata ven, je on skozi druga ponovno prišel notri« (Ustni viri, tako so večkrat pripovedovali njegovi sodelavci). Njegova hčerka Jezerka Beškovnik je v svojih utrinkih, vtisih in spominih, ki so objavljeni v knjigi *Moja nona pripoveduje* (Beškovnik 2008, 75) zapisala:

»Bil je velik poštenjak in zelo resnicoljuben človek, ki se ni nikoli ničemur uklonil in nikoli nikomur podredil. Zato je bil v večnih nesoglasjih s tistimi ljudmi, ki niso znali misliti s svojo glavo, takimi, ki so se imeli za ‚male bogove‘, kot jih je imenoval, in takimi, ki so slepo verjeli v eno samo dogmo ali eno samo resnico«. Pravi, da je oče, ko je govoril o sebi, trdil, da je po naravi len, a tudi zelo radoveden. Vendar pa njegovo delo, njegova ustvarjalna zapuščina in dejstva govorijo, da se je Pahor zanimal za veliko različnih stvari, da je stalno nekaj »brskal, iskal, raziskoval, bral, si zapisoval. [...] Bil je velik človek, vsestranski, zelo izobražen in izjemno razgledan.«

Meni, da je ravno zaradi svoje invalidnosti bolj sebi kot svetu želel dokazati, da zmore veliko več, kot se je od njega pričakovalo. Z vztrajnostjo in trmo je dosegel skorajda vse, česar se je lotil. V Piranu je

»moral začeti iz nič in narediti veliko pionirskega dela. Z veliko optimizma, volje, vneme in s svojimi daljnosežnimi zamislimi se je lotil vseh izzivov hkrati. Delu se je posvetil z vsem srcem in neutrudnim delom, tudi odrekanjem, in uspel doseči cilje, ki si jih je zastavil« je še zapisala Jezerka Beškovnik (2008, 75–6).

Leta 1974 je Miroslav Pahor za življenjsko muzejsko delo in postavitve pomorskega muzeja dobil najvišje priznanje slovenskega muzealstva, Valvasorjevo nagrado. Decembra leta 1987 so mu v Pomorskem muzeju »Sergej Mašera« Piran odkrili spominsko obeležje. Komisija za imenovanje zaslužnih občanov Občine Piran pod predsedstvom podžupana Draga Žerjala ga je leta 2001 zaradi njegovega izrednega pomena uvrstila na seznam piranskih pomembnih mož. Ob 50-letnici Pomorskega muzeja smo mu muzejski delavci posvetili zbornik *Odprti k morju* (2005). Osebnost, kot je bil dr. Miroslav Pahor, si je prav gotovo zaslužil mesto v *Slovenskem biografskem leksikonu*, ki je posvečen tvorcem slovenske pomorske identitete. Naj mu bo s prispevki, ki osvetljujejo njegovo delo, vedno znova priznana vsa zasluga za opravljena dela ter postavljene temelje in razvojno koncepcijo slovenske zgodovine pomorstva – ta se je z njegovim angažiranjem usidrala v slovenski kulturni in znanstveni prostor.

Viri in literatura

Arhivski viri

Pomorski muzej »Sergej Mašera« Piran (PMSMP):

Arhiv Pomorskega muzeja »Sergej Mašera« Piran, letna poročila, programi dela, dopisi itd.;

Zgodovinska dokumentacija: Pahor Miroslav, Življenjepis, tipkopis; letna poročila o delu, poročila o raziskovalni dejavnosti, različna korespondenca, terenski zapiski, terenski zapiski avtorice prispevka, kartoteke pomorščakov, časopisni članki itd.;

Elica Boltin - Tome: 1981, Miroslav Pahor, tipkopis, nekrolog.

Ustni viri

Elica Boltin-Tome, Piran (januar 2010) in drugi muzejski delavci (1987–2016): Ilonka Hajnal, Natalija Gomezel, Zora Žagar, Leopold Belec in Alojzija Terčon.

Literatura

- Beškovnik, Jezerka. 2008. »Dr. Miroslav Pahor: dejstva, utrinki, vtisi in spomini.« V *Moja nona pripoveduje: kraške pripovedke*, uredila Š. Pahor in M. Pahor, 69–78. Ljubljana: Lepa beseda.
- Coronelli, Vincenzo. 1690–1697. *Atlante Veneto*. Benetke: S.n.
- . 1690–1697. *Globi del padre Coronelli*. Benetke: S.n.
- Gestrin, Ferdo. 1962. *Pregled pomorstva v Slovenskem primorju*. Zagreb: S.n.
- . 1981a. »Dr. Miroslav Pahor.« *Zgodovinski časopis* 35 (1-2): 149–56.
- . 1981b. »In memoriam dr. Miroslavu Pahorju.« *Kronika: časopis za slovensko krajevno zgodovino* 29 (1): 53–5.
- »Govor dr. Miroslava Pahorja, ob 25 obletnici muzeja.« 2005. V *Odprti k morju: 50. obletnica Pomorskega muzeja »Sergej Mašera« Piran*, uredil D. Žitko, 38–9. Piran: Pomorski muzej »Sergej Mašera«.
- 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. 1975. *15 let Višje pomorske šole Piran: 1960–1975*. Portorož: Višja pomorska šola Piran.
- Kovič, Breda, in Miroslav Pahor. 1960. »O zgodovinskem in arhitektonskem razvoju Tartinijevega trga v Piranu.« *Kronika* 8 (1): 21–36.
- Krapež, Vilma. 1970. *Članki in razprave o morju in pomorstvu v slovenskem primorskem časopisju do leta 1940: Bibliografija I*. Koper: Študijska knjižnica.
- Novak, Grga, in Vjekoslav Maštrović, ur. 1962. *Pomorski zbornik povodom 20. godišnjice mornarice i pomorstva Jugoslavije 1942–1962*. Zagreb: Jugoslavenska akademija znanosti i umjetnosti.
- Pahor, Miroslav, in Anton Mikeln. 1972. *Piran*. Portorož: Zavod za turizem.
- Pahor, Miroslav, in Ilonka Hajnal. 1982. *Po jamborni cesti... v mesto na peklu*. Ljubljana: Prešernova družba.

- Pahor, Miroslav, in Janez Šumrada. 1987. *Statut piranskega komuna od 13. do 17. stoletja/Gli statuti del comune di Pirano dal XIII al XVII secolo*. Ljubljana: Slovenska akademija znanosti in umetnosti.
- Pahor, Miroslav, in Tatjana Poberaj. 1963. *Stare piranske soline*. Ljubljana: Mladinska knjiga.
- Pahor, Miroslav. 1969. *Sto let slovenskega ladjarstva: 1848–1941*. Piran: Splošna plovba.
- . 1972. *Socialni boji v občini Piran od XV. do XVIII. stoletja*. Ljubljana in Piran: Mladinska knjiga/Pomorski muzej »Sergej Mašera«.
- Presl, Igor. 2009. *Izvestja Pomorskega muzeja Piran*. Piran: Pomorski muzej »Sergej Mašera«.
- Renko, Ivan, ur. 1957. *Slovenski Jadran: glasilo SZDL*. Koper: Primorski tisk.
- Slovensko morje in zaledje: zbornik za humanistične, družboslovne in naravoslovne raziskave*. 1977–1984. Koper: Lipa.
- Terčon, Nadja. 1992. »Hranimo knjižno zapuščino starega Pirana.« *Primorska srečanja: revija za družboslovje in kulturo* 17 (133): 288–91.
- . 2005. »Dr. Miroslav Pahor (1922–1981): ustanovitelj in ravnatelj Pomorskega muzeja »Sergej Mašera« Piran, muzealec, zgodovinar in utemeljitelj zgodovine slovenskega pomorstva.« V *Odprti k morju: 50. obletnica Pomorskega muzeja »Sergej Mašera« Piran*, uredil D. Žitko, 34–7. Piran: Pomorski muzej »Sergej Mašera«.
- . 2010. »Miroslav Pahor.« V *Tvorci slovenske pomorske identitete*, uredil P. Bobič, 173–87. Ljubljana: ZRC SAZU.
- . 2011. »Dr. Miroslav Pahor.« V *Srečanja v Piranu 2: življenjske pripovedi prebivalcev Pirana*, uredila Š. Pahor in T. Albreht, 129–52. Piran: Mediteranum.
- . 2015. *Usidrali smo se na morje: vzpostavitev slovenskega pomorstva 1945–1958*. Piran: Pomorski muzej.
- Vetrovec, Jože, ur. 1974. *Dvajset let Splošne plovbe*. Ljubljana: S.n.
- Vilhar, Srečko, in Radmila Adamov. 1967. *O morju in pomorstvu*. Koper: Študijska knjižnica.
- Žitko, Duška, ur. 2005. *Odprti k morju*. Piran: Pomorski muzej »Sergej Mašera«.

»Dobre pomorščake je treba iskati v hribih«: pristop Miroslava Pahorja k pomorski zgodovini

Aleksander Panjek

Miroslav Pahor velja za enega izmed utemeljiteljev slovenske pomorske zgodovine. Njegovo strokovno in znanstveno delo je sicer precej širše. Če naj omenim le najbolj izstopajoča področja, je bil v muzealstvu vsebinski utemeljitelj Pomorskega muzeja v Piranu. Na področju zgodovine se je po mnenju Ferda Gestrina na eni strani posvetil raziskovanju preteklosti »obalnega pasu in še posebej mest od Pirana do Trsta« v srednjem in zgodnjem novem veku, na drugi pa se je usmeril »v proučevanje slovenskega pomorstva« novejših dobe vse do druge svetovne vojne (Gestrin 1981, 54). Čeprav tak pogled drži, smo se tu odločili za drugačen presekok Pahorjevega dela. Zbrati smo želeli raziskovalne prispevke, ki jih združuje tematika morja in njemu lasten pogled na pomorsko zgodovino. Zato tu ne bomo našli del, vezanih na zgodovino obalnih mest in na obalno ekonomijo morja v obliki solinarstva. Nenazadnje je Pahor sam za časa svojega življenja poskrbel za monografsko izdajo na obe omenjeni temi v obliki knjig, ki sta v marsičem še vedno nepreseženi ali vsaj temeljni deli v slovenskem zgodovinopisju (*Socialni boji v občini Piran* in *Stare piranske soline*). Velja dodati, da dela na te teme predstavljajo mejnike v procesu spoznavanja zgodovine Istre s strani slovenske publike in hkrati v še trajajočem procesu sprejemanja, da je zgodovina beneške Istre sestavni del slovenske zgodovine. A tega vidika, ki bi si zaslužil lastno obravnavo, ni smiselno poglobljati na tem mestu, saj bi nas povedel stran od naše enako pomembne teme. Kaj in kako smo torej zbrali?

Miroslava Pahorja je pri raziskovalnem delu na področju zgodovine gnala namera, da bi pokazal, kako dolga, široka in globoka je slovenska pomorska zgodovina in kako neslutene so njene razsežnosti, pa čeprav prezrte do take mere, da se je uveljavila samopodoba o kontinentalnem narodu. To podobo je Pahor zavračal in v ta namen ni le raziskoval, temveč je tudi oblikoval samosvoje pojmovanje tega, kaj pomorska zgodovina sploh je in kje vse jo gre iskati. Pri tem iskanju mu je bilo izhodišče in hkrati cilj navezovanje slovenskega prostora in njegove zgodovine na

Jadransko morje. V tem smislu je povsem legitimno Miroslava Pahorja postaviti ob bok sodobniku Ferdu Gestrinu (mdr. *Trgovina slovenskega zaledja s primorskimi mesti od 13. do 16. stoletja*) in ju razumeti kot zgodovinarja, ki sta v desetletjih po drugi svetovni vojni raziskovala in dokazala tesno povezanost slovenskega prostora z morjem. Sam Pahor je ob bok Gestrinu postavljaj Jožeta Šorna in (implicitno) tudi sebe. Ob ugotovitvi, da se je v avstrijski vojni mornarici »kader iz naših dežel dobro obnesel in odlično uveljavil«, se je po Pahorjevem mnenju porajalo »vprašanje«, ki ga je v zanj značilnem eksplicitnem stilu izrazil v prispevku iz leta 1979:

»Kako je to mogoče, ko pa smo bili brez tradicije in «v svoji miselnosti popolnoma kontinentalni». Vprašanje je na mestu iz več vzrokov. Predvsem je bilo naše zgodovinopisje do nedavna absolutno kontinentalno. S posameznimi podatki zgodovinarji niso vedeli kaj početi. Šele F. Gestrin in J. Šorn sta opozorila na probleme morja in pomorstva v zvezi z našimi ljudmi in našim zaledjem. Nismo poznali našega kopnega prometa in njegove vloge na relaciji morje – zaledje in narobe. Nismo poznali kooperacije zaledja z vojno in trgovsko mornarico, z ladjedelnicami in arsenali. Nismo poznali – k sreči smo jih nekoliko slutili – zvez našega zaledja z Benetkami, čeprav so nepretrgano obstajale že od srednjega veka.«

Po mnenju samega Miroslava Pahorja, trojko Gestrin – Šorn – Pahor lahko opredelimo kot idejne in problemske utemeljitelje slovenske pomorske zgodovine v širšem smislu. Pahorjeva specifičnost v njej je metodološka in tematska, kar bomo še videli, a izhaja tudi iz njegove druge dimenzije, to je iz njegovega strokovnega in ne-zgodovinarskega profila kulturnega delavca, zaradi česar je svoja prepričanja in mnenja v besedilih izražal zelo eksplicitno in ob tem poudarjal ne le znanstveno, temveč hkrati kulturno in politično razsežnost pomena zgodovinske povezanosti slovenskega človeka z morjem. V tej publikaciji so zbrani Pahorjevi prispevki na temo pomorske zgodovine v njemu lastnem širšem pojmovanju tega področja, zaradi česar obsegajo velik del ozemlja današnje Slovenije in segajo onkraj njene severne meje na Koroškem in Štajerskem ter čez jugozahodno mejo v Trst.

Preden preidemo k predstavitvi in h komentarjem tu zbranih Pahorjevih del, je koristen vsaj bežen pogled v mednarodno pomorsko zgodovinopisje, saj nam omogoča, da ga umestimo v to področje in s tem bolje ocenimo Pahorjevo tematizacijo z vidika uvrščenosti v interesne struje ali pa specifičnosti njegovega pristopa. Čeprav obsega časovno obdobje po smrti našega avtorja, prikladen uvod za naš namen predstavlja

pregled tematik v člankih, objavljenih v Mednarodnem časopisu za pomorsko zgodovino (*International Journal of Maritime History*) v obdobju 1989–2012. Najpogostejši tematiki, prisotni v približno četrtini vseh člankov te specializirane revije, sta bili poslovanje ter ladijski in blagovni promet. Okoli šestina vseh člankov je obravnavala ribištvo, politiko, tehnologijo, delo in pristanišča. V desetini člankov sta se pojavljali tematiki institucij in pomorske kulture, najmanj zastopane teme pa so bile, in sicer v vsakem dvajsetem članku, ladjedelništvo, vojaške mornarice in pomorske vojne ter nazadnje piratstvo in gusarstvo, (Ojala in Tenold 2013, 23–4).

Kot značilno pomanjkljivost raziskovanja pomorske trgovine je Giulio Mellinato izpostavil to, da »na primer kdor preučuje plovbo se večinoma ne ukvarja z njenimi povezavami na kopnem, kdor se ukvarja s pristanišči zelo pogosto ne upošteva poti, ki jih blago prepotuje pred in po pristaniškem pretovarjanju« (Mellinato 2018, 8). Resnici na ljubo je bila ta potreba zaznana že več desetletij nazaj, saj je leta 1969 Mednarodni kongres pomorske zgodovine potekal ravno na temo »Sredozemska plovba in celinske povezave (XI.–XVI. stoletje)«. Federigo Melis je tedaj zapisal, da »je transportne storitve treba obravnavati v vsej njihovi širini, če jih želimo celovito oceniti, in sicer ne le njihov pomorski potek, temveč tudi nadaljevanje po kopnem« (Melis 1982, 3). Pol stoletja kasneje je torej še vedno mogoče zaznati isto pomanjkljivost pomorske zgodovine kot raziskovalne veje, saj se, kot ugotavlja Mellinato, na tem področju raziskovalci še vedno preveč držijo morja. To s seboj prinaša izgubo pogleda na celoto, na povezanost morja in kopna v enoten sistem človekove mobilnosti, transporta blaga in nenazadnje zagotavljanja surovin, ki šele omogočijo vzpostavitev povezanega sistema, kot so ladjevja in pristanišča.

V svojih delih o slovenski pomorski zgodovini Miroslav Pahor vlogo glavnega veznega člana med kopnim in morjem dodeli Trstu. Tudi zaradi tega je smiselno pogledati, kakšno je bilo pomorsko zgodovinopisje o Trstu v obdobju njegovega raziskovanja na tem področju (1967–1981) in pred njim. Do začetka 80-ih let prejšnjega stoletja so zgodovinarji največ pozornosti namenili zgodovini Trsta v 18. stoletju, ki je prvotnemu majhnemu mestu najprej prineslo razglasitev svobodne plovbe na Jadranu in ustanovitev prostega pristanišča ter zatem, v drugi polovici stoletja, zelo hiter in razgiban gospodarski in demografski vzpon. V 19. stoletju in še po prvi svetovni vojni so se zgodovinarji veliko ukvarjali z zagovarjanjem ali odklanjanjem zaslug avstrijske države za tržaški ekonomski in

pomorsko-trgovinski uspeh. Zlasti lokalni zgodovinarji so Avstriji pripisovali načrtno raznarodovalno politiko na škodo italijanskega kulturnega elementa, dokler ni Fabio Cusin (1930) prekinil z dolgo tradicijo prevlade italijanskega nacionalističnega zgodovinopisja (G. Panjek 1986, 176). Kasneje, italijanski, avstrijski, slovenski in drugi zgodovinarji, ki so delovali v obdobju 1945–80 in so obravnavali ožje polje tržaške pomorske zgodovine v obdobju od 18. stoletja dalje, so še največ pozornosti namenili obsegu, sestavi, izvoru in ciljem pomorskega trgovskega prometa skozi Trst. Druge izstopajoča interesna polja so bila institucionalni razvoj prostega pristanišča, trgovinske institucije, ladjevje, ladjedelništvo, ladjarstvo, pomorsko zavarovalništvo, pristaniška infrastruktura, delavstvo v pristanišču in v ladjedelnicah, izobraževanje na področju pomorstva ter nenazadnje vojna mornarica (G. Panjek 1986).

Pahorjeva zgodovinopisna plovba v morskih vodah se je pričela ravno pri vojni mornarici z raziskavami posameznih pomembnejših osebnosti slovenskega porekla. Ta zgodnejša dela iz poznih šestdesetih let prejšnjega stoletja so biografske narave, iz njih pa se je razvila ena od obeh glavnih smernic, ki jih je po mojem mnenju mogoče razločiti v Pahorjevem pristopu k pomorski zgodovini. Z oblikovanjem kratkih biografskih predstavitev življenja in dela posameznih admiralov, kontraadmiralov in drugih oficirjev je namreč nadaljeval skozi vso svojo raziskovalno pot. Postopno je svoj interes in delo razširil na drugo uveljavljeno smernico tržaške pomorske zgodovine avstrijskega obdobja, in sicer na izobraževanje v pomorstvu. To je storil tako, da jo je smiselno in ciljno tesno povezal s pravkar omenjenim raziskovanjem slovenskih pomorščakov, saj je bil prav tako dosledno pozoren do elementov slovenstva in zlasti slovenskih ljudi v samih izobraževalnih ustanovah in med dijaki oziroma študenti, ki so se šolali za pomorske poklice. Posebej se je posvetil iskanju in evidentiranju pomorščakov z območij slovenskih dežel, v katerih jih na prvi pogled ne bi iskali, in sicer na Štajerskem in na Koroškem. S tem je pokazal, da nimamo pred sabo le posameznih visokih oficirjev, temveč da so slovenske dežele prispevale razmeroma veliko število ljudi, ki jih je poklicna in življenjska pot peljala na morje. Nekaj obravnav je posvetil tudi ladjedelništvu in ladjarstvu, vselej s slovenskim predznakom.

Ta segment raziskovanja številčno tvori večji del Pahorjevih objav na področju pomorske zgodovine, z njim pa je ustvaril nezamenljiv korpus informacij o slovenskih pomorščakih in mornarjih iz 19. in začetkov 20. stoletja, ki so bili dejavni v avstrijski vojni mornarici in se šolali zanjo.

Ni mu pa uspelo se veliko posvetiti trgovski mornarici. S svojo dosledno pozornostjo do slovenskega pomorskega človeka, ki ga je poiskal in našel ob jadranski obali in vse do alpskega sveta, je izpolnjeval nalogo, ki si jo je sam izrecno zadal: dokazati, da je slovenski narod pomorski narod, vsaj od 19. stoletja dalje. To je tudi obdobje, ki ga je večinoma obravnaval, čeprav je posegel tudi v čas druge svetovne vojne in po njej. V sklopu te raziskovalne smernice ni izrazitejših odstopanj od metodoloških prijemov, ki jih srečamo tudi pri zgodovinarjih drugih narodnosti. Dejansko niti s poudarjanjem slovenstva in posledično bogate slovenske pomorske zgodovine, ki jo predstavljajo izstopajoči posamezniki slovenskega rodu, Pahor ne odstopa od drugih zgodovinopisnih tradicij tistega obdobja, posebej znotraj domene vojnega pomorstva. To, kar je pri njem novo, je bolj to, da to počne s slovenskega vidika, medtem ko se ne bi preveč začudili, če bi avstrijski, italijanski, angleški ali nizozemski zgodovinar vojne mornarice sredi 20. stoletja poudarjal njen pomen za svojo nacionalno zgodovino. Izvirnejši je morda v tem, da je Slovence enega po enega iskal v seznamih pomorskih študentov in rekrutov. S tem je tudi nakazal, v katerih virih bi še lahko iskali informacije. Ta segment Pahorjevega opusa je zdaj zbran v drugi knjigi pričujočih zbranih del, pa čeprav sem ga predstavil kot prvega.

Druga vodilna smernica je zaledje, za katero bi mogli reči, da predstavlja Pahorjev način obravnave ustaljene pomorsko-zgodovinske teme o Trstu, to so trgovinske poti in relacije: od kod je prihajalo in kam je bilo namenjeno blago, ki je potovalo skozi tržaško pristanišče, katere dežele in države so bile bolj ali manj pomembne kot dobavni ali ciljni trgi in katere vrste blaga so izvažale ali uvažale. Tako fokusirane raziskave smo tedaj poznali tudi v slovenskem zgodovinopisju, čeprav za starejše obdobje na prehodu med srednjim in novim vekom s Ferdinom Gestrinom, ki so bolj znane, za 18. stoletje pa z Jožetom Šornom (1955; 1959; 1964; 1970) in njegovimi deli o trgovskih povezavah med slovenskim zaledjem in obalnimi mesti severnega Jadrana. Zato lahko rečemo, da je osredotočenost na slovensko zaledje značilnost slovenskega zgodovinopisja na s pomorstvom vezane tematike, saj pri avtorjih, ki so pisali v drugih jezikih, je tega bilo precej manj. Kar je Pahorjeva izvirna specifika je njegova osredotočenost na podeželskega človeka in na njegovo povezanost s pomorskimi dejavnostmi, zlasti z vključevanjem v vojno mornarico in v ladjedelstvo, pri čemer je bil izviren tako pri uporabljeni raziskovalni metodi kot pri neka-

terih ugotovitvah in interpretacijah. Kot sam navaja, je navdih za iskanje pomorščakov na podeželju Pahor našel pri avstrijskih kolegih.

»V krogu avstrijskih pomorskih znanstvenikov in bivših pomorščakov [...] velja še vedno rek, da je <dobre pomorščake treba iskati v hribih>, česar ni treba vzeti dobesedno, kajti <hribi> ne pomenijo nič drugega kot <zaledje>. Po mnogih pomislekih in dvomih je tudi pri nas nastalo vprašanje: Če to velja za celotno bivšo avstrijsko državo, zakaj ne bi veljalo tudi za celotno slovensko ozemlje?«

Iz tega reka je v bistvu nastala Pahorjeva raziskovalna hipoteza, ki jo je preverjal na različnih koncih Slovenije, tako s teritorialno širšimi raziskavami v notranjosti vse do alpskega sveta kot z dvema poglobljenima lokalnima študijama dveh vasi na Krasu.

A vir njegovega navdiha za to, da se je ozrl na podeželje in tam iskal mornarje in pomorstvo, je prav verjetno tudi »J. Šorn s članki in razpravami o Michelangelu Zoisu, Francu Tomažu Grošlju in Francu Rakovcu-Reigersfeldu«. Pri slednjem je namreč Šorn (1955) navedel njegov zanimiv predlog, povezan s koristmi pomorstva za avstrijsko državo:

»Kranjska ima za poljedelstvo dovolj ljudi, da, še preveč. Tisti kmet, ki ima celo posestvo, pa bi hotel dati enega izmed svojih sinov služiti prostovoljno na ladjo, naj bi bil za ves čas, ko bo sin na ladji, oproščen davka in kontribucije –lastnik ladje, na kateri služi mladenič, pa naj plača oboje mesto očeta zemljiški gosposki.«

Tudi v teh raziskavah se je Pahor osredotočil zlasti na »vojno pomorstvo«, pri čemer je podal rekonstrukcijo organiziranosti avstrijske vojne mornarice ter njenih načel in načina novačenja pomorskega kadra od začetkov 19. stoletja do prve svetovne vojne. Precej se je posvetil preštevanju pomorščakov in njihovemu poimenskemu navajanju. Vključevanje mornariškega kadra s slovenskega prostora je sredi 19. stoletja in zatem doseglo tolikšen obseg, da je v njem Pahor opazil »takorekoč množičen odhod Slovencev na morje«. V pomorstvo so odhajali s podeželja in iz mest:

»Nesporno je ugotovljeno, da je bilo naše najbolj pomorsko mesto poleg Trsta Ljubljana. V skoraj enaki meri ji sledita Maribor in Celovec, nato Gradec, Celje, Kranj in Škofja Loka. Med manjšimi kraji prednjačijo Brežice, Radgona, Slovenska Bistrica, Konjice, Postojna, Logatec in Vrhnika, ki jim sledijo Novo mesto, Žužemberk, Trzič, Radovljica in Sežana.«

Metodološka posebnost Miroslava Pahorja je nedvomno sistematično kombiniranje tipičnega načina dela zgodovinarja, to je na pisnih arhivskih virih, z izvorno etnografsko metodo zbiranja ustnih pričevanj. V tem je Pahor po eni strani izredno sodoben za tedanji čas, saj se je tega pristopa široko posluževal že v sedemdesetih letih prejšnjega stoletja, ko se je ta metoda na evropski ravni šele začinjala uvajati in postopoma uveljavljati tudi v zgodovinopisju. Informacije, ki jih je na ta način zabeležil, in rezultati, ki jih je dosegel, so izredno dragoceni.

Po drugi strani je mestoma zaznati zgodnji čas, v katerem je izvedel tovrstne raziskave, saj je zaslediti nekaj nekritičnosti do ustnega gradiva, čeprav je presoja verodostojnost informacij močno prisotna. V tem smislu je zelo zanimiv opis samega raziskovalnega procesa, ki ga najdemo v krasnem prispevku »Po sledih nekega jambora«, ki ga je spisal z Ilonko Hajnal – preverjanje vsebine pričevanj s pisnimi viri in obratno, iskanje skladne rekonstrukcije na podlagi obeh, ponovno vračanje na teren in v arhiv. Kljub temu je vendarle zaznati tudi kak zdrs, kot je po mojem mnenju primer, ko svojim informatorjem, vaščanom iz Povirja, precej očitno polaga v misli svoje mnenje, da Trst pomeni morje in morje pomeni Trst, da ohranjanje vezi s Trstom pomeni ohranjanje vezi z morjem, izguba Trsta pa da predstavlja izgubo morja in tradicionalnih vezi z njim, kakor tudi gospodarske in kulturne pomorske dimenzije vaše skupnosti in tamkajšnjih ljudi. Trdi, da je Povirce v ladjedelnice gnala povezanost z morjem in z morskimi poklici. Vendar ni zaslediti, da bi mu Povirci izrazili, da hodijo v Trst iz teh razlogov, tako da bo to prej avtorjeva misel in interpretacija, nekakšna Pahorjeva znanstvena žalostinka o povojni izgubi Trsta. Tudi nasploh sta njegovi pripoved in interpretacija ponekod izrazito nacionalno obarvani, mestoma pa tudi (času ustrezno) ideološko.

Kombiniranje pisnih in ustnih virov je sicer najtemeljiteje uporabil v študijah o vaseh Povir in Senožeče ter o dolgem jamboru, a ljudsko izročilo predstavlja pomemben vir tudi pri identificiranju območij rekrutiranja pomorščakov. Metodološko zanimivo in hkrati za tisti čas moderno je tudi to, da Pahor upošteva širjenje informacij kot dejavnik privlačnosti pomorskih poklicev in Trsta kot kraja priložnosti. To informacijsko vlogo so po Pahorju igrale furmanske pripovedi in zgodbe, ki so jih mladi slovenski fantje poslušali z velikimi ušesi in se na njihovi podlagi odločali za izseljevanje na morje.

Na podlagi pronicljive ugotovitve glede širjenja informacij o priložnostih, ki jih je nudilo delo na in ob morju, Miroslav Pahor furmanom

(prevoznikom) pripisuje temeljno vlogo v slovenski pomorski zgodovini, in sicer do te mere, da so furmani sploh omogočili slovensko pomorstvo. Med pogoje, ki so omogočali rekrutiranje mladih kandidatov za pomorske poklice iz bolj oddaljenega zaledja, Pahor uvršča slovenski cestni križ s središčem v Ljubljani, kamor so se stekale prometnice z gorenjske in koroške, s štajerske in z dolenske strani ter tekle naprej do morja, ki mu je predstavljalo začetno in hkrati ciljno točko. To je tista osnovna infrastruktura, ki je sploh omogočala pretok blaga, informacij in nenazadnje ljudi. Povezavo z morjem in pomorstvom je nadalje omogočalo blago, ki ga je slovensko zaledje proizvajalo za pomorske panoge – železarski izdelki za ladjarstvo, vosek, jadrovina, les. Vse to so prevažali furmani. V zvezi z lesom je treba dodati še gozdarje in kmete s svojimi veščinami o lesu in tudi tesanju za potrebe ladjarstva. A najpomembnejši so po Pahorjevem mnenju bili ravno furmani in z njimi gostilne kot kraj prenašanja informacij. K vsemu navedenemu velja dodati, da so prevozniki tudi fizično prepeljali marsikaterega mladeniča v Trst, njegovi pomorski prihodnosti naproti. Tako se je po Pahorju ustvarjala slovenska pomorska tradicija, pri čemer ni imel v mislih primorskega dela slovenskih dežel, temveč širše zaledje in celinsko notranjost.

»Cestni križ je vsekakor omogočil ustvarjati tradicijo. Ob njem je namreč vrelo življenje, ki je med drugim temeljilo na zvezah z morjem in pristanišči. Furmanstvo je dalo temu življenju svoj pečat: pripovedovanje, petje, pogovori, rekrutiranje, vse to se je dogajalo na vsaki furmanski postaji in v skoraj vsaki samotni gostilni ob cesti. Vse to je pomenilo tudi obveščanje. Ljudem je dalo vpogled v dogajanje v pomorskih mestih, na ladjah in nemalokrat – v svetu. Sledili sta radovednost in želja, da bi poskusili. Ob tako živi propagandi ni bilo daleč od želje do poskusa. In poskusi so sledili drug drugemu. Dotok mornarjev je postal stalen, zveze konkretnejše, tradicija je bila tu.«

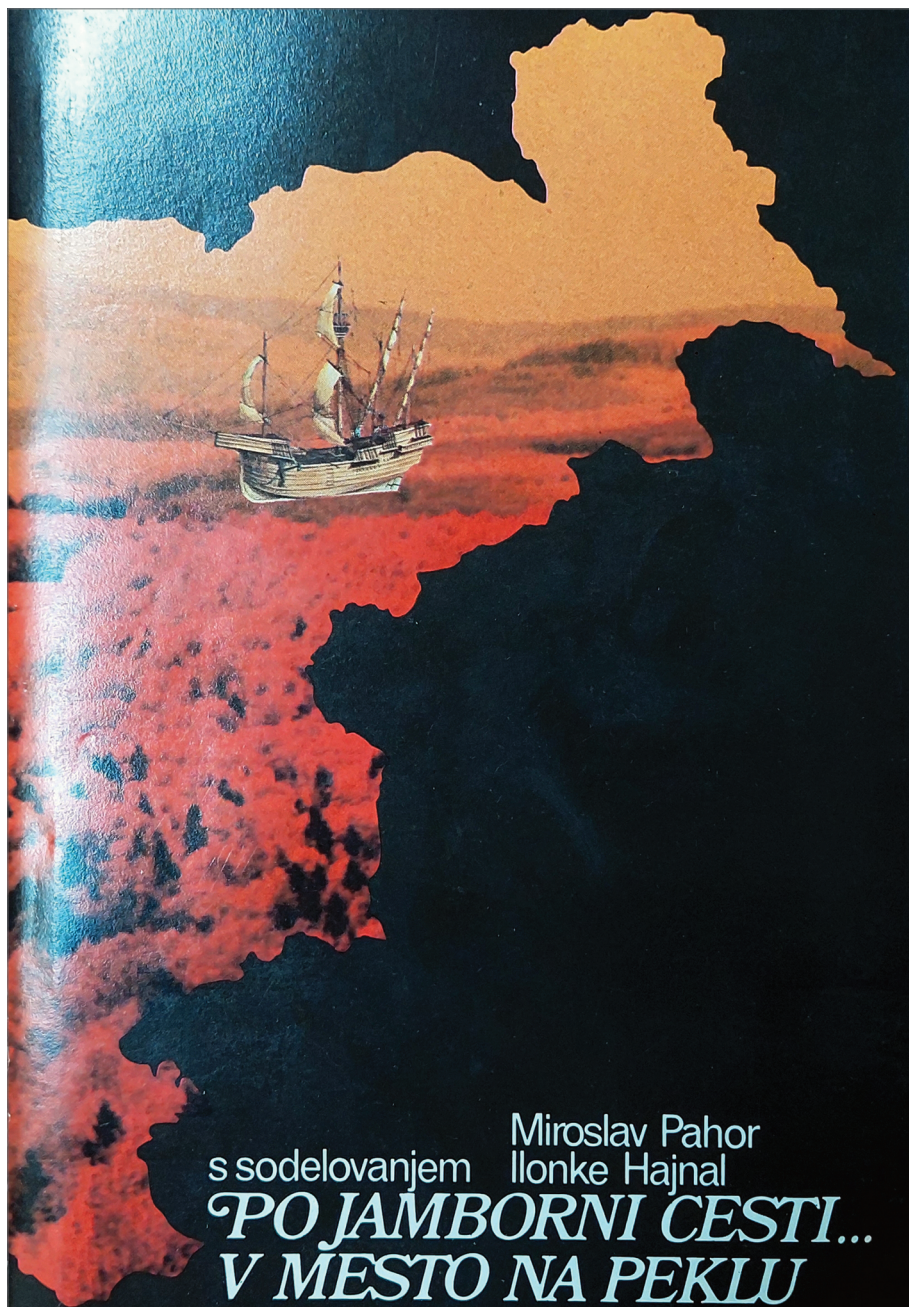
Pahor je ocenil, da se je v dobrem stoletju 1812–1918 v vojni mornarici zvrstilo kar 45.000 slovenskih pomorščakov, dobra polovica katerih je bila iz Trsta in bližnje okolice (brez Krasa), okoli 15.000 pa jih je prihajalo iz krajev ob cestnem križu. Po Pahorju namreč kraji ob glavnih cestah niso bili kmečki, temveč urbani, pol-urbani in tovorniški. Slovenski pomorščaki iz zaledja (ne-Trsta) so izvirali večinoma iz takih obcestnih naselij in ne iz kmečkih vasi. Ugotovitev je zanimiva, manj prepričljivo je ostro razločevanje med vasjo in obcestnim naseljem, čeprav drži, da je ob cesti ležalo tudi kar nekaj naselij, ki so bili mesta ali trgi. Ne glede na to

je Pahor ugotovil, da je iz mest in obcestnih naselij večinoma izviral kader, ki se je šolal in je nato dosegal oficirske in podoficirske čine v mornarici: »kajti večina oficirjev je le prihajala iz večjih mest, ki so zajeta v križu, medtem ko je podeželje večinoma dalo moštvo«. Preostanek zgoraj navedenih števil po Pahorju, to je okoli 7.000 mož, je bilo torej slovenskih mornarjev s podeželja zunaj cestnega križa, h katerim gre prišteti druge iz manjših krajev ob cestnem križu.

S tem smo prispeli do kmetov, ki jim Pahor pripisuje precejšnjo in vsaj deloma nesluteno vlogo v pomorski zgodovini, poleg pravkar omenjenih mornarjev. Zlasti na primeru Senožeč naniza celo vrsto dejavnosti, polizdelkov in izdelkov, skratka številne različne oblike, s katerimi se je kmečko prebivalstvo vključevalo v pomorsko ekonomijo. V vseh primerih gre za dejavnosti, ki so jih kmečka gospodinjstva izvajala ob kmetovanju in s katerimi so pridobivala bolj ali manj pomemben del družinskih dohodkov. To so za Pahorja pomembni dokazi o povezanosti slovenskega kmečkega človeka z morjem, ki je segala tja do predalpskega in alpskega sveta z železarstvom, platnarstvom, smolarstvom in izdelovanjem voska.

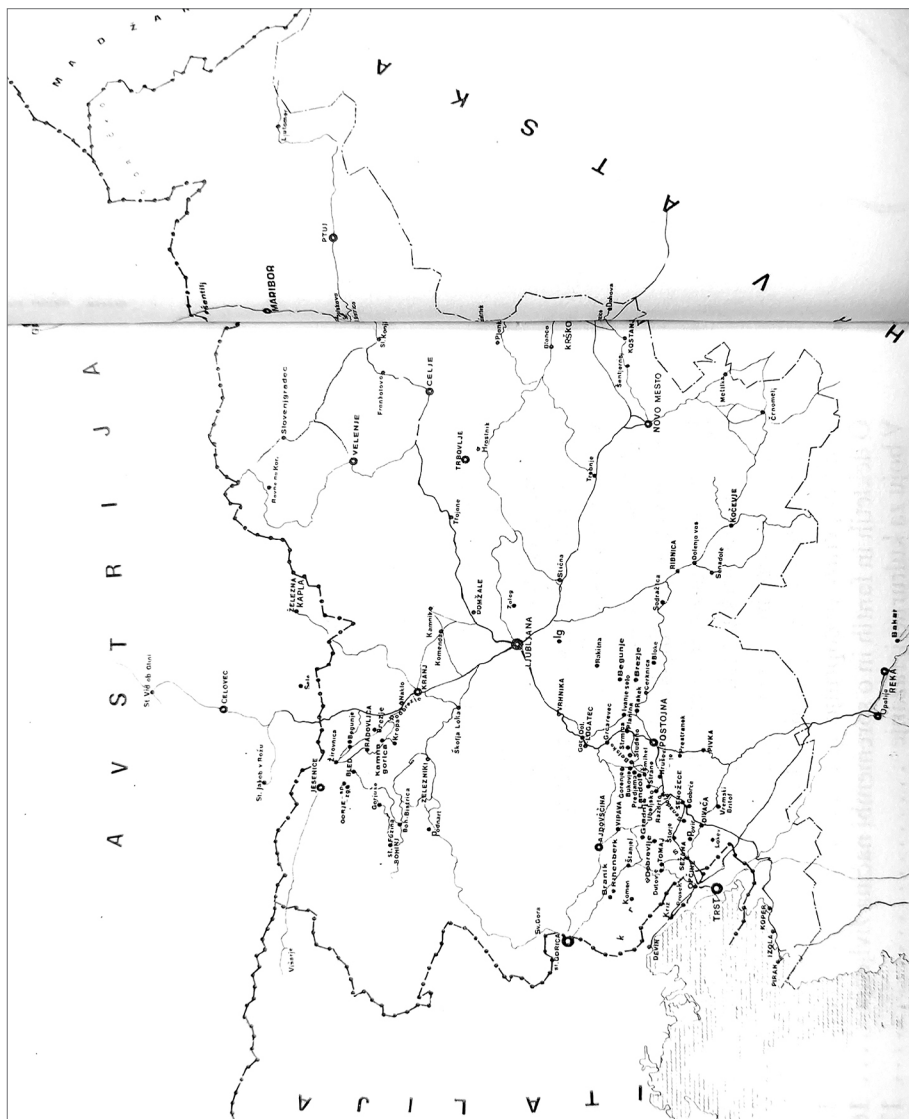
A najpomembnejšo obliko povezanosti kmeta s pomorstvom je po Pahorjevi presoji treba iskati v gozdu. To je tudi njegova najizvirnejša ugotovitev na relaciji kmet – morje, pri čemer ne gre preprosto za pridobivanje in prodajo lesa kot surovine. Pahor je namreč v Senožečah in v Povirju odkril, da so kmetje v 19. stoletju in na začetku 20. les sekali in tudi tesali po naročilu. Podoben primer spoznamo pri dobavi orjaškega jambora iz Rakitne, ki je le najbolj izstopajoč primer dokaj razširjene prakse pridobivanja, priprave, odpreme in prevoza na daljšo relacijo iz notranjskih gozdov do Trsta. Temu odkritju je Pahor posvetil tudi poljudneje napisano, a z znanstvenimi rezultati podkvano knjigo *Po jamborni cesti... v mesto na peklu* (posthumno izdana leta 1982), ki jo je napisal v sodelovanju z Ilonko Hajnal in se osredotoča na notranjski odsek poti. V novejšem času je ta ugotovitev prešla na raven kulturne dediščine in njene popularizacije v obliki »Jamborne poti«.

Sposobnost kmeta, da po naročilu in večkrat tudi po načrtih pripravi gradbeni material za plovila po Pahorjevem mnenje kaže na dva pomembna vidika. Prvi je zavestna vključitev v ladjedelniško panogo kot dobavitelj surovin in polizdelkov, za kar je potrebno tudi določeno znanje, povezano s kakovostjo lesa glede na zahteve ladjedelstva in pomorstva. Na drugi strani izdelovanje sestavnih delov ladij po naročilu in tudi po načrtih naročnika ter seveda za plačilo nakazuje raven vključenosti v



Skupaj s sodelavko Ilonko Hajnal je Miroslav Pahor napisal legendarno knjigo *Po jamborni cesti v mesto na peklu*.

»Dobre pomorščake je treba iskati v hribih«: pristop Miroslava Pahorja k pomorski zgodovini



Izročilo na jamborni cesti v zvezi z blagovnim prometom slovenskih dežel za potrebe pomorstva (iz knjige *Po jamborni cesti*).

proces gradnje, ki po Pahorjevi presoji ni le na ravni dobavitelja surovine, temveč kmet v njej nastopa že kot nekakšen podizvajalec oziroma še več – takega kmeta je interpretiral kot poslovnega sodelavca, kooperanta v ladjedelništvu.

»Zelo pogosto se je zgodilo, da so prihajali naročniki z načrti [...], šlo je za pravo kooperacijo z ladjedelnicami. Nekateri pripovedovalci so vedeli povedati, da sta tako ravnali predvsem ladjedelnica sv. Marko in Tržaški tehnični zavod.«

Po prikazani interpretativni poti je Miroslav Pahor identificiral dva temeljna subjekta v slovenski pomorski zgodovini, kar lahko štejemo med glavne rezultate njegovega raziskovalnega dela:

»Toda kdo je Slovencem sploh ustvaril pomorsko tradicijo? Odgovor je jasen: Slovenski kmetje s svojo organizirano kooperacijo in slovenski furmani s svojo zavestno, neredko organizirano propagando. Kooperacija je spravila pomorstvo v kmečko zavest, furmanstvo pa je to razširilo na zavest malomeščanstva in revnejših obrtnikov. Za odhajanje slovenskega pomorskega kadra je važno predvsem furmanstvo, tako tisto »nekaj boljše«, ki je skrbelo za poštno in potovalne kočije, kakor tovarno furmanstvo, ki je prevažalo tovore v smeri proti Trstu in drugim pristaniščem in od tam v smeri proti zaledju.«

Dobava lesenih polizdelkov za ladjedelništvo odpira nekaj vprašanj, ki nas prikladno uvedejo v zaključne razmisleke o Pahorjevih zgodovinskih raziskavah. Med informatorji v Senožecah in Povirju je zabeležil ljudsko izročilo o prodaji lesa za Benetke.

»Iz Povirja in okolice je šlo v Trst in Benetke ogromno hrastov vseh vrst. Vsi pripovedovalci zatrjujejo, da je trgovina s hrastom za potrebe pristanišč, ladjedelništva, predvsem pa za potrebe Benetk v njihovi družinski tradiciji obstajala za nekaj stoletij nazaj. V dveh primerih smo zabeležili stavek: »Moj ded mi je pravil, da je slišal od svojega deda, da so Benečani kupovali naše cere«. Že ta stavek pomakne cerovo trgovino za stoletje in pol nazaj. Če bi imeli možnost iti še bolj nazaj, bi verjetno ugotavljali kaj podobnega. Vsekakor je bila to zelo stara trgovina.«

Prodajo kraškega lesa beneškim trgovcem je mogoče potrditi tudi s pisnimi viri, med drugim je bila prepovedana tako v prvi polovici 18. kot sredi 19. stoletja, kar na eni strani kaže na njen obstoj, na drugi pa na ne-

popolno učinkovitost ukrepov. Neimenovani tržaški plemič se je leta 1724 odločno postavil v bran kmečki gozdarski kompetenci v dopisu, ki nam marsikaj pove in potrjuje.

»Zavrnuti je treba trditev, da kmetje nimajo znanja o lesu, zaradi česar naj ga ne bi mogli dobavljati ladjedelnici [squero] brez oškodovanja gozdov, ker z odvzemom lesa brez odbiranja pospešujejo njihovo uničevanje. Po resnici povedano, kdor je podal ta fantazijski razlog, je pokazal, kako slabo obvlada svoj poklic. Kdo pa je sploh lahko bolj vešč gozda, kot kmet, ki se je v njem rodil, ki nikoli ne počne druge dejavnosti, kot da seka, bodisi za popravilo domovanja, za vozove in druge potrebe. Poleg tega, odkar obstaja tržaški pristan, je vedno obstajal tudi škver, kjer se je vselej gradil kakšen čoln ali ladja, in nikakor ni znano, da bi se uporabljal kak drug les od tistega, ki so ga prinašali kmetje iz omenjenih gospostev [Senožeče, Švarcenek in Podgrad]. Zaradi tega se med njimi vedno najdejo ljudje, ki so dobro vešči tega poklica, tako da tudi sam izmed svojih podložnikov, ki so res maloštevilni [morda Socerb pri Trstu, op. A.P.], lahko naštejemo preko 20, ki so se vedno posvečali izdelavi vseh vrst lesa za kakršnokoli ladjo, ki se lahko najde tu v Trstu in v bližini. Preden je bila uvedena prepoved izvoza lesa, so ga pogosto kupovali tudi Benečani. Če so ti kmetje tega sposobni, prav gotovo ni med njimi niti enega, ki ne bi odlično poznal razlike med cerom in gradnom, ki ne bi vedel, kateri je zanič, če se nahaja na vetrovni legi ali ko je star in črviv, ki ne bi poznal pravega časa za sečnjo, kar strogo upoštevajo. Na tej podlagi je mogoče razumeti, da je pravo poznavanje lesa absolutno iskati pri kmetu« (Babudieri 1986, 52–4).

To potrjuje Pahorjevo tezo o vključenosti kraških kmetov v ladjedelsko panogo, kakor tudi njegovo mnenje, da je starejšega izvora. Stara ni bila le trgovina, ampak tudi znanje o lesu za ladjedelstvo. Izkoriščanje kraškega lesa se vselej povezuje z uničenjem gozdov na Krasu in Pahor je zaznal tudi to. Pomembno a prezrto dejstvo je, da se na Krasu vedno pojavljajo ista izvorna območja lesa, to so zlasti Senožeče, a tudi Švarcenek in Podgrad, pri čemer slednji segata tudi v Brkine. To pomeni, da gozdovi niso bili prisotni po vsem Krasu in da tam, kjer so se nahajali, so vendarle obstali skozi stoletja. Med svojimi informatorji se je Pahor srečal tudi z izročilom, da Benetke stojijo na kraških hrastih, in vanj podvomil. »Vendar vztrajno zatrjevanje vseh pripovedovalcev, da stojijo Benetke na kraških cerih, gotovo pove, da so Povirci gotovo prodrli s svojimi piloti tudi v mes-

to na laguni.« Tu se odpre vprašanje, ki je precej tipično za ustno-zgodovinsko metodo, ali gre dejansko za zgodovinski spomin lokalnega prebivalstva ali morda za prevzem in usvojitev informacij od izobražencev. Na tem mestu ni mogoče razreševati tega vprašanja. Zato bom le izrazil hipotezo, da se je na izvorni lokalni spomin, ki je pripovedoval o prodaji lesa beneškim trgovcem (ki je tudi dokazljiva in razširjena praksa v širšem primorskem prostoru skozi ves zgodnji novi vek), na nek način cepila – recimo ji – učena naracija o tem, da so Benečani opustošili kraške gozdove, iz česar je pri nas nastal mit o tem, da Benetke stojijo na hrastih s Krasa.

Povsem mogoče je, da se je prelaganje odgovornosti za stanje gozdov na Beneško Republiko pojavilo po njenem padcu konec 18. stoletja, ko so Benetke postale prikladna žrtev, saj jih kot države ni bilo več. V to smer napeljuje dejstvo, da se je tudi v Istri v 19. stoletju za osiromašenje gozdov krivilo Benetke in hkrati, da je leta 1898 odklonilno mnenje na to tezo izrazila celo Komisija za pogozdovanje Krasa v Avstrijski mejni grofiji Istri:

»Uničenje kraških gošč se želi zmotno naprtiti Benetkam, ki so nasprotno gozdove varovale s strogimi zakoni; poleg tega s svojim trgovanjem niso prodirali tako globoko v zaledje; niti ni pojmljivo, da bi njihova ladjedelska dejavnost zahtevala tako ogromnih količin lesa« (Babudieri 1986, 76).

Za konec bom podal par svojih pomislekov o nekaterih interpretacijah in ugotovitvah Miroslava Pahorja. Najprej bi podvomil v pravilnost njegove presoje, da »pomorsko tradicijo smo Slovenci nedvomno dobili od Avstrije« in da so slovensko pomorsko tradicijo »ustvarili« furmani. Tu ne gre toliko za vsaj navidezno protislovje teh dveh ugotovitev, saj je ustvarjalcev tradicije lahko več (in dejansko je v to družbo Pahor vključeval tudi kmete). Zmotno se mi zdi mnenje, ki izhaja iz teh trditev, da se je »pomorska tradicija« pojavila šele v 19. stoletju. Iz del drugih slovenskih zgodovinarjev, tudi njegovih sodobnikov, namreč vemo, da so pomorske dejavnosti med slovenskimi ljudmi bile prisotne že v zgodnjem novem veku, ko naletimo na pomorske trgovce, ladjarje in mornarje. Po vsej verjetnosti k Pahorjevemu pogledu botruje fokusiranje na 19. stoletje in obenem na arhivske vire avstrijske vojaške mornarice. Zaradi tega pomorščake identificira z mornarji in oficirji na avstrijskih bojnih ladjah. A to je le del pomorstva. Če pomorstvo enačimo z vojno mornarico, se moramo zavedati, da Avstrija od ukinitve Uskokov kot pomorskih krajišnikov dolgo ni imela svoje prave bojne mornarice. Zato, če bi želeli iskati vojne pomorščake

dlje v preteklosti, bi morali Slovence iskati med Uskoki in z veliko verjetnostno bi jih tudi našli glede na to, da so tekom 16. stoletja postali skupnost večetničnega izvora, kateri se je pridružil marsikateri iskalec boljše sreče iz bližnjih in tudi bolj oddaljenih dežel.

Druga pripomba je namenjena Pahorjevemu razumevanju povezav Kraševcev s Trstom, pri čemer katerokoli obliko odnosa enači s povezanostjo z morjem in pomorstvom. Tudi v primeru, če gre za prodajanje pridelkov v mestu. Tovrstni stiki sodijo namreč v sklop odnosov med podeželjem in mestom nasploh, v smislu da ne izhajajo nujno iz tega, da je Trst obmorsko in pristaniško mesto. Zaradi tega tak odnos ni vselej vezan na morje, to je na pomorstvo in pomorsko trgovino, temveč gre za običajnejšo obliko odnosa, v katerem podeželje zalaga mesto s pridelki in delovno silo, ne glede na to, ali se mesto nahaja ob morju. Lahko bi bilo tudi celinsko. A pri Pahorju velja enačba Trst = morje in vsako povezavo s Trstom navezuje na morje.

Miroslav Pahor je ustvaril bogato bero študij o zgodovini pomorstva na Slovenskem. Vsebinsko in metodološko je bil usklajen z mednarodnimi in obenem z regionalnimi trendi, ki jih je mestoma tudi prehiteval, ni pa za njimi zaostajal. Hkrati je izkazal dobro mero raziskovalne izvirnosti in lastnih specifik. Vse to predstavlja velik uspeh za zgodovinarja. Kot je zapisala Nadja Terčon, »njegove študijske in terenske raziskave so potekale od arhiva do arhiva, od pokrajine do pokrajine, od vasi do vasi, od hiše do hiše, od župnišča do župnišča, od pokopališča do pokopališča« (Terčon 2010, 181). Njegova dela so bila doslej v večji meri kot pri večini drugih avtorjev raztresena v premnogih znanstvenih in strokovnih revijah, tako da sta bila otežena pregled in razumevanje njegovega dela kot celote in dosegljivost posameznih člankov ni bila najboljša. S tem zbranim delom bo gotovo bolj jasno, kako in zakaj Miroslav Pahor sodi med utemeljitelje slovenske pomorske zgodovine v drugi polovici prejšnjega stoletja. A medtem ko za Šorna lahko rečemo, da se je v svojem raziskovalnem delu dotaknil tudi pomorske zgodovine, za Gestrina pa da je pomorska zgodovina predstavljala enega od področij, s katerimi se je ukvarjal, za Pahorja bo veljalo, da se je kot zgodovinar povsem posvetil temam, povezanim z morjem, in da je pomorska zgodovina vseskozi bila v središču njegovega zgodovinskega dela, skupaj z mesti in ljudmi ob jadranski obali. Na drugi strani pa lahko po vsem prikazanem ugotovimo, da je bil Miroslav Pahor istočasno tudi pomemben zgodovinar podeželja, posebej primorskega in notranjskega.

V posameznih člankih, zdaj poglavjih, bo bralec opazil nekatera ponavljanja, ki jih nismo odpravili. Raje smo ohranili izvorna besedila in jih znotraj posameznih vsebinskih sklopov razvrstili v kronološkem zaporedju. Na ta način lahko bralec sledi razvoju raziskovalne poti, razmišljanja in interpretacij Miroslava Pahorja.

Usklajenost Miroslava Pahorja s sočasnim regionalnim in poznejšim mednarodnim pomorskim zgodovinopisjem

Tematski sklopi	Pomorsko zgodovinopisje o Trstu (1945–1980)	Miroslav Pahor (1967–1981)	Mednarodno pomorsko zgodovinopisje (1989–2012)
Poslovanje, ladjarstvo, zavarovalništvo	•		•
Ladijski in blagovni promet	•		•
Ribištvo			•
Politika (državna in pomorska)	•	•	•
Tehnologija			•
Pristanišča	•		•
Institucije	•		•
Pomorska kultura		•	•
Ladjedelništvo	•	•	•
Vojne mornarice	•	•	•
Piratsstvo in gusarstvo			•
Delo v pristanišču in ladjedelnici	•		
Izobraževanje v pomorstvu	•	•	
Povezave in stiki z zaledjem	•	•	

Literatura

Babudieri, Fulvio. 1986. *Squeri e cantieri a Trieste e nella regione Giulia dal Settecento agli inizi del Novecento*. Trst: LINT.

Gestrin, Ferdo. 1965. *Trgovina slovenskega zaledja s primorskimi mesti od 13. do 16. stoletja*. Ljubljana: SAZU.

———. 1981. »In memoriam dr. Miroslavu Pahorju.« *Kronika: časopis za slovensko krajevno zgodovino* 29 (1): 53–5.

Melis, Federigo. 1982. »Da un bacino all'altro del Mediterraneo attraverso la penisola italiana.« *V Navigazioni mediterranee e connessioni continentali (secoli XI-XVI)*, uredil R. Ragosta, 3–14. Neapelj: Pironti.

»Dobre pomorščake je treba iskati v hribih«: pristop Miroslava Pahorja k pomorski zgodovini

- Mellinato, Giulio 2018. *L'adriatico conteso: commerci, politica e affari tra Italia e Austria-Ungheria (1882–1914)*. Milano: Angeli.
- Ojala, Jari, in Tenold Stig. 2013. »What is Maritime History? A Content and Contributor Analysis of the International Journal of Maritime History, 1989–2012.« *International Journal of Maritime History* 25 (2): 17–34.
- Pahor, Miroslav. 1972. *Socialni boji v občini Piran od XV. do XVIII. stoletja*. Ljubljana in Piran: Mladinska knjiga/Pomorski muzej Sergej Mašera.
- Pahor, Miroslav, in Ilonka Hajnal. 1982. *Po jamborni cesti... v mesto na peklu*. Ljubljana: Prešernova družba.
- Pahor, Miroslav, in Tatjana Poberaj. 1963. *Stare piranske soline*. Ljubljana: Mladinska knjiga.
- Panjek, Giovanni. 1986. »La storiografia marittima su Trieste negli ultimi quarant'anni (secc. XVI-XIX).« V *Tendenze e orientamenti nella storiografia marittima contemporanea: gli Stati Italiani e la Repubblica di Ragusa (secoli XIV-XIX)*, uredil A. di Vittorio, 175–234. Neapelj: Pironti.
- Šorn, Jože. 1955. »Merkantilist Franc Rakovec-Reigersfeld (1697–1760).« *Kronika: časopis za slovensko krajevno zgodovino* 3 (2): 81–7.
- . 1959. »Trst in njegovo neposredno zaledje v prvih treh desetletjih XVIII. stoletja.« *Kronika: časopis za slovensko krajevno zgodovino* 7 (3): 148–61.
- . 1964. »Obdobje grosističnih tvrdk (1820–1870).« *Kronika: časopis za slovensko krajevno zgodovino* 12 (1): 17–37.
- . 1970. »Delovanje komerčnih konsesov.« *Zgodovinski časopis* 24 (1–2): 1–20.
- Terčon, Nadja. 2010. »Miroslav Pahor.« V *Tvorci slovenske pomorske identitete*, uredili A. Rahten, M. Matjašič in N. Terčon, 173–87. Ljubljana: ZRC SAZU.

1

Furmani, hribovci,
mornarji: celinske
slovenske dežele
in morje

Vloga furmanstva pri rekrutiranju prostovoljnega kadra avstrijske mornarice (s posebnim ozirom na Štajersko)

*Po štajerskih cestah je furati fajn,
so pogoste gostilne in kelnarce fajn ...*

Zgodovina prometa ima toliko odtenkov in vidikov, da postaja prav zaradi njih vse zanimivejša. V svojem prispevku bi rad opozoril na en tak odtenek, ki se mi zdi še posebej zanimiv. Gre za vprašanje furmanstva. Ne bi rad obravnaval furmanstva na splošno, ker bi bilo to preobširno. Na relaciji Trst oz. Reka–Dunaj in na večjih štajerskih cestnih odcepkih bi se omejil na problem furmana kot človeka, ki je bil mnogo več kot samo prevoznik. V svojem izvajanju bom poskusil ugotoviti, koliko in kako so furmani pripomogli k razvoju pomorskega kadra Avstrije. Ker smo na meji Štajerske, bom to vprašanje obravnaval s posebnim ozirom na Štajersko.

Na prvi pogled se zdi neverjetno, da bi mogli govoriti o Štajercih kot pomorščakih. Prav tako bi lahko rekli, da je vprašanje, ki sem si ga zastavil, nekoliko prenapeto. Vendar ni tako. Ko sem zadnja štiri leta študiral v vojnem arhivu na Dunaju, sem obiskal nekaj upokojenih avstrijskih pomorskih častnikov, ki se združujejo v »klubu bivših pomorščakov« in na svojih sestankih obujajo spomine. Prav tako sem govoril z nekaterimi pomorskimi zgodovinarji, ki jim je problem avstrijske vojne mornarice in na splošno avstrijskega pomorstva še danes zelo pri srcu. Ker me je najbolj zanimalo vprašanje kadra, so se pogovori večinoma nanašali na pomorski kader. Tako v krogih bivših pomorščakov, kakor v krogih zgodovinarjev še vedno velja stari rek, da »je treba dobre mornarje iskati v hribih«. Tega sicer ni vzeti dobesedno, kajti »hribi« ne pomenijo nič drugega kot »globoko zaledje«, vendar ni rek zaradi tega nič manj značilen.

Po mnogih pomislekih in dvomih, ki so nastali pod vtisom umetno ustvarjene teze o popolni kontinentalnosti slovenskega naroda, se je bilo končno treba odločiti in se vprašati: če velja dejstvo, da so »dobri mornarji s hribov« za celotno avstrijsko državo, zakaj ne bi veljalo tudi za slovenske dežele? In zakaj ne bi tega dokazala tudi Štajerska, ki je med našimi historičnimi pokrajinami od morja najbolj oddaljena. Če pomislimo, da je bilo v mornarici mnogo avstrijskih Nemcev in med njimi pre-

cej severnih Tirolcev, dalje Cehov, Madžarov in celo avstrijskih Poljakov, Sedmograjčanov in Srbov, potem ti vprašanji nista bili niti toliko tvegani. Pomislek je obstal samo še v omenjeni »kontinentalnosti« našega naroda. To tezo pa zanikajo tako uradni viri kakor ljudsko izročilo, ki je bilo zapisano v raznih krajih Slovenije, tudi na Štajerskem.

Raziskovanja v Vojnem arhivu na Dunaju dokazujejo, da je bila teza o naši kontinentalnosti umetno skonstruirana. Ne bom navajal razlogov, ki so skoraj popolnoma gospodarskega značaja, vendar je treba naglasiti, da so določeni gospodarski krogi v Trstu in na Dunaju odpravili Slovence od pomorstva predvsem iz bojazni pred konkurenco, ki bi znala postati nevarna. Toda vrnimo se k našemu vprašanju. V mornariškem oddelku vojnega arhiva je fond tako imenovanih personalij. Tu je med drugim ohranjenih 6512 kvalifikacijskih listin častnikov in uradnikov vojne mornarice, ki gredo od leta 1812 do 1902 (v nekaterih primerih do 1918). Od tega števila odpade na slovensko ozemlje 798 kvalifikacijskih listin, kar pomeni 12,26 % vsega ohranjenega kvalifikacijskega gradiva, ali enainpolkrat več, kot bi moral naš narod prispevati v častniškem kadru po številu prebivalstva. Nekaj manj kot četrtnina vseh na Slovenskem rojenih pomorskih častnikov in uradnikov je prišlo iz Štajerske in med njimi admirali Wilhelm Tegetthoff, Anton Wiplinger, Anton Triulzi, Benno Milenkovič, Pavel Pachner, Karl Seidensacher, Henrik Zajc in drugi. Torej za »kontinentalno« Štajersko prav lepa bera.¹ Poleg tega beležimo nekaj visokih pomorskih zdravnikov, kakor so na primer Karl Prus, Leopold Forster in Anton Cede, nekaj sodnih častnikov, kakor je na primer Janez Jurešič in končno nekaj visokih komisarjev, kakor so Jožef Ahčin, Edvard Račič, Franc Zorko in drugi.² Med komisarji je največ dosegel Rupert Pivec iz Zrkovc pri Mariboru, ki je prehodil vso pot od navadnega mornarja do generalnega mornariškega komisarja (položaj kontraadmirala).³ Lahko bi navedli še precej drugega strokovnega, dušnopastirskega in uradniškega kadra, ki je prišel iz Štajerske in zasedel v mornarici zelo visoka mesta, vendar bi to terjalo preveč časa. Zadostuje naj ugotovitev, da je Štajerska dala mnogo odličnega častniškega in strokovnega kadra. Že to je dovolj, da ovržemo tezo kontinentalnosti. Kot rojstni kraji štajerskih pomorskih

1 ÖStA, KA, »Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte,« Marine-Archiv, Personal-Acten [Največ gradiva o častnikih imajo tako imenovane Qualificationsliste ali skrajšano Qualiste. Urejene so po abecednem redu.]

2 Ibid.

3 Ruperta Pivca ne najdemo v Qualificationslistah. Njegovi dokumenti so se zgubili v Jugoslaviji. Podatke je posredovala njegova hči, pok. dr. Melita Pivec-Steale.

častnikov prednjačijo Celje, Konjice, Slovenska Bistrica, Maribor, Šentilj, Radgona in naprej do Gradca ob magistralni cesti Dunaj–Trst, dalje Slovenj Gradec, Dravograd in Ptuj na odcepih proti Koroški in Madžarski, torej kraji, kjer so bile znamenite furmanske postaje. Vse ostalo štajersko ozemlje je v tem pogledu precej bolj prazno.

Zanimivo je, da se je kar 361 slovenskih pomorskih častnikov odločilo prav za navtični, tj. izrazito pomorski poklic. Ta številka, spremenjena v odstotke, pomeni 57,7 % vseh na Slovenskem rojenih pomorskih častnikov. Med njimi je bilo nekaj manj kot 30 % Štajercev. Tudi to potrjuje v uvodu omenjeni rek. Ostalih častnikov in uradnikov imamo – v odnosu na vse slovensko ozemlje – nekaj manj kot 25 %, kar je zopet precej, če pomislimo, da so se teh poklicev oprijemali predvsem Kranjci in Primorci.⁴

Če sedaj pogledamo stanje v vrstah podčastnikov mornarice, beležimo po nepopolnih virih⁵ 1454 slovenskih podčastnikov do leta 1882. Od tega se jih je več kot 120 razvilo v častnike spremljajočih služb in uradnike raznih strok. Gotovo pa je, da je toliko virov izgubljenih, da bi se število slovenskih podčastnikov povzpelo na najmanj 2000. Po izračunu, ki je bil narejen na podlagi ohranjenih virov, je bilo Štajercev do tega časa 292 ali 20,1 %.

Za dvajsetletje od 1883 do 1903 nam prav tako nepopolni viri navažajo 1134 slovenskih mornariških podčastnikov.⁶ Reči pa je treba, da se je za ta čas izgubilo vsaj 1500 temeljnih listov za podčastnike in moštvo, kar pomeni, da bi se število slovenskih podčastnikov tega razdobja lahko povišalo na nekako 1300. Okoli 20 podčastnikov te skupine se je povzpelo med častnike spremljajočih služb in med mornariško uradništvo. Med zapisanimi po ohranjenih virih najdemo 261 ali 23 % Štajercev. Pomožni viri za celotno obdobje od 1814 do 1903 nam dajo še 1522 slovenskih podčastnikov in med njimi 922 takih, ki jih med temeljnimi viri ni bilo mogoče najti.⁷ Cenijo, da je približno 45 % pomožnih virov izgubljenih, zaradi če-

4 ÖStA, KA, [Izračuni so izdelani na podlagi števila Qualist. Izračuni po temeljnih knjigah častnikov dajo še večji odstotek Slovencev, vendar so zelo nepopolne. Zanimivo je, da so se Štajerci v glavnem oprijemali navtičnega poklica.]

5 ÖStA, KA, [Za podčastnike pridejo v poštev personalni viri podskupine Mannschaftgrundbuchblätter 1.–3. serija. Prva serija gre od leta 1802 do 1868. Druga vsebuje temeljne liste od leta 1856 do 1882. Obe sta urejeni po abecedi. Tretja serija gre od leta 1883 do 1903. Listi so urejeni po datumih prihoda posameznih mornarjev in podčastnikov v mornarico.]

6 ÖStA, KA, »Manschaftgrundbuchblätter 3. serija od leta 1883–1903.«

7 ÖStA, KA, [Med pomožne vire, ki smo jih raziskali štejejo: Grundbuch der Marine Kommandierte, Evidenz der patental Invaliden, Conduit-Liste, Arsenalarbei-

sar bi bilo treba tudi to število povečati na približno 1400. Med na novo zapisanimi je bilo 309 Štajercev in to 298 do leta 1882 in 111 v naslednjih dvajsetih letih.

Seznam dokumentov, ki jih je avstrijska vlada leta 1924 izročila Jugoslaviji, navaja še 733 slovenskih mornariških podčastnikov iz Kranjske in Spodnje Štajerske. Med njimi so bili 303 Štajerci.⁸ Torej imamo do konca prve svetovne vojne 1165 znanih mornariških podčastnikov s področja Štajerske. Če prištejemo še okoli 170 častnikov in uradnikov, vidimo, da je dala Štajerska 1335 znanih mornariških starešin. Gotovo jih je bilo še več. Upoštevajoč, da je do leta 1882 prišlo na vsakega slovenskega podčastnika in častnika po 6 slovenskih mornarjev, od leta 1883 do 1903 pa po 4, pridemo – na osnovi znanih, tj. zapisanih starešin – do sklepa, da je prišlo iz Štajerske med leti 1814 in 1903 v mornariške vrste okoli 6000 častnikov, podčastnikov in mornarjev, kar pomeni približno 62 na leto.

Kakor velja za častnike, velja tudi za podčastnike in moštvo, da so prišli v veliki večini (nad 80 %) iz krajev ob magistralni cesti in drugih furmanskih poti. Najpogosteje se omenjajo Celje, Konjice, Slovenska Bistrica, Šentilj, Radgona, Pragersko, Ptuj, Ormož, Ljutomer, Šoštanj, Slovenj Gradec, Dravograd in Brežice. Med manjšimi kraji, ki so dali po nekaj pomorščakov se omenjajo Vransko, Žalec, Hrastnik, Šentjur pri Celju, Koritno, Sv. Hieronim, Smolnik, Majšperk, Bučkovci, Laško, Stanošina pri Ptuj, Sele pri Mariboru, Zgornja Veličina, Kamnica, Logarevci, Polskava, Mislinja, Lipnica in drugi. Videti je, da so večinoma kraji ob velikih cestah, ali vsaj v njihovi neposredni bližini.

Preden preidemo do sklepnih vprašanj, naj poudarim, da slovenski mornariški kader – v nasprotju z dalmatinskim – ni bil redno rekrutiran, oz. mobiliziran. Razen nekaterih primerov razgrajčev, družinskih nezadovoljnejev in nezaželenih mladih potepuhov, ki so jih avstrijske občinske in sodne oblasti prisilno usmerile v mornarico za dobo 16 let, je bil ves slovenski mornariški kader prostovoljski. Iz tega je razvidno, da je bilo našim ljudem resnično do pomorskega poklica, saj so se obvezali služiti po 16, kasneje 12 in proti koncu 19. stoletja po 8 let, v mnogih primerih pa so služili tudi dvojno ali celo trojno in večjo dobo. Poleg tega je

ter, Assent-protokoll itd.]

8 ÖStA, KA, Marine-Archiv, Verzeichnisse über die abgeführten Personaldokumente Jugoslavischer Staatbürger: 1. Offiziere, 2. Unteroffiziere und Matrose [V Jugoslavijo je bilo vrnjenih leta 1924 okoli 30.000 personalnih map častnikov in podčastnikov ter moštva, ki pa so se izgubile med drugo svetovno vojno.]

mornarica poskušala zagotoviti delo vsakomur, ki je odslužil rok, za katerega se je obvezal. Prostovoljski kader je imel večje možnosti napredovanja.⁹ Po drugi strani je treba spregovoriti o navadi, ki jo je avstrijska vojna mornarica prevzela od razvitejših mornaric Anglije in Nizozemske. Vsaj od tridesetih let 19. stoletja je sprejemala v svoje vrste dečke od 14 do 17 let starosti, neredko pa tudi dvanajst in trinajstletnike. V mornarico so prihajali kot mladeniči palube (Schiffjunge). Kasneje so se jim pridružili mladeniči stroja (Maschinenjunge) in mladeniči krmila (Steuernjunge). Te dečke so mornariški častniki sprejemali v Trstu, na Reki in včasih v Kopru.¹⁰ Računa se, da je 35 % kadra, ki je prišel iz naših dežel in iz drugih severnih dežel cesarstva, prišlo v mornarico na tak način. Ti mladeniči so skoraj vsi napredovali v podčastnike.

Če hočemo najti odgovor na zastavljeni vprašanji, moramo izhajati iz vseh teh dejstev. Vendar nam dejstva še ne povedo mnogo, če jih ne povežemo s cestami in stanjem prevoznitva. Tako lahko ugotovimo, da se je število mladeničev palube, stroja in krmila zmanjševalo, ko je furmanstvo v osemdesetih letih doživljalo začasno krizo in skoraj popolnoma usahnilo v prvem desetletju 20. stoletja, ko je furmanstvo zašlo v odločilno krizo. Torej je bilo število mladega mornariškega kadra precej odvisno od intenzivnosti prometa na magistralnih cestah.

Za štajersko udeležbo v mornariškem kadru pridejo v poštev sledeče ceste:

1. Tako imenovana »cesarska cesta« Dunaj–Trst, ki je imela na Štajerskem glavne postaje v Lipnici, Mariboru, Slovenski Bistrici, Konjicah, Vojniku, Celju, Vranskem in Trojanah.
2. Cesta, ki je vezala Celje z vzhodnim delom Koroške in je imela svoje glavne postaje v Velenju, Slovenj Gradcu in Dravogradu.

9 V posebni rubriki pod 5 je povsod zapisano, kako je posamezni mornar prišel v mornarico. Za veliko večino Dalmatincev, Hrvatov in Srbov je zapisano, da so bili rekrutirani, tj. mobilizirani od rednih mobilizacijskih komisij. Za Slovence takih primerov do leta 1903 ni. Razen primerov, ki so jih spravilo v mornarico sodne in občinske oblasti do tridesetih let 19. stol., imamo opraviti izključno s prostovoljci.

10 Zapisi o rekrutni postaji so zelo redki. Med njimi se največ javlja Trst, nato Reka. Nekaj primerov je iz Kopra. Mladeniči palube, stroja in krmila so bili s teh postaj poslani z ladjami v mornariško bazo v Benetkah do leta 1848 in v Pulju po letu 1851. V bazi so jih razmestili po ladjah in drugih mornariških objektih. Službo so navadno začeli kot čistilci palube, stroja, in krme. Bili so pomožni natakariji in sluge raznih častnikov, večinoma komandanta ladje. Od tod naprej se je začelo spoznavanje določenega posla. Vajenska doba je trajala tri leta.

3. Cesta, ki se je pri Slovenski Bistrici odcepila proti Madžarski in je imela glavni postaji v Ptujju in Ormožu; tu pride v poštev tudi odcep proti Ljutomeru.
4. Manj važna je cesta, ki povezuje Celje z Zagrebom po dolini Savinje in Save. Tu so glavna postaja Brežice, ki so pa bile bolj vezane na cesto Zagreb–Ljubljana–Trst.

Po teh cestah je vse do sredine 19. stoletja potekal glavni del avstrijske uvožno-izvozne trgovine čez Trst in Reko in glavni del preskrbe mornarice, ki je imela do leta 1851 svojo bazo v Benetkah. Ceste pa so po gojevale nastanek in razvoj furmanstva. In tu je treba vedeti, da je šlo po štajerskih cestah minimalno po 300 do 400 furmanov dnevno v eno smer. Ker pa so si prevozniki podjetniki in furmani uredili preprežne postaje, kjer so pretovorili tovor (posebno les) in ga izročili drugim furmanom, je treba računati, da je šlo po štajerskih cestah do 1200 furmanov dnevno. To seveda ni malo. In zanimivo je, da se furmanski prevozi v Trst in iz Trsta v notranjost niso bistveno zmanjšali niti po zgraditvi železnice vse do začetka 20. stoletja, če odštejemo že omenjeno krizo v osemdesetih letih. Nasprotno, za določene vrste tovorov, kakor so bili na primer železni izdelki, kože in gradbeni les, so podjetniki rajši uporabljali furmane kot železnico. Dokler so potrebe po ladjedelskem in gradbenem lesu rasle, je bilo furmanstvo neobhodno potrebno.

Tu pa pridemo do relacije, ki jo lahko označimo z besedami furmanstvo – pomorski kader. Pisanih virov o tem vprašanju kljub prizadevanju nisem našel. Le tu in tam je kratka beležka, da je ta ali oni mornar prišel do Trsta ali Reke z vozom ali s parizarjem. Torej smo skoraj izključno navezani na ljudsko izročilo. Bil je skrajni čas, da smo ga zapisali. Izročilo, za beleženo v Štorjah pri Sežani, v Senožečah, Razdrtem, Postojni, Planini, Vrhniku, Domžalah, Trojanah, Vranskem, Vojniku, Konjicah, Slovenski Bistrici, Polskavi, Račah in Šentilju na magistralni cesti, v Velenju, Mislinji, Slovenj Gradcu, Dravogradu, Ptujju, Veliki Nedelji in Ormožu na stranskih cestah pa nam pove veliko več, kot bi pričakovali.¹¹

Prva ugotovitev, ki jo lahko izluščimo iz ljudskega izročila, je v tem, da je imel vsak furman svoje stalne postaje, kjer je lahko poskrbel za konje, blago in lastni počitek. Za to je skrbelo samo na Slovenskem več kot 400 furmanskih gostiln, ki so imele hleve za konje, prenočišča za ljudi (čeprav so furmani rajši spali v hlevih pri konjih), in nekatere tudi po-

¹¹ Ibid.

krite šupe za vozove ter vse drugo, kar je spadalo k varnemu počitku. Na takšnih postajah so se furmani ustavili, se okrepčali in ponekje tudi prespali. Gostilničarjevo osebje je medtem poskrbelo za konje ali drugo vprežno živino.

Druga ugotovitev, ki nam jo omogoča izročilo, je v tem, da so bili furmani čudoviti pripovedovalci. V Vranskem, Konjicah, Slovenski Bistrici, Ormožu in Dravogradu, da omenim samo štajerske kraje,¹² smo zabeležili, da se je včasih zbralo v gostilniških prostorih po več furmanov, ki so se odločili prespati. Ob večerih so pripovedovali svoje doživljaje na cestah. Pravili so o cestnih roparjih, o lučkah, ki naj bi spremljale furmanske vozove v nočnih urah, o hudičevem vozu (Šembilji) in o marsikateri drugi nevšečnosti. Toda pozornost poslušalcev so pritegnili s pripovedmi o življenju v Trstu in na Reki, o ladjedelnicah, ki so gradile ladje, »ki bi lahko spravile v svoj trup na tisoče in stotisoče mernikov žita«, kakor je dejal pripovedovalec iz Polskave. Pripovedovalci so radi prisluhnili tudi zgodbam o morju, katerega širjave je bilo težko opisati. Dalje so prisluhnili opisom izkrcavanja in vkrcavanja ladij, opisom palač velikih pomorskih družb in bogatih ladjarjev. Posebno privlačno je bilo pripovedovanje o življenju pomorskih častnikov in mornarjev. Vse to je bilo za naše ljudi po eni strani nerazumljivo, po drugi strani pa neverjetno in obenem neizmerno vabljivo. V dobi avtomobilizma in intenzivnega kamionskega prometa si le težko predstavljamo, s kakšno pozornostjo so naši »kontinentalni« poslušalci sprejemali takšne pripovedi. »Mladina je imela večja ušesa kot glave,« je rekel star pripovedovalec iz Vranskega. Po drugi strani pa so furmani pripovedovali o tovorih svojih notranjskih in primorskih kolegov. Govor je bil o jamborih, »ki so še enkrat večji od vaškega zvonika«, o vozovih, natovorjenih z orjaškimi hrasti in ceri in podobno. Vse to so naši furmani vozili iz kraja izdelovanja v Trst ali na Reko.

Tretje, kar lahko izluščimo iz ljudskega izročila, je to, da so bili furmani dobri pevci in da so od morja v notranjost širili med drugim tudi našo pomorsko pesem. Motivi, kot so »Barčica«, »Pojdi z menoj«, »Izgubljeni Luka« in drugi podobni, so tako rekoč »ostali v ušesih« in se razširili tudi med kontinentalno prebivalstvo. Vse to je razburkalo fantazijo. Marsikateri mladenič si je želel videti vse to, izkusiti tisto drugačno življenje, o katerem so pripovedovali furmani. Furmansko pripovedovanje

12 Za vse podatke ljudskega izročila prim. posamezna poročila o terenskem delu Pomorskega muzeja »S. Mašera« v Piranu od leta 1964 do 1977.

in pomorska pesem sta bili odločilni za marsikoga, ki je bil tako ali drugače namenjen iskati kruh izven domačega posestva ali domačega kraja.

Pozitivno je, da so vozili furmani tudi material, ki ga je iz zaledja naročala vojna mornarica. Tako so prišli v stik z odgovornimi mornariškimi komisarji in marsikaterim častnikom, ki je odgovarjal za rekrutacijo mornarjev. Pod vplivom vojne mornarice so furmani na svojih postajah propagirali vojno pomorstvo. Po izročilu, ki je bilo zapisano v Radgoni, Vrhniki in Planini, »so slikali vojno mornarico v najlepših barvah«. Govorili so o »potovanjih okoli sveta«, ki so jih dejansko opravljale šolske in druge ladje, o »spoznavanju drugih dežel in ljudstev« in o »dohodkih«, ki jih je obetala vojna mornarica. Manj so govorili o težavah pomorskega poklica, ker so imele glavno reklamno težo pozitivne strani mornariškega življenja. Vse to je postajalo vabljivo že zaradi načina pripovedovanja.

Isto velja tudi za trgovsko mornarico ter za šolanje v tržaški trgovsko-pomorski akademiji in za plovbo na trgovskih ladjah. Tako je zašel marsikateri Štajerec tudi v trgovsko mornarico. Po nepopolnih podatkih je bilo najmanj pet kapitanov dolge plovbe iz Maribora (Jurij Lauterer, Ivan Skobelj, Henrik Kramer, Anton Šprajc in Aleksander Weigel), po eden iz Ljutomera (Aleksander Huber), Furstenfelda (Alojzij Mahek), Radgone (Otto Ledinsky) in Slovenske Bistrice (Karlo de Formacher). Več je bilo takih, ki so se pri vpisu klasificirali preprosto kot Štajerci (Jakob Veščak, Viljem Leitner, Jakob Vrglez, Franc Goli, Ivan Rosenberger in drugi).¹³ Vsi ti so prišli v tržaško šolo v mladih letih in se v srednji starosti povzpeli na najvišje položaje na ladjah. Po seznamih, ki jih je objavila pomorska vlada v Trstu, jih ni bilo malo.¹⁴ Kolikor moremo soditi, jih je večina pripotovala v Trst s furmani.

Propagandna dejavnost, ki so jo opravili furmani za rekrutacijo pomorskega kadra, je bila torej neprecenljivega pomena. To dokazuje tudi stalen dotok prostovoljcev iz krajev ob magistralni in drugih cestah vse tja do Dunaja, Bratislave, Prage in naprej na poljsko ozemlje po eni, do Budimpešte in dalje do Sedmograške po drugi strani. Vendar so imeli furmani pri mornariškem kadru še drugo vlogo. Velika večina prostovoljcev je prisedla na njihove vozove in tako so se z njimi peljali do rekrutne baze. Zanimivejše pa je, da so se s furmani peljali tudi dečki, ki so odhaja-

13 L'Istituto tecnico-nautico 1954, 12; Pahor 1970, 79.

14 Annuario marittimo 1912. Posamezni sezname, ki jih vsebuje, so polni Slovencev. Gotovo so med njimi tudi Štajerci. Stvar je treba še raziskati. Trenutno ni znano, kje se nahaja zadevno gradivo.

li v mornarico kot mladeniči palube, stroja ali krmila. Konservativni slovenski, pa tudi nemški, češki in madžarski kmetje, mali obrtniki ali uradniki so rajši zaupali svoje otroke furmanom kot pa železnici. »Furman je bil živ človek, vlak pa brezdušen stroj,« je rekel pripovedovalec iz Ptuja. Podobno smo zapisali tudi v Šentilju in Celju. Skupaj z otrokom so starši izročili furmanu »popotnjo« za oba. Furman je skrbel, da je imel deček toplo juho in mleko za zajtrk. Po izročilu, ki smo ga zapisali na Vranskem, Trojanah, Planini in Senožečah, so furmani »zgodno skrbeli za svoje varovance«. Pripravili so jim primerno ležišče (slama, pogrnjena s »celtno«), jih pokrivali s plašči ali z odejami in sploh skrbeli, da ni prišlo do kakšnega prehlada ali bolezni. Na splošno lahko rečemo, da je vsak furman od dečkovega doma do mornariške rekrutne baze bodočemu mornarju nadomeščal očeta. Celo furmani, ki so navadno »zelo radi pogledali v kozarec«, so se ob takšnih priložnostih izkazali in se iz obzirnosti do dečkov vzdržali pitja. Takšna potovanja so bila sicer dolgotrajnejša od potovanja z železnico, saj so trajala po nekaj dolgih dni, vendar prijetnejša in varnejša, ker so potekala »skoraj v družinskem krogu«.

Le redki Slovenci so se na končni postaji ustrašili morja in se odločili za vrnitev. Če so se odločili za morje, so na njem tudi ostali. To velja še posebej za Štajerce, pri katerih nismo zabeležili nobenega primera vrnitve.

Kako pogosto so se bodoči mornarji peljali v Trst z našimi furmani, ve povedati izročilo v Trojanah in Senadolah. V Trojanah smo zabeležili, da so bila takšna potovanja »zelo pogosta«. Največ odraslih fantov je potovalo v mornarico v mesecih juniju, septembru in oktobru. V teh mesecih so jih našteli dnevno tudi po deset. Izročilo v Senadolah dodaja, da so posamezni dečki, ki so se odločili služiti kot mladeniči palube, stroja in krmila, potovali skozi vse leto. Redkokdaj so zabeležili več kot po dva skupaj z enim furmanom. Gotovo je, da niso bili vsi Slovenci. Izročilo v Konjicah in Senožečah priča, da so tako potovali tudi Nemci, Madžari in Čehi. Seveda so le-te vozili večinoma nemški in madžarski furmani. Pogosto pa so jih na preprežnih postajah izročili v varstvo slovenskim furmanom, s katerimi so nadaljevali potovanje. Iz tega sklepamo, da so bila takšna potovanja brezplačna ali skoraj brezplačna. Bodoči mornarji in dečki so bili furmanom dobrodošla družba na dolgem in utrudljivem potovanju do morja.

Iz vsega tega izhaja, da so bili furmani raznih narodnosti sporazumni v tem, da je treba mornarici pripomoči do dobrega prostovoljskega kadra. Po pogostnosti napredovanj kaže celo, da so zbirali inteligentne ot-

roke in mladince, tj. take, ki bodo lahko napredovali. Iz tega vidika (in takih vidikov je precej) moramo obravnavati furmane kot zavestni pomorski element. Po vsej državi, posebno pa v slovenskih deželah, so širili in poglobljali pomorsko miselnost. S svojimi pripovedmi, pesmijo in propagando so spoznavali ljudi z morjem in pomorstvom v svoji bistveni celoti. Želja po drugačnem življenju, potovanjih, spoznavanju sveta in morada po avanturah je opravila vse drugo.

Viri in literatura

Arhivski viri

ÖStA, KA: Österreichisches Staatsarchiv, Kriegsarchiv.

Literatura

Annuario marittimo. 1912. *Annuario marittimo dell' I. R. Governo marittimo compilato dal Loyd austriaco*. Trst: Loyd Austriaco.

L'Istituto tecnico-nautico. 1954. *L'Istituto tecnico-nautico »Tomaso di Savoia, Duca di Genova« nel bicentenario della sua istituzione: 1754–1954*. Trst: Istituto tecnico Nautico di Trieste.

Pahor, Miroslav. 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.

Vloga gorenjsko-koroške prometne pahljače pri rekrutiranju pomorskega kadra v preteklosti (1812–1918)

Na mednarodnem simpoziju Mogersdorf-Modinci leta 1977 v Radencih sem opozoril na problem furmanstva kot faktorja za razvoj pomorskega kadra stare Avstrije. Problem sem omejil na Štajersko kot deželo, ki je najbolj oddaljena od morja in od koder ne bi pričakovali toliko pomorskega kadra, kolikor ga v resnici srečujemo v obstoječih in slutimo v izgubljenih virih.¹ V razpravi sem dokazal, da so imele veliko vlogo pri odhodu mladine v mornarico magistralne in druge glavne ceste, kjer so se vsakodnevno gibali furmani na svojih poteh do Trsta in drugih pomorskih mest ter od tam na Dunaj in v druga večja avstrijska, a tudi ogrska in hrvaška mesta. Novejši študij razširja to problematiko na vse slovenske magistralne in glavne ceste. Pri tem se pa jasno kaže, da je naj večji vpliv za odhod v mornarico pripisati tako imenovanemu slovenskemu prometnemu križu, tj. cesti, ki iz Trsta pelje preko naših dežel na Dunaj, in cesti, ki pelje iz Šentvida ob Glini in Celovca preko Ljubljane in Novega mesta v Zagreb.

Iz tega križa sem trenutno izločil gorenjski del. Ker pa se ceste za Koroško cepijo na tri prelaze in ker se je pokazalo, da so važne tudi druge ceste, sem se odločil na kratko obdelati prometno mrežo, ki jo v naslovu imenujem gorenjsko-koroško prometno pahljačo. Vprašanje nastane, kakšne zveze imajo te ceste s pomorskim kadrom. Zato naj na kratko ponovim, da je v središču avstrijske države še danes v veljavi rek, da je »treba dobre mornarje iskati v hribih«. Pod terminom »hribi« sicer ne razumemo gora, temveč globoko zaledje. Toda zakaj ne bi ta rek veljal tudi za hriboviti Gorenjsko in Koroško? Odgovor pregledanih personalnih virov je v tem pogledu nedvoumno potrdil stari avstrijski mornariški rek.

Zaradi tega naj uvodoma na kratko podam nekoliko pregleda, od kod so se rekrutirali naši pomorščaki in koliko jih je bilo. Personalni viri Vojnega arhiva na Dunaju dokazujejo, da so slovenske dežele v obravnavanem času dale v vojno pomorstvo okoli 45.000 ljudi. (Pri tem pa naj poudarim, da je bilo mnogo personalnih virov izgubljenih.) Približno polovica naših pomorščakov je izhajala iz Trsta in neposredne okolice ter z območja, ki ga danes ponesrečeno imenujemo obalno območje. Ostane

¹ Pahor 1978. Vsi imenovani viri so iz Vojnega arhiva na Dunaju. Oddelek K. u. k. Marine Archiv Personal acten.

jih pa še vedno približno 21.000 do 22.000, ki so izšli iz globljega zaledja, tj. z Goriške in Tolminske, s Cerkljanskega in Pivškega, iz Kranjske in Štajerske, a tudi iz Koroške. Kakor prva, tudi ta številka ni popolnoma zanesljiva zaradi nepopolnosti virov. Najbrž bo treba številke revidirati, kar bo slovensko udeležbo v vojnem pomorstvu znatno povečalo.

Avstrijsko mornariško zgodovino 19. stoletja je treba – glede pomorskega kadra – ločiti na pet razdobij, ki ustrezajo petim glavnim administrativnim in kadrovskim reformam, ki so bile izvedene med leti 1812 in 1903.

1. Avstrijska mornarica je še v dobi trajanja napoleonskih vojn sprejela beneški način vodenja personalnega gradiva. To je trajalo do leta 1848, ko so se Benetke uprle cesarstvu in zajele polovico mornarice s štabom vred. Poleg glavne ali temeljne knjige so za oficirje obstajali še temeljni listi, kjer so zapisovali vse glavne podatke prizadetih. Za moštvo in podoficirje so obstajali le temeljni listi. Sprememba je bila v tem, da so formularjem dodali nekaj rubrik, med katerimi tudi rubriko o domovinski pripadnosti in znanju jezikov.² Te pa ni bilo obvezno izpolniti.
2. Leta 1849 je danski admiral v avstrijski službi Hans Birch von Dahlerup, ki je iz mornarice odpravil večino italijanskega kadra in odkril vrednost »kranjskih« mornarjev, uvedel novo administracijo. Več prostora je pustil za napredovanje v službi, premestitve in za letne ocene oficirjev in podoficirjev.³
3. Von Dahlerupovo administracijo je reformiral in dopolnil Mariborčan admiral Tegetthoff, ki je med letoma 1866 in 1868 opazil določeno zmedo v personalni administraciji. Novi formularji imajo obvezno jezikovno rubriko, pri čemer se je za Slovence uveljavilo načelo, da so svoj »kranjski«, »ilirski«, »vin-

2 ÖStA, KA, »Manschaftgrundsbuchblätter 1. serija [se deli na nekaj nebitvenih pododdelkov. Personalni listi so urejeni po abecedi in gredo od konca Napoleоновih vojn do leta 1848. Dokumenti so večinoma v italijanščini. »Matricole« so še precej preproste. Večinoma imamo opravka s severnimi Italijani, s pripadniki papeške države, Krfani in tako imenovanimi Albanci, tj. prebivalci vzhodne jadranske obale od polotoka Pelješca preko Boke Kotorske vse do Drača. Skrajšano Mgbbl. z navedbo fascikla in št. dokumenta].«

3 ÖStA, KA, »Manschaftgrundsbuchblätter 1. serija 1849–1868 [Dokumenty so deloma prineseni iz prve serije, deloma prepisani in deloma na novo napisani. Novi so tisti, katerih rekrutacija začne z marcem in aprilom leta 1849, ko je komando mornarice prevzel Dahlerup. Tudi ta del serije je urejen po abecedi in obsega dokumente od 1849 do 1867. Skrajšano Mgbbl. z navedbo fascikla in številke lista].«

dišarski«, »slovenski« ali celo »štajerski« in »jugoslovanski« jezik zapisovali praviloma na tretje mesto za obvezno nemščino in italijanščino.⁴

4. Četrto administrativno razdobje je leta 1883 uvedel admiral Maksimilijan Daublebsky von Sterneck, Celovčan, ki je tisto leto prevzel komando mornarice. Ta je v formularjih razširil prostor za oceno strokovne usposobljenosti, kar je dalo boljši razvid za pravičnejša napredovanja »ne glede na materin jezik.« Dalje je razširil staro prakso o rekrutiranju tako imenovanih mladeničev palube, mladeničev stroja in mladeničev krmila, tj. dečkov od 12 do 17 let, ki so imeli po odsluženju tako imenovane vajeniške dobe največ možnosti za napredovanje.⁵
5. Zadnjo administrativno reformo je uvedel admiral Herman von Spaun leta 1903. Njegovi personalni listi so prilagojeni vsem modernim kriterijem. Prvič se tu pojavi rubrika o politični zanesljivosti ali nezanesljivosti.⁶ Poudarjena je strokovnost, pojavijo pa se tudi nove stroke in med njimi torpedna, ki so jo tedaj ločili od artilerijske. Tolminec Anton Haus, komandant mornarice od leta 1913 do 1917, je ocenil von Spaunovo administracijo za zgledno. Žal je od nje ostalo najmanj dokumentov, ker so bili večinoma vrnjeni državam naslednicam.

Za oficirski kader so ta razdobja nekoliko drugačna, vendar so razlike tako majhne, da jih v tem prispevku ne bi jemali v poštev.⁷

- 4 ÖStA, KA, »Manschaftgrundsbuchblätter 2. serija [obsega personalne liste od leta 1868 do 1882. Še vedno jih je precej prenesenih iz prejšnje serije in precej prepisanih. Večinoma pa so novi. Ureditev je še vedno po abecedi. Skrajšano Mgbb. 2. serija z navedbo fascikla in številke lista].«
- 5 ÖStA, KA, »Manschaftgrundsbuchblätter 3. serija [Vsebuje dokumente od leta 1883 do 1902. Še vedno je precej prenesenih iz prejšnje administracije. Večinoma so novi. Redki postajajo po letu 1895, znak, da se je tudi admiral von Spaun poslužil stare metode prenosa že izdelanih listov v svojo administracijo].«
- 6 Po prvi svetovni vojni so vsaj v avstrijskem delu personalnih aktov vse rubrike o politični zanesljivosti ali nezanesljivosti iz aktov izrezali, tako da so popolnoma onemogočili pregled politične dejavnosti posameznikov.
- 7 Viri so ostali le za sedanjo Avstrijo. Vsi ostali so bili vrnjeni državam naslednicam. Jugoslovanski del, ki je obsegal nad 20.000 personalnih listin brez oficirskih, je bil med drugo svetovno vojno izgubljen. K sreči obstaja seznam, iz katerega sem črpal podatke za vso zadnjo in del predzadnje administracije. Italijanski del, ki vsebuje tudi podatke za Slovensko primorje in Istro, Hrvaško primorje in Dalmacijo, ni dostopen.

Gorenjce in Korošce srečamo v mornarici še pred Dahlerupovo administrativno reformo. Srečamo jih kot učence vojnopomorske akademije v Benetkah, kot oficirje, uradnike, zdravnike, tehnike, duhovnike, podoficirje in mornarje. Poleg teh je tudi nekaj prostakov pomorske artilerije in mornariške pehote. Konkretneje, viri med leti 1812 in 1848 navajajo 20 koroških in 8 gorenjskih oficirjev in uradnikov. V istem času navajajo viri 25 podoficirjev in med njimi 16 Korošcev.⁸ Poudariti je treba, da se je 9 ofi-

8 ÖStA, KA, »Prim. Matricula degli aspiranti ed allievi del collegio di Marina 1811–1848 [tu so navedeni Korošci Franc Schmid (1828–1829), Muzzarelli Oskar (1833–4838), Maksimilijan Daublebsky von Sterneck (1841–1847), Odoard ali Edvard Weillenbeck ali Willenbeck (1844–1848), vsi iz Celovca], Conduitleste fasc. 1, 1817 [dalje navajajo viri naslednje oficirje tega časa: Matija Kermajcr iz Šentvida na Koroškem je bil mornariški sodni nadporočnik], Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 181/4423 (nadalje: Qua. liste) [Ignac Bettner iz Celovca je bil kapetan sodne stroke], Conduitleste 1831–37, fasc. 2 [Ferdinand Kanzler iz Celovca je bil mornariški komisar vsaj od leta 1814], Qua. liste 248/6177 [Johan Welscher iz Celovca se je od leta 1831 povzpел od navadnega mornariškega topničarja leta 1831 do kapetana artiler. stroke leta 1862], Conduitleste 11/1851 in naslednji do 1858, Grundbuchblätter der K. u. K. Marine Offiziere und Beamte (nadalje: Gb. Mar. Off.) 19/3550 in Grundbuchheft der Marine Isolierten 7/1354 [njegov brat Filip Welscher je med leti 1830 in 1862 napravil enako kariero], Grundbuchblätter der K. u. K. Kriegsmarine 3017, Grundbuch der Marine Pensionirten 37/299, Mannschaftsgrundbuchblätter Zeugskorp 1812–1870/11 in 5 [Jurij Leitgeh pl. Trossdorf iz Beljaka, je prišel v mornarico leta 1832 kot ladijski topničar, leta 1866 je bil artilerijski polkovnik], prim. Conduitleste 1831–1837 fasc. 2 [dr. Anton Vest iz Celovca je bil med leti 1833 in 1840 višji mornariški zdravnik], prim. Conduitleste 1845–1846, fasc. 5 in Gb. Mar. Off. 1800–1857/1 str. 90 [dr. Franc Arnerič iz Baijerhofna na Koroškem je bil med leti 1837 in 1846 mornariški kirurg], prim. Gb. Mar. Off. 1820–1857/8 str. 40, Qua. liste 238/5866 Marine Grundbuchheft 1848–1861/77 Flottille 174 [Johan Frunk iz Sv. Daniela pri Pliberku je od artilerišta 1837 napredoval leta 1857 do upravnega oficiala 5. reda], Grundbuchheft der Marine Isolierten (nadalje: Isolierten) 4/523, Qua. liste 164/3957, Gb. Mar. Off. 1820–1857/25–65 [Andrej Ottowitz iz Beljaka je prišel v mornarico leta 1842 kot navaden infanterist, do leta 1860 je napredoval do mornariškega oficiala 1. reda], prim. Qua. liste 230/5592 in Isolierten 6/1089 [Matija Strinitzer iz Beljaka je v mornarico prišel leta 1845 kot infanterist, do leta 1862 je napredoval do kapetana 2. reda mornariške pehote], Gb. Mar. Off. 1820–1857/5 str. 87, Kommandierte Grundbuchblätter fasc. 2 G–4, Qua. liste 72/1821 in Isolierten 5/752 [Jožef Hagen iz Celovca je prišel v mornarico leta 1845 kot infanterist, leta 1848 je napredoval v nadporočnika, leta 1850 pa je bil prekvalificiran v mornariškega pisarja], Grundbuchblätter der K. u. k. Marine-Offiziere und Beamte (nadalje: Gb. Mar. Off.) 1820–1857/9 str. 34, Gbbl. Of. u. B. 19/3548, Isolierten 4/468 in Conduitleste 1857 fasc. 18 [Jožef Windisch iz Šentvida ob Glini je prišel v mornarico leta 1846 kot nižji zdravnik, leta 1857 je napredoval v zdravnika 1. reda], Isolierten 5/845 [Karl Redi iz Celovca je prišel v mornarico leta 1848 kot infanterist, leta 1859 je napredoval v nadporočnika, dve leti kasneje pa je bil prekvalificiran v kominarskega oficiala 3. reda], Gb. Mar. Off. 1800–1857/1 str. 63 [Matija Majer iz Pirkegegena je

prišel leta 1848 kot administrativni asistent in je bil pred smrtjo leta 1854 administrativni oficial (tedaj še adjunkt) 1. reda], Gb. Mar. Off. 1820–1827/9 vol. 24/38 [končno je leta 1848 prišel v mornarico Edvard Foith iz Celovca kot vojak mornariškega lovskega bataljona. Do leta 1853 je napredoval v mornariškega gradbenega asistenta in leto kasneje je bil premeščen v mornariško gradbeno direkcijo], Mannschaftsgrundsbuchblätter (nadalje: Mgbbl.) Zeugskorp (nadalje: Z/C) 1812–1870/10 m 171 [poleg omenjenih je v tem času prišlo iz Koroške še 13 podoficirjev, in sicer Henrik Kapfer iz Beljaka, ki je bil leta 1856 vodnik morn. artilerije], Mgbbl. Matrosenkorp (nadalje: M/C) 1814–1869/42 in 26 [Peter Gruber iz Dola pri Beljaku, ki je napredoval v kaplarja mornariške pehote leta 1851], Grundbuchblätter der K. u. k. Kriegsmarine (nadalje: Gbbl. Kr. Mar) 3548 [Windisch Jožef iz Šentvida ob Glini, ki je leta 1848 postal artilerijski podnarednik], Grundbuchblätter der K. u. k. Kriegsmarine Seearsenal in Pola (nadalje: Seearsenal Gbbl.) 1/167 [Ivan Haberle iz Potoč pri Velikovcu, ki je bil leta 1846 določen v beneški arsenal], Conduitliste 1857 fasc. 19 [Anton Berger (imenovan tudi Hopfgärtner) iz Velikovca (Dreichofen), ki je leta 1854 postal narednik municijske stroke], Mgbbl. 1848–1861/71 F1 35 [Peter Hoist iz Dobrle vasi, ki je leta 1850 imenovan za nižjega podnarednika mornariške pehote], Mgbbl. Z/C 1812–1870/2 m 195 [Andrej Berger iz Zeduške vasi, ki je leta 1851 končal kariero kot podnarednik mornariške artilerije], Mgbbl. 1848–1861/73 F1 76 [Alojz Listner iz Beljaka, od leta 1854 naprej kaplar mornariške pehote], Mgbbl. 1848–1861/71 F1 73 [Marko Hudobnik iz Uršelske vasi pri Velikovcu, od leta 1852 poddesetnik mornariške pehote], Mgbbl. 1848–1861/70 F1 143 [Johan Janšič iz Brda ob Baškem jezeru, od leta 1853 desetnik mornariške pehote], Mgbbl. Z/C 1812–1860/2 m 7 [Jernej Pinter iz Gorice pri Celovcu, od leta 1850 desetnik mornariške artilerije], Conduitliste Verschiedene, 2 see. fasc. 14/1124 [in Jožef Aleksander Hueber iz Velikovca, od leta 1848 naprej zaupni kurir], Qua. liste 108/2655 [to pomeni za Koroško 20 oficirjev, uradnikov in zdravnikov ter 13 podoficirjev, ki so v mornarico stopili do leta 1848. K temu moramo dodati še najmanj 198 prostakov vseh tedanjih mornariških strok, kar pomeni skupno 231 prostovoljcev (izjemoma imamo v tem času opravka z ljudmi, ki so bili določeni za mornarico od avstrijske žandarmerije, vendar na Koroškem nismo zabeležili takšnega primera). Z Gorenjskega so v tem času prišli v mornarico: Feliks Koder iz Preske pri Medvodah 1814 kot pripravnik komisarske stroke], Isolierten 4/513 [Franc Aparnik iz Smljednika leta 1841 kot topničar, ki je leta 1857 napredoval za administrativnega oficiala 2. reda], Qua liste 231/5645, Gbbl. Mar. Off. u. B. fasc. 5/749, Conduitliste 1858 fasc. 20, Isolierten 3/402 [Gašper Sušnik iz Suhe pri Šk. Loki leta 1841 kot poročnik sodne stroke (leta 1864 je napredoval v kapetana sodne stroke)], Gbbl. Kr. Mar. 489, Qua. liste 99/2418 in Grundbuch der K. u. k. Marine Offiziere und Beamte (nadalje: Gb. Mar. Of.) 4/133 Index 770–775 [Janez Kalan iz Škofje Loke leta 1863 kot kadet (leta 1869 je napredoval v zastavnika), ki so ga leta 1870 premestili v drugo enoto], Qua. liste 204/4970 [Janez Setina iz Dovjega leta 1842 kot ranocelnik], Qua. liste 96/2340 [Jeschenagg Andrej iz Kranja kot sodni praktikant (leta 1849 je bil podporočnik sodne stroke), ki je služil vsaj do leta 1850], Conduitliste 1853 fasc. 14 in 15 [Ignac Zupančič iz Sv. Ane pri Kranju leta 1848 kot ladijski topničar, ki je do leta 1854 napredoval do poročnika 2. reda artilerijske stroke], Qua. liste 185/4513 [in Jurij Račič iz Sv. Helene pri Kranju leta 1848 kot duhovnik in je bil do leta 1883 mornariški superior], Protocollo matricola della cesarea regia Marina 5/231 [poleg teh so

cirjev povzpelo iz vrst navadnih mornarjev, artileristov in infanteristov. To ne bi bilo nič čudnega, če ne bi med njimi srečali tudi podpolkovnike. Če torej upoštevamo manjkajoče vire in prištejemo mornarje v razmerju 6:1, kar je bilo tedaj za Slovence normalno, pridemo do števila približno 400 mornariških prostovoljcev ali poprečno 11 na leto, kar za ta prvi čas nikakor ni malo.

Za obdobje druge administracije je važno predvsem, kako so se Gorenjci in Korošci odzvali klicu admiralu Von Dahlerupa, da bi nadomestili iz mornarice odpravljeni italijanski kader.⁹ Von Dahlerupovo po-

znani še naslednji podoficirji: Alojz Grbec iz Loke pri Mengšu, ki je bil leta 1820 poddesetnik mornariške pehote], prim. Conduitliste 1840–44 fasc. 4 [Andrej Janša iz Kranja, roj. 1798, ki je leta 1836 imenovan za desetnika morn, pehote, Andrej Janša iz Brezij, rojen verjetno leta 1810, ki je po neznanu podoficirski karieri leta 1843 postal zaupni vratar 2. reda (z drugo besedo gažist ali Marinediener)], prim. Mgbbl. M/C 1814–1869/49 in 146, Gb. d. Marinediener 4/10 in 2/99, Gb. Mar. Off. 1820–1857/11 str. 33, Conduitliste 1867 fasc. 33, Grundbuchblätter der K. u. k. Marine Offiziere und Beamte (nadalje: Gbbl. O. u. B.) fasc. 18/3166 [Franc Naglič, rojen v Zgornjih Bitnjah pri Kranju, je leta 1844 imenovan za desetnika mornariške pehote in leta 1850 premeščen k pripravljalnemu delom pomorskega arsenala v Pulju, penzioniran pa je bil leta 1867 kot zaupni vratar 1. reda], Gbbl. O. u. B. 18/3405, Gb. Mar. Off. 1820–1857/11 str. 25, Mgbbl. M/C 1814–1869/6 in 145 Gb. Marinediener 13-Sa-e, Grundbuch der Marinediener 3/28 in Conduitliste 1865 fasc. 31 [Janez Svetina iz Dobrave pri Bledu je bil leta 1847 imenovan za desetnika mornariške pehote, leta 1876 pa upokojen kot zaupni vratar 1. reda], Grundbuch der Marinediener 2/86 in 4/39, in Conduitliste 1862 fasc. 281 [Jožef Oswald iz Želeč pri Bledu je leta 1848 imenovan za desetnika pomorske pehote, leta 1872 pa upokojen kot zaupni vratar 2. reda], Mgbbl. M/C 1814–1869/42 in 59 [Vincenc Kreuzberger iz predmestja Kranja je bil leta 1841 navaden prostak, leta 1849 pa imenovan za podnarednika morn, pehote], Conduitliste. 1849 fasc. 8 in Mgbbl. M/C 1814–1869/33 m 46 [Jurij Dolenc iz Loke pri Mengšu je bil leta 1847 imenovan za desetnika morn, pehote, leta 1850 pa premeščen med pomorske podoficirje], Gb. Mar. Off. 1820–1857/11 str. 31, Gbbl. Off. u. B. 14/2263, C. L. 1867 fasc. 33 in drugi ter Grundbuch der Marinediener 2/103 [Franc Poljane iz Javornika je bil leta 1849 imenovan za poddesetnika, leta 1857 pa je bil poslan v rezervo kot desetnik mornariške pehote], Conduitliste 1849 fasc. 8 [Franc Burger iz Kranja je bil leta 1848 imenovan za desetnika mornariške pehote], Mgbbl. Z/C 1812–1870/13 m 196 [in končno Ivan Megušar iz Kamnika je leta 1847 ladijski artilerist in leta 1859 podnarednik artilerijske stroke].« Z Gorenjskega je v tem času prišlo 8 oficirjev in 12 podoficirjev, katerim je treba dodati še najmanj 120 prostakov in navadnih mornarjev, kar bi zneslo okoli 140 prostovoljcev. Torej je z gorenjsko koroške regije prišlo med leti 1814 in 1848 najmanj 371 mornariških prostovoljcev, kar pomeni nekaj več kot 10 na leto. Vse to po znanih virih.

9 Admiral von Dahlerup opisuje, kako je prišel do novega mornariškega kadra. Od feldmaršallajtnanta Gyulaia je zahteval 16.000 novih mornarjev. Ko ga je le-ta vprašal, od kod naj jih vzame, je s šestilom narisal krog okoli Trsta. Krog je vseboval ves goriško-tržaški Kras, Vipavsko dolino, Brda, del Soške doline, Pivško in ve-

veljevanje mornarice je trajalo od februarja 1849 do poletja 1851. Njega posledice pa še do konca leta 1852, ko so bila dela za novo bazo mornarice v Pulju v veliki meri končana. V tem času beležimo 5 koroških¹⁰ in 5 gorenjskih¹¹ oficirjev in uradnikov ter 22 koroških¹² in 9 gorenjskih¹³ podoficirjev novincev. Pri tem naj že tu poudarim, da sem od vseh Korošcev, ki so se tedaj prijavi v mornarico, zabeležil le tiste, ki so na tem ali onem mestu vpisali eno od zgoraj omenjenih oznak za slovenski jezik. Takšnih pa je bilo le okoli 60 % in med njimi vsi oficirji. Tako lahko rečemo, da je

lik del Istre. Iz tega naj bi dobil 8000 mornarjev. Drugi krog je zavzemal vso Soško dolino, vso Kranjsko, večji del Koroške in del hrvaškega Primorja. Iz tega kroga naj bi prišlo nadaljnjih 8000 mornarjev. Dejansko jih je dobil iz prvega kroga nekoliko manj, iz drugega pa nekoliko več, kot je pričakoval. Važno je poudariti, da je vso rekrutacijo postavil na prostovoljne temelje, kar je v avstrijski mornarici obveljalo do leta 1918.

- 10 ÖStA, KA, »Prim. Grundbuchblätter der K. u. k. Kriegsmarine 1814–69/39 in 67 [Mohl Vilibald von Stahlberg iz Velikovca], 1598 [Kühnel Vencelj iz Celovca], Grundbuch der Marine Isolierten 1/83 [Herman Gröller iz Celovca], Conduitleste 1850 fasc. 9 [Sirk Jožef iz Celovca] in Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 216/5242 [Seidl Jožef iz Celovca].«
- 11 ÖStA, KA, »Grundbuchblätter der K. u. k. Kriegsmarine 3218 [in drugi viri: Pohlin Jožef iz Kamnika], Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 231/5642 [Zupančič Ignac iz Sv. Ane pri Kranju], Conduitleste 1852 fasc. 13 [Tavčar Avgust iz Kamnik], Qualificationslisten 5/106 [Aparnik Franc iz Smednika] in Conduitleste 1850 [Wurm Herman iz Kamnika].«
- 12 ÖStA, KA, »Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 62/1538 [Geiger Serafin iz Celovca], Mannschaftgrundbuchblätter 1848–1861/70 Flottille 72 [Grasser Matija iz Freidenberka pri Celovcu], /71 Flottille 127 [Hofer Peter iz Beljaka], /73 Flottille 42 [Lager Valentin iz Borovelj], /77 F1 15 [Stipler Vilibald iz Žirovnice na Koroškem], /78 F1 81 [Zanger Lovrenc iz Domačne vasi], /74 Flottille 38 [Mišič Mihael iz Betinje vasi pri Celovcu], in /74 Flottille 47 [Pavlič Martin iz Bistrice pri Celovcu], Mannschaftsgrundbuchblätter Matrosenkorp 23 m 180 [Andlazznik Matija iz Zgornjih Dol pri Beljaku], /34 m 181 [Egger Peter iz Vahnje vasi], 42 m 145 [Krajner Simon iz Potoka pri Celovcu, Oman Matija iz Šentlenarta pri Beljaku], 54 m 161 [Reichmanu Primož iz Velinje vasi pri Celovcu], Mannschaftsgrundbuchblätter Zeugskorp 1812–1870/1 m 178 [Anderwald Johan iz Podkloštra], /8 m 117 [Gošnik Matjaž iz Dobejnice pri Celovcu], /11 m 189 [Legat Valentin iz Leš pri Beljaku], /17 m 3 [Raidl Tomaž iz Dobrle vasi], /18 m 56 [Šober Anton iz Svamenih goric pri Celovcu], in /19 m 27 [Štefan Janko iz Toplic pri Beljaku], Conduitleste 1853 [Kapfer Henrik iz Beljaka].«
- 13 ÖStA, KA, »Mannschaftsgrundbuchblätter 1814–1869/63 m 123 [Urbanc Vencelj iz Kranja], /20 m 3 [Strittich Anton iz Britofa (Kranj)], 152 m 71 [Pirnat Franc iz Loke pri Mengšu], /105 m 20 [Maher Mihael], /75 Flottille 154 [Peternel Lovrenc iz Vincarij pri Škofji Loki], /41 m 158 [Keržišnik Simon iz Zokobiljeka pri Škofji Loki], /73 F1 113 [Maher Janez iz Luž pri Kranju], Grundbuch der K. u. k. Kriegsmarine Dampmmaschinisten 14/120 [Setina Gašper iz Svin pri Moravčah] in Grundbuch der K. u. k. Marineschulcompagnie in Triest fasc. 1 [Ortman Andrej iz Tržiča].«

v tem času odšlo v mornarico okoli 55 gorenjskih in koroških starešin. Upoštevajoč že omenjeno razmerje napredovanj, pridemo do številke 385 prostovoljcev, ki so se na Koroškem in Gorenjskem odzvali klicu mornarice za blokado upornih Benetk in za izvedbo del pri novi bazi mornarice.

Od leta 1853 do konca leta 1868 je prišlo v mornarico 38 koroških starešin, ki so izjavili, da poznajo tudi slovenščino. Od tega je bilo 16 oficirjev in uradnikov¹⁴ ter 22 podoficirjev.¹⁵ V istem času beležimo 52 starešin z Gorenjske; med njimi je bilo 9 oficirjev in uradnikov¹⁶ ter 43 podoficirjev.¹⁷ Upoštevajoč še koroške Nemce, jih dobimo okoli 115 ali, vedno po is-

- 14 ÖStA, KA, »Prim. Samt Index der Arzte a 1 x/502 [Kralj Franc iz Šentvida], /84 [Windisch Jožef iz Šentvida], Grundbuchheft der Marine Isolierten 11/361 [Bauscher Henrik], 11/214 [Fischer Otmar], 6/865 [Holeček Ivan], 6/853 [Schonta Karl], 7/1162 [Khül Karl], 7/1305 [Kühnel Vencelj], 6/1051 [Wittenbeck Edvard, vsi iz Celovca], 11/227 [Mauser Pavel], 7/1207 [Mosser Johan, oba iz Beljaka], Grundbuch der K. u. k. Marine Offiziere und Beamte 25/82 [Jožef Oswald iz Šentvida], Conduitleiste Verschiedene 2. ser. fasc. 39/319 [Uršič Jožef iz Celovca], Grundbuchheft der Marine Isolierten 4/205 [Mayer Ernest iz Himmelberga], 7/1316 [Egger Anton iz Zg. Bele], Conduitleiste 1868–69 fasc. 34 [Vilibald Zieser iz Celovca].«
- 15 ÖStA, KA, »Prim. Mannschaftgrundbuchblätter Zeugskorp 15 m 68, Mannschaftgrundbuchblätter 2. ser. 40 m 63–200 [podoficirji so prišli iz naslednjih krajev: Celovec], Conduitleiste 1862 fasc. 28 [Eseldorf], Conduitleiste 1859 fasc. 22 [Borovlje], Mannschaftgrundbuchblätter 115 m 75, Grundbuchblätter der K. u. k. Marine Kommandierte fasc. 3 M-R in Grundbuchblätter der K. u. k. Kriegsmarine Seearsenal in Pola 1/32 [Beljak], Mannschaftgrundbuchblätter 70 Flottille 25 [Pliberk], Mannschaftsgrundbuchblätter 81–107 [Obrije], Mannschaftsgrundbuchblätter Matrosenkorp (nadalje: Mgbbl. M/C) 63 m 82 [Knežiče pri Celovcu], Mgbbl. M/C 66 m 137 [Krotna vas], Conduitleiste 1862 fasc. 28 [Lendorf], Mgbbl. M/C 40 m 143 [Dobrla vas], Mgbbl. M/C 65 in 70 in Grundbuchblätter der K. u. k. Marine-Offiziere und Beamte 9/1523 [Hodiše pri Celovcu], Mgbbl. M/C 66 m 59 [Bistrica pri Celovcu], Grundbuchblätter der K. u. k. Kriegsmarine 2553, Conduitleiste 1866 fasc. 32 [Trg na Koroškem], Grundbuchheft der Marine Isolierten 7/1144 in Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 113/2791 [Irschen], Gbbl. M/C 43 m 125 [Šmohor], Grundbuch der Marinediener 6 H-J-K [Poreče pri Trgu], Conduitleiste 1867 fasc. 33 [in Domačna vas].«
- 16 ÖStA, KA, »Prim. Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 230/5593 [Janez Štritzl iz Stare Loke], 251/6237 [Jožef Wilfan iz Škofje Loke], 176/4283 [Pogačnik Friderik iz Tržiča], Grundbuchheft der Marine Isolierten 6/100 [Ozimizar Mihael iz Kranja], 3/356 [Urbančič Rajmund iz Škofje Loke], 7/1344 [Kalan Ivan iz Škofje Loke], Grundbuchblätter der K. u. k. Kriegsmarine 2760 [Gasparini Anton iz Begunj], Conduitleiste 1866 fasc. 32 [Kočevar Anton Alojz iz Sv. Križa pri Dolškem], Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 185/4522 [Rakovec Lovrenc iz Martinjega vrha pri Škofji Loki].«
- 17 ÖStA, KA, »Mannschaftsgrundbuchblätter (nadalje: Mgbbl.) 83 m 18–7, 43 m 1079, 79 m 101–61, 118 m 66 [Gorenjski podoficirji so prišli iz naslednjih krajev: Kranj], Grundbuchblätter 63 m 1, 43 m 57–37, 55 m 99, 45 m 112, 75 m 116–340,

tem razmerju, skupaj s prostaki vseh mornariških strok, približno 660 prostovoljcev. Poprečje druge administracije bi znašalo torej nekaj več kot 50 mornarjev na leto, kar pa gre pripisati v glavnem navalu v Dahlerupovi dobi.

V tretji administraciji navajajo viri 18 koroških oficirjev, zdravnikov in uradnikov¹⁸ ter 20 podoficirjev.¹⁹ Z Gorenjske pa je prišlo tedaj v mor-

- Grundbuchblätter der K. u. k. Kriegsmarine Seearsenal in Pola 11/175, 11/241 [Kamnik], Mannschaftsgrundbuchblätter 40 m 152, 46 m 52 in Mgbbl. Seearsenal 11/230 [Tržič], Mgbbl. Matrosenkorp 60 m 158 [Moravče], Konduitleste Verschiedene 2. ser. fasc. 8/688 [Dešnje pri Drtiji], Mgbbl. 2. ser. /51 m 2067 [Čemšenik], Mgbbl. 2. ser. /52 m 2069 [Godič], Mgbbl. 2. ser. /98 m 117–247 [Tunjice], Conduitleste 1858 fasc. 21 [Šentvid nad Ljubljano], Mgbbl. 121 m 95 [Vižmarje], Mgbbl. 10 in 97 [Preska pri Medvodah], Mgbbl. 121 m 121 [Kokrica pri Predosljah], Mgbbl. Zeugskorp 9 m 138 [Trstenik], Conduitleste fasc. 17 [Hrastje pri Kranju], Mgbbl. 2. ser./56 m 187 [Sv. Ana pri Kranju], Mgbbl. 2. ser. 26 m 8 [Sv. Valburga pri Kranju], Conduitleste fasc. 34 in Mgbbl. 2. ser. 29 m 2017 [Zgornja Sorica], Mgbbl. 2. ser. 71 m 2166 [Zgornje Duplje], Mgbbl. Matrosenkorp 43 m 90 [Brnik], Mgbbl. 2. ser. 14 m 1154 [Tupaliče], Mgbbl. Matrosenkorp 40 m 10 [Jezerško], Mgbbl. Matrosenkorp 49 m 108 [Žiri], Mgbbl. Zeugskorp 7 m 45 [Davča], Mgbbl. Matrosenkorp 53 m 178 [Železniki], Konduitleste Verschiedene 2. ser. fasc. 34/2803 [Bistrica pri Tržiču], Grundbuchblätter der K. u. k. Kriegsmarine Seearsenal in Pola 1/39 [Radovljica], Conduitleste 1867 fasc. 33 [Hraše pri Bledu], Mgbbl. 2. ser. 2 m 7 eng [Zaloše pri Podnartu], Mgbbl. 2. ser. 13/154 [Jesenice], Mgbbl. Zeugskorp 1812–1870/18 m 103 [Potoki pri Jesenicah] in Mgbbl. 2. ser. 54 m 1451–6 [Belca].«
- 18 ÖStA, KA, »Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 48/1193 [Jurij Esteri iz St. Petra in Tweg], 227/5505 [Steiner Adolf iz Celovca], 254/6309 [Konrad Wolf iz Velikovca], 153/3704 [Mulej Jožef iz Spodnje Bele], 10/266 [Bauer Hansl iz Kotja], 200/4870 [Salcher Peter iz Špaterjana, ki pa je bil rojen na križarki »Elene« leta 1848], 61/1515 [De Gasparo Matija iz Beljaka], 115/2834 [Krohner Albin iz Celovca], 141/3364 [in Franc Martinah iz Beljaka], Grundbuchheft der Marine Isolierten 5/7226 [Franc Plesch], 7/25 [Kühnel Richard], 7/131 [Hauser Maks, vsi iz Celovca], 7/75 [in Pavel Fiedler iz Štruperta], Grundbuchblätter O. k. B. 3/410 [dr. Pavel Holeček], 9/1591 [Boltežar Knapič], 10/1632 [Johan Leon], 10/1765 [Tomaž Steinwender, vsi iz Celovca], 9/1465 [Viktor Johan Červenka iz Železne Kaple].«
- 19 ÖStA, KA, »Manschaftgrundsbuchblätter (nadalje: Mgbbl.) 2. ser. 70 m 1031 [na novo se pojavljajo naslednji kraji: Domačale pri Beljaku], Mgbbl. 2. ser. 90 m 136–278 [Lovanke pri Dobrli vasi], Mgbbl. 2. ser. 106 m 137–47 [Travenca], Grundbuchblätter der K. u. k. Kriegsmarine 1811 [Ziljica v Ziljski dolini], Grundbuch der K. u. k. Marineschulcompagnie in Triest [Pulst pri Št. Vidu], Mgbbl. 2. ser. 192 m 167–147 [Guštanj, zdaj Ravne na Koroškem] in Mgbbl. 3. ser. 209 m 274 [Radnja vas].«

narico 7 oficirjev in uradnikov.²⁰ Podoficirjev je bilo 17.²¹ Skupaj s koroškimi Nemci pa dobimo približno 570 mornariških prostovoljcev. Tu pa je treba poudariti, da se je v tem času prijavilo v mornarico več kot 50 fantov iz Javornika, ki so izven razmerja za napredovanje, ker niso hoteli napredovati in so v celotni zgodovini slovenskega mornariškega kadra izjemen primer. Če jih prištejemo k ostalim, dobimo za to dobo okoli 630 prostovoljcev ali povprečno nekaj manj kot 45 na leto.

Dvajsetletje, ki sledi, je v znamenju administracije, ki jo je leta 1883 uvedel novi komandant mornarice, Celovčan Maksimilijan Daublebski von Sterneck u. Ehrenstein, admiral, ki je dunajsko vlado uspel prepričati o nevarnosti italijanskega imperializma. Kot rojen Korošec, ki je del svoje mladosti preživel v Celju, se je navezal na slovensko zaledje in na slovenskega človeka. V njegovi dobi imamo tako rekoč drugi vdor slovenskega kadra v vojno mornarico. Tedaj so mornariški prostaki tudi najlažje napredovali, saj se razmerje spremeni s 6 : 1 na 4 : 1 v korist tistih, ki so si lahko prisili enega od mornariških trakcev. V njegovem času je prišlo v mornarico kar 159 koroških starešin. Od tega je bilo 42 oficirjev²² in

- 20 ÖStA, KA, »Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte (nadalje: Qua. liste) 42/1015 [Jernej Dolinar iz Tržiča], 82/2037 [Friderik Hessler iz Rateč], 118/ 2901 [Janez Kuralt iz Žabnice pri Škofji Loki], 123/2996 [Gabrijel Lazzarini iz Smlednika], 132/ 3157 [Anton Lončar iz Kranja], 220/5309 [Alojz Simec iz Kranja], Evidenzblätter der K. u. K. Marine Pensionirten 1/2–2 [Alojz Drobnič iz Smlednika].«
- 21 ÖStA, KA, »Manschaftgrundsbuchblätter (nadalje: Mgbbl.) 2. ser. 114 m 424–15 [na novo se pojavljajo: Preserje pri Kamniku], Conduitleiste fasc. 27 [Hrib pri Kamniku], Mgbbl. 2. ser. 103 m/30–288 [Velika vas pri Brdu], Qua. liste 233/6033 [Kranjska gora], Mgbbl. 2. ser. 40 m 194 [Žirovnica], Mgbbl. 2. ser. 46 m 464 [Nasoviče], Mgbbl. 2. ser. 45 m 1786 [Višelnica pri Zg. Gorjah] in Mgbbl. 2. ser. 216 in 71 [Vodice pri Kamniku].«
- 22 ÖStA, KA, »Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte (nadalje: Qua. liste) 170/4126 [kar petnajst jih je bilo iz Celovca, tj. Wilhelm Perrelli], Qua. liste 181/4410 [Percy Preissler], Qua. liste 227/5509 [Ferdinand Steinhart], Qua. liste 228/5527 [Maksimilijan Sternhardt], Qua. liste 54/1338 [Norbert Fischer], Grundbuchblätter der K. u. k. Kriegsmarine (nadalje: Gbbl. Kr. Mar.) 1314 [Johan Spick], Gbbl. Kr. Mar. 1085 [dr. iur. Karl Stockert], Gbbl. Kr. Mar. 1250 [dr. Pavel Simon Schreckenthal], Gbbl. Kr. Mar. 425 [Erik Hermann], Qua. liste 209/5109 [Emerik Schonta], Qua. liste 164/3941 [Walter Opl], Qua. liste 184/4501 [Kvančnik Leo], Gbbl. Kr. Mar. 1951 [Rihard Jožef Canaval] Gbbl. Kr. Mar. 1568 [in Hann Julij], Gbbl. Kr. Mar. 1044 [šest jih je prišlo iz Beljaka: Franc Martinak], Qua. liste 163/3934 [Gustav Okorn], Qua. liste 149/3582 [Rihard Milešič], Gbbl. O. u. B. 1/182 [Jožef Franc Kogelnik], Qua. liste 50/1235 [Gustav Fautz], Qua. liste 78/ 1952 [Albert Heinz], Gbbl. Kr. Mar. 215 [in Rudolf Rihard Quatter], Qua. liste 60/1501 [štirje so prišli iz Pliberka: Hubert Ehrenwerth von Gangl], Qua. liste 18/440 [Artur Binder von Dagschild], Qua. liste 57/1408 [Benjamin Frey], Qua.

117 podoficirjev.²³ Tudi gorenjski kader se je številčno nekoliko povečal.

liste 18/444 [in Ignac Blodnik], Qua. liste 76/1909 in 76/1910 [po dva sta prišla iz Osterwita tj. Alferd in Aleksander Hauger], Gbbl. Kr. Mar. 560 in 1030 [iz Domačne vasi tj. Adolf Moritz in Wilhelm Lang], Qua. liste 11/1 [ter iz Trga na Koroškem tj. Aleksej Ahatz], Qua. liste 108/ 2660 [in Franc Jožef Kogelnik], Qua. liste 233/5719 [končno je po en oficir prišel iz naslednjih krajev: Svetna vas (Taschwer Johan)], Qua. liste 138/3267 [Slovenji Plajberk (Makuc Mirostav, sicer rojen v Kremnitzu na Sedmograškem), Qua. liste 44/1076 [Guštanj (Dworak Franc)], Qua. liste 183/4476 [Mlinski graben (Tomaž Pucher)], Qua. liste 52/1270 [Feldbach (Ferro Rajmond)], Qua. liste 190/ 2680 [Špaterjan (Emil Kolarič)], Qua. liste 41/988 [Tešinja (Rudolf Dimter)], Gbbl. Kr. Mar. 1405 [Zgornje Borovlje (Jožef Kreighofer)], Konduitleiste Verschiedene 2. ser. fasc. 33/2656 [Lise pri Prevalju (Jožef Schaffer)], Gbbl. Kr. Mar. 1415 [in Šentvid ob Glini (Jožef Sonnleiter)].«

- 23 ÖStA, KA, »Prim. Mannschaftgrundbuchblätter (nadalje: Mgbbl.) 2. ser. 108 m 168–65, Grundbuchblätter 3. ser. 224 m 199, 225 m 106, 234 m 151, 242 m 727, 245 m 1556, 249 m 82, 250 m 39, 250 m 214, 256 m 38, 256 m 101, 257 m 88, 257 m 298, 267 m 53, 272 m 122, 275 m 253, 293 m 270, 304 m 169, 316 m 277, 338 m 177, 349 m 17, 356 m 202, 359 m 30, 369 m 37 Grundbuchblätter der K. u. k. Marine Offiziere und Beamte fasc. 14/2316 in Grundbruch der Arseniahange 181–1901/182 [šestindvajset podoficirjev je prišlo iz Celovca], prim. Mgbbl. 3. ser. 243 m 975, 244 m 1404, 259 m 181, 285 m 128 in 302 m 288 [pet jih je prišlo iz Beljaka], prim. Mgbbl. 3. ser. 219 m 16, 249 m 216, 271 m 129 in Mgbbl. 1902–1911/1–1577 [štirje so prišli iz Prevalj], Mgbbl. 3. ser. 269 m 52, 287 m 22 in Seearsenal Gbbl. 5/312–1913 [po trije iz Wolfsberga], Mgbbl. 3. ser. 281 m 250, 327 m 28 in 358 m 189 [Velikovca], 212 m 37, 275 m 223 in 368 m 216 [Spittala ob Dravi], Grundbuchblätter der Österreichisches Landsturm 1917/55 a in 243 a [po dva iz Volovce], Mgbbl. 3. ser. 329 m 97 in Gb. der Arsenjahange 1881–1891 [Trga na Koroškem], Mgbbl. 3. ser. 246 m 192 in 388 m 61 [Pliberka], Mgbbl. 3. ser. 317 m 125 in 384 m 8 [Gospe Svete], Mgbbl. 3. ser. 253 m 256 in Grundbuchblätter der K. u. k. Kriegsmarine Seearsenal in Pola 2226/125/1912 [Sveč v Rožni dol.], Mgbbl. 3. ser. 269 m 17 in 319 m 1 [Bistrice pri Celovcu], 204 m 200 in 384 m 286 [Poreč pri Celovcu], Mgbbl. 3. ser. 319 m 201 in 383 m 37 [Šmartnega pri Beljaku], 319 m 47 in 351 m 184 [ter Friesacha pri Št. Vidu ob Glini], Mgbbl. 3. ser. 237 m 115 [po enega podoficirja so dali tile koroški kraji: Oberlaum], Grundbuchblätter der K. u. k. Kriegsmarine (nadalje: Gbbl. Kr. Mar.) 1618 [Šentvid ob Glini], Gbbl. Kr. Mar. 1902–1918/1–348 [Št. Lenart pri Beljaku], Mgbbl. 3. ser. 411 m 185 [Zgornja Bela], 3. ser. 279 m 179 [Sv. Mihael pri Beljaku], 3. ser. 312 m 98 [Sv. Lovrenc pri Wolfsbergu], 3. ser. 232 m 38 [Sv. Lovrenc pri Šmohorju], 3. ser. 281 m 276 [Sv. Lenart pri Wolfsbergu], 3. ser. 268 m 13 [Feldbach], 3. ser. 287 m 104 [Sv. Jakob pri Velikovcu], 3. ser. 303–119 [Sv. Jakob ob Krki], IH. ser. 302 m 143 [Šmohor], 3. ser. 246 m 103 [St. Rupert pri Celovcu], 3. ser. 402 m 219 [Visprij], 3. ser. 252 m 266 [Na Žagi], 3. ser. 249–209 [Buchseiden], 3. ser. 253 m 196 [Nadrom pri Žihpolju], 3. ser. 356 m 125 [Tressdorf], 3. ser. 250 m 259 [Brucki pri St. Vidu], 3. ser. 271 m 256 [Steuerberg], 3. ser. 281 m 56 [Loče], 3. ser. 230–192 [Sekulce], 3. ser. 279 m 223 [Waidmannsdorf], 3. ser. 280 m 90 [Lautz], 3. ser. 314 m 108 [Ljubelj], 3. ser. 314 m 116 [Marija na Jezeru], 3. ser. 314 m 52 [Ostrouza], 3. ser. 303 m 4 [Pattendorf], 3. ser. 303 m 153 [Gurk], 3. ser. 301 m 229 [Welch], 3. ser. 316 m 88 [Goriče], 3. ser. 309 m 246 [Tauchendorf], lit. ser. 346 m 56 [Gotschach], 3. ser. 352 m 89 [Labod ob Krki],

V mornarico je tedaj prišlo 8 oficirjev in uradnikov ter 34 podoficirjev. Če prištejemo še koroške Nemce, dobimo okroglo 1580 gorenjskih in koroških prostovoljcev mornarice. Letno poprečje znaša torej 79 ljudi.

Zadnja Von Spaunova administracija je odnos do Slovencev precej spremenila. Avstrija je pripravljala vojno. Slovenske vojake je torej potrebovala na kopnem. Zato jih je v mornarico prišlo vedno manj. Medtem ko je bilo pred letom 1902 10 do 12 % celotnega oficirskega in podoficirskega kadra mornarice doma iz slovenskih dežel, je bilo ob koncu 1. svetovne vojne slovenskih mornarjev s starešinami vred manj kot 10 % jugoslovanskega kadra mornarice. Če pa upoštevamo tiste mornarje, podoficirje in oficirje, ki so se po vojni odločili živeti v Italiji ali v Zadru, zato niso vključeni v seznam jugoslovanskih dokumentov, potem se ta odstotek zniža na manj kot 8 % od Jugoslovancev v mornarici.

Iz Von Spaunove administracije lahko izluščimo sledeče:²⁴ Koroška je med leti 1903 in 1918 dala 48 mornariških oficirjev in uradnikov²⁵ ter 134

3. ser. 359 m 94 [Bärndorf], 3. ser. 350 m 138 [Bela pri Železni Kapli], 3. ser. 371 m 231 [Javornik pri Velikovcu], 3. ser. 324 m 141 [Lise pri Prevaljah], 3. ser. 357 m 104 [Himmelberg], 3. ser. 359 m 105 [Holz pri Spittalu], 3. ser. 359 m 221 [Unterhaus pri Spittalu], 3. ser. 358 m 71 [Velden pri Beljaku], 3. ser. 383 m 38 [Lipa pri Spittalu], 3. ser. 384 m 1 [Arriach], Gbbl. Kr. Mar. 2094 [Riharja vas], Gbbl. Kr. Mar. 1706 [Mlinski graben], Gbbl. 1902–1918–2/2720 [Goriče pri Beljaku], Gbbl. 2/2785 [Podlubič pri Globasnici], Gbbl. 2/2788 [in Bela pri Baškem jezeru].«

- 24 Leta 1922 in 1924 je Avstrija vrnila Jugoslaviji vse personalne dokumente mornariškega moštva, podoficirjev in oficirjev. Ta material je bil med drugo svetovno vojno ali neposredno po njej izgubljen. V Vojnem arhivu na Dunaju obstoji le seznam vrnjenih dokumentov z naslovom: Verzeichniss über die abgeführte Personaldokumente jugoslawischer Staatsbürger. Razdeljen je na dva razdelka tj. na oficirje in uradnike ter podoficirje in moštvo. Vir krajšan s kratico VJug.
- 25 ÖStA, KA, » Grundbuchblätter der K. u. k. Kriegsmarine (nadalje: Gbbl. Kr. Mar.) 48/138, 444/572, 610/691, 740/734, 921/933, 1318C/1341, 1352/1431, 1997, Qualifikationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte (nadalje: Qua. liste) 29/706, 59/1459, 184/4884 in 231/5638, Grundbuchblätter der K. u. k. Marine Offiziere und Beamte (nadalje: Gbbl. O. u. B.) 9/1568 [krajevno so razporejeni takole: Celovec], Qua. liste 52/1278 in 53/1290, Gbbl. Kr. Mar. 1367 in 1401 [Šentvid ob Glini], Qua. liste 89/2210, 218/5273 in 258/6393 [Pliberk], Gbbl. Kr. Mar. 574 [Šmohor], Qua. liste 94/2309 [Sv. Martin pri Celovcu], Gbbl. Kr. Mar. 484 [Šmartno pri Beljaku], Qua. liste 14/354 [Dobrla vas], Qua. liste 196/4789 [Prevalje], Qua. liste 128/3090 [Jezernica pri Beljaku], Qua. liste 221/5342 [Malošče], Qua. liste 109/2699 [Čanjče], Qua. liste 147/3546 [Čajna], Qua. liste 19/454 [St. Salvador], Qua. liste 3/58 [Trg na Koroškem], Gbbl. Kr. Mar. 1384 [Slovenji Plajberk], Gbbl. Kr. Mar. 294 [Železna Kapla], Gbbl. Kr. Mar. 1322 [Waidach], Gbbl. O. u. B. f. 10/1673 [in Čajna].«

podoficirjev,²⁶ ki so se izjavili za Slovence. Tu niso všteti tisti, ki so se po prvi svetovni vojni odločili živeti v Italiji ali kateri drugi od držav nasle-

- 26 ÖStA, KA, »Manschaftgrundsbuchblätter (nadalje: Mgbbl.) 1903-4/2508, 1904-5/744, 1904-5/518, 1905-7/31, 1906-10/2674, 1907-12/3928, 1907-12/716, 1907-13/4152, 1902-18-2900/695, 1902-18-2901/3757, 1909-17/30, 1909-17/181, 1909-17/180. 1910-20/70, 1910-20/385, 1911-26/4007, 1911-25/1055, 1912-28/741, 1912-28/753, 1912-30/3314, 1913-32/965, 1913-32/802, Grundbuchblätter der K. u. k. Marine Offiziere und Beamte (nadalje: Gbbl. O. u. B.) fasc. 14/2299 in 14/2317 [krajevno so razporejeni takole: Celovec], Mgbbl. 1902-18-2901/3819, 1913-32/1105 [Velikovec], Mgbbl. 1906-10/2525, 1908-14/440, 601-2900/2830, 601-2900/2832, 1909-17/464, 1910-22/ 3899, 1912-28/681, 1913-31/591, 1913-32/961, T913-34/5970, Gbbl. O. u. B. f. 13/2145 [10 jih je zabeleženih v seznamu pod VJug, ker so se odločili ostati v Jugoslaviji: Beljak], Mgbbl. 1910-22/3045, 1903-4/2507, 1906-92542, Gbbl. O. u. B. 13/2101 in 14/2153 [Wolfberg], Mgbbl. 1910-21/1282, 1911-24/612, 1911-26/4027, 1913-32/1114, 1902-18/1907-11/ [24 so zabeležili v VJug, ker so se odločili živeti v Jugoslaviji: Pliberk], Gbbl. Kr. Mar. 2210, Gbbl. 1908-2901/3070, 1911-25/1010, 1912-27/308 [Podklošter], Mgbbl. 1905-8/2842, 1913/31/383, 1913-32/891 in Grundbuchblätter der K. u. k. Kriegsmarine (nadalje: Gbbl. Kr. Mar.) 1130 [Trg na Koroškem], Grundbuchblätter der K. u. k. Kriegsmarine Seearsenal in Pola 274/319/1916 jungen, Grundbuchblätter der Österreichisches Landsturm (nadalje: Österreich. Landsturm) 1917/8a [Železna Kapla], Mgbbl. 1902-18-2901/3894 in 1913-31/734 [Šentvid ob Glini], 1909-19/4019 in 1913-32/955 [Urlaken], Gbbl. Kr. Mar 2183, Mgbbl. 1907-12/3907 [Škofji dvor], Gbbl. Kr. Mar 1318 d in Mgbbl. 1905-8/ 2399 [Žiljica pri Podkloštru], Mgbbl. 1902-18/2901/ 3703 in 1912-29/1998 [Šmartno pri Beljaku], Mgbbl. 1903-3/605 [Dračja vas pri Celovcu], Mgbbl. 1905-8/2673 [St. Rupert pri Celovcu], Mgbbl. 1905-7/ 481 [Reichenau], Mgbbl. 1906-10/2682 [Sekira], Gbbl. O. u. B. 1322137 [Himmelberg], Mgbbl. 1907-13/4058 [Poreče pri Celovcu], Mgbbl. 1907-13/4181 [Kotmara vas], Mgbbl. 1910-20/464 [Vetrinj], Mgbbl. 1912-27/482 [Gradnica], Mgbbl. 1911-23/294 [Glanhofen pri Osojah], Mgbbl. 1908-2901/3895 [Žihpolje], Mgbbl. 1909-18/738 [Bistrica pri Celovcu], Mgbbl. 1909-17/215 [Dole pri Možberku], Konduittliste Verschiedene 2. ser. f 21/1739 [Wölkendorf], Mgbbl. 1910-22/3924 [Krotna vas], Mgbbl. 1905-8/2678 [Sepec pri Celovcu], Mgbbl. 1904-6/3214 [Dobrla vas], Mgbbl. 1905-8/2948 [Podkraj pri Velikovcu], Mgbbl 1906-10/2065 [Važenberk], Mgbbl. 1907-12/3921 [Pri Štihu pri Velikovcu], Mgbbl. 1913-34/5897 [Javorje], Mgbbl. 1913-31/358 [Remšnik], Mgbbl. 1909-19/4018 [Zitara vas], Mgbbl. 1908-14/528 in 1913-31/237 [Sv. Števan pri Velikovcu], Österreich. Landsturm 1917/73a [Rikarja vas], Mgbbl. 1903-4/2516 [Lušje], Mgbbl. 1905-8/2955 [Sovče pri Beljaku], Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 152/3660 [Drevlje pri Beljaku], Mgbbl. 1912-27/278 [Diča vas], Mgbbl. 1911-25/918 [Vajškra], Mgbbl. 1913-34/3941 [Untervollanig pri Vajškri], Mgbbl. 1913-33/3075 [Podgorje], Mgbbl. 1913-31/ 26 [Reka pri Beljaku], Mgbbl. 1911-26/4169 [Zeduška vas], Mgbbl. 1910-20/563 [Stadelbach], Mgbbl. 1908-14/528 [Bistrica pri Beljaku], Österreich. Landsturm 1917/60a [Brdo ob Baškem Jezeru], Mgbbl. 1903-4/2513 [Rute], Mgbbl. 1903-4/2446 [Megvarje], Mgbbl. 1993-3/92 [Čajna], Mgbbl. 1912-28/683 [Slovenji Plajberk], Mgbbl. 1910-21/1297 [Goriče pri Pliberku], Mgbbl. 190-21/860 [Volmat], Mgbbl. 1906-10/2272 [Prevalje], Mgbbl. 1903-4/2515 [Guštanj, sedaj Ravne], Mgbbl. 1907-13/4179 [Čaj-

dnic (razen Jugoslavije). Že navedene številke pa so dovolj visoke. Dodati jim je treba le približno 140 koroških Nemcev. Seznam Jugoslaviji izročenih virov navaja še 12 oficirjev in uradnikov,²⁷ 108 podoficirjev in 60 mornarjev.²⁸ Dodati je treba 15 oficirjev in podoficirjev ter 6 mornarjev z Gorenjske, ki so se odločili živeti v Avstriji.²⁹ Tu pa je treba poudariti, da v seznamu Jugoslaviji izročenih dokumentov manjkajo vsi uradniki (vojni pisarji, komisarji, računovodje, profesorji in učitelji, inženirji, zdravniki itd.) ter vsi tisti podoficirji v rangu oficirjev uradnikov, tj. vsi strojniki od vodje stroja (rang zastavnika) do višjega štabnega vodje strojnega pogona (položaj polkovnika), prav tako pa tudi vsi takšni podoficirji drugih strok, kakor so torpedna, artilerijska itd. Gotovo je bil med njimi tudi

nža vas], Gbbl. Kr. Mar. 2095 [Toporje], Österr. Landsurm 1917/306 a [Grebini pri Trgu].«

- 27 To so bili: navtiki: Koch Metod, Jeglič Oskar, Pirc Metod, Pirc Boris, Kern Ivan, Andoljšek Vladimir in Bernard Jeločnik, vsi iz Kranja, Anton in Henrik Klinar iz Jesenic, Ciril Wilfan iz Radovljice, komisar Pretnar Jože iz Podbrezj in vojni pisar Ciril Jenko iz Šentvida nad Ljubljano.
- 28 Podoficirje po Verzeichnissu Jugosl. državljanov razporedimo krajevno takole: 15 jih je bilo iz Kranja, 8 iz Škofje in Stare Loke, 7 iz Radovljice, po 6 iz Kamnika in Kranjske gore, 5 iz Kropce, po 4 iz Sv. Križa pri Kranju, Predoselj in Šentvida nad Ljubljano, po 3 iz Stražišča pri Kranju, Naklega, Bleda z Gorjami in Jesenic, 2 sta bila iz Homca pri Kamniku, Lukovice, Poljan pri Škofji Loki, Smednika, Breznice, Koroške Bele in Tržiča, končno so po enega podoficirja te dobe dali sledeči gorenjski kraji: Moravce, Loka pri Mengšu, Trzin, Dob, Mekinje, Nevlje, Domžale, Volčji potok, Drtija, Zgornji Tuhinj, Selce pri Škofji Loki, Kamna gorica, Preddvor pri Kranju, Mavčiče, Primskovo, Cerklje, Velesovo, Zminec, Ovšiše in Lancovo pri Radovljici, Bohinjska Bistrica in Fužine v Bohinju ter Rateče. Navadni mornarji prihajajo prav tako iz zgoraj omenjenih krajev, med neimenovanimi kraji so: Mengeš, Podrečje, Rafolče, Begunje, Jarše, Sv. Jošt, Breznica pri Kamniku, Dolsko, Zali Log in Krašica. Zanimivo je, da je vsaj 15 navadnih mornarjev tega seznama iz mesta Kamnika.
- 29 ÖStA, KA, »Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 146/3226 [oficirja sta bila dr. Lužar Jože iz Tržiča], Grundbuchblätter der K. u. k. Kriegsmarine (nadalje: Gbbl. Kr. Mar.) 457 [in poročnik fregate Gunther Theodor Hbnig z Bleda], Grundbuchblätter der Österreichisches Landsturm (nadalje: Österreich. Landsturm) 1917/221 in Grundbuchblätter der K. u. k. Kriegsmarine Seearsenal in Pola (nadalje: Seears. Gbbl.) 1408/134/1915 [podoficirji pa so bili Jožef Pavlica in Ivan Žiga iz Kamnika], Evidenz der K. u. k. Marine Patental Invaliden 4/16 [Leopold Bista iz Kropce], Mannschaftgrundbuchblätter (nadalje: Mgbbl.) 1909–19/4033 [Karl Wistan iz Kranja], Mgbbl. 1913–32/867 [Friderik Remic iz Mlake pri Kranju], H–B5/1915 [Marko Rutar iz Šenčurja pri Kranju], Österreich. Landsturm 1917/4 Ba [Slapar Jurij iz Jezerskega], Mgbbl. 1913–31/593 [Kokalj Albin iz Tržiča], Mgbbl. 1903–3/322 in Konduittliste Verschiedene ser. 2 fasc. 37/3049 [Dragan Karl in Alojz Tepina iz Radovljico], Gbbl. Kr. Mar. 2052 a [Marij Čop iz Kresnic], Mgbbl. 1909–19/3857 [in Rihard Mežik iz Jesenic].«

kak Gorenjec. Toda že iz navedenih števil lahko razberemo, da sta napredovala dva od treh gorenjskih mornarjev, torej da je le vsak tretji ostal brez podoficirskega traku. V manjši meri se je to dogajalo tudi Koroščem, saj tam dobimo po enega koroškega starešino na enega mornarja. Česa podobnega najbrž ne bomo srečali nikjer drugje. Potemtakem bi znašalo število Korošcev v zadnji administraciji avstrijske vojne mornarice po obstoječih virih okroglo 360 ljudi. Če le-tem prištejemo tedaj službujoče Gorenjce, jih z obravnavanega področja dobimo 560 ali poprečno 35 na leto.

Seštevek vseh obravnavanih znaša okrog 3600 starešin in mornarjev do leta 1902 ali 4200 do leta 1918. Ker so bili po letu 1902 zelo redki tisti ljudje, ki so potovali drugače kot z vlakom, bomo za naše nadaljnje razmišljanje uporabljali prvi seštevek.

Toda to ni vse. Upoštevati bi bilo treba tudi trgovske pomorščake. Tu pa postaja vprašanje izredno težko, ker se viri niso ohranili ali so popolnoma nedostopni. Vemo na primer za 4 koroške navtike, ki so pluli v trgovski mornarici. To so bili Ernest Justenberger, Franc Grabušnik in Vladimir Vadnov, vsi iz Celovca ter Anton Fontana iz Beljaka.³⁰ Vemo, da je bil Franc Mozer iz Celovca ladijski strojnik pri avstrijskem Lloydju.³¹ Prav tako poznamo dva trgovska kapitana iz Gorenjske tj. Mateja Gasserja iz Škofje Loke, ki je postal ladjar, ko je leta 1841 skupaj s Francem Jelovškom zgradil svojo ladjo³² in Konrada Metlo iz Kranja, ki je plul za razne ladjarje.³³ Novo pristanišče v Trstu je gradil inženir in ladjar Jožef Mauser, Gorenjec iz radovljiške okolice.³⁴ V seznamih študentov trgovsko-pomorske šole v Trstu je med deklariranimi »Kranjci« brez oznake rojstnega kraja gotovo tudi kak Gorenjec.³⁵ Toda prav nič ne vemo, koliko je bilo na trgovskih ladjah avstrijskih in tujih ladjarjev srednjega strokovnega ali priučenega kadra, kakor so na primer strojniki, krmarji, nostromi itd. Ne vemo, koliko je bilo poklicnih mornarjev. V seznamih Lloydovih pomorščakov in drugih delavcev vidimo priimke, ki bi jih lahko locirali v Kranj,

30 Kavšek, Jeglič, Klasek, Oblišar, Kernev in Kopriva 1970. V seznamu pomorščakov — šolarjev.

31 Ibid.; *Annuario marittimo* 1870–1890.

32 Pahor 1969, 10.

33 Kavšek et al. 1970.

34 Pahor 1969, 23–4; *Annuario marittimo* [od 1868 dalje].

35 *L'Istituto tecnico nautico* 1954.

Tržič, Kamnik, Radovljico in sploh na Gorenjsko.³⁶ Torej lahko mimo rečemo, da bi se seznam gorenjskih pomorščakov s tem zelo povečal.

Važno pa je poudariti naslednje. Obravnavano območje je dalo mornarici dva admirala, tj. Maksimilijana Daublebskega in Karla Žonto (Schonta) iz Celovca; prvi je bil 14 let komandant mornarice. Generalske epolette so nosili še dr. Avgust Detela iz Preske, dr. Adolf Steiner iz Celovca in superior Jurij Račič iz Preske pri Domžalah. Dalje izhaja iz tega območja pet kapetanov bojne ladje (polkovniki), tj. Franc Martinak iz Beljaka, Jožef Wilfan iz Škofje Loke, Rajmond Ferro iz Feldbacha, Konrad Wolf iz Velikovca in Viktor Vest iz Kranja. Polkovniški čin so imeli še dr. Viktor Slamnik iz Malošč, dr. Friderik Bogensberger iz St. Salvatorja in dr. Jožef Lužar iz Tržiča. Rang polkovnika so imeli višji mornariški komisar Rihard Milešič, strojni inženir Matija de Gasparo iz Beljaka in elektroinženir Rihard Canaval iz Celovca. Naj navedem še sedem kapetanov fregate (podpolkovniki). To so bili Johan Holeček in Johan Mosser, oba iz Celovca, Viljem Lang iz domačne vasi, Johan Taschwer iz Svetne vasi, Miroslav Makuc iz Slovenjega Plajberka, Franc Dworak iz Guštanja (Ravne) in Gabrijel Lazarini iz Smlednika. Predvsem pa naj poudarim dva oficirja, ki sta prišla v mornarico kot navadna mornarja – topničarja in sta se s svojo pridnostjo in prizadevnostjo povzpela do čina in položaja višjih oficirjev. To sta bila Jurij Leitgeb iz Beljaka, ki se je povzpel od mornarja do polkovnika mornariške artilerije in Jožef Fiedler iz Št. Vida, ki je službovanje v pomorski artileriji dopolnil s študijem in postal artilerijski inženir–polkovnik. Vidimo torej, da je to prav »lepa bera za hriboviti deželi, kot sta Gorenjska in Koroška.«³⁷

Tu se pa moramo vprašati, kateri so bili tisti pogoji, ki so naše ljudi privedli na morje in v mornarico. Žal nam tega ni mogoče slediti po virih. Navezani smo samo na ljudsko izročilo, ki pa se je v mnogih primerih izkazalo za zanesljivo. Prav tako smo navezani na geografsko karto gorenjskih in koroških cest. Prvi pogoj so ceste. V našem primeru pridejo v poštev predvsem naslednje ceste:

1. cesta Ljubljana–Kranj–Tržič–Borovlje–Gelovec–Šentvid ob Glini z odcepom Celovec–Trg na Koroškem,
2. cesta Ljubljana–Kamnik z odcepom za Moravče,

36 *Annuario marittimo 1859–1912*. V seznamih uslužbencev in delavcev avstrijskega Lloydja.

37 Prim. opombe s seznamami oficirjev.

3. cesta Kranj–Jezerško–Železna Kapla– Velikovec–Wolfsberg z odcepom, ki iz Sinče vasi pelje proti Pliberku, Prevaljam in Guštanju (Ravne na Koroškem),
4. cesta Kranj–Radovljica–Jesenice–Podkoren–Beljak z odcepom, ki pelje iz Rikarje vasi v Podklošter, Šmohor in dalje v Ziljsko dolino.

Manj važne so ceste, ki iz Škofje Loke vodijo v Žiri, Železnike in Kropo, iz Radovljice v Bohinj, iz Borovelj v Beljak, in iz Beljaka v Spital ob Dravi preko Bistrice in Špaterjana. Če omenjene ceste pogledamo na geografski karti, dobimo vtis pahljače, ki ima držaj v Ljubljani, skrajna roba pa v Ziljski dolini in ob izlivu reke Meže v Dravo. Skrajne severne točke te pahljače so Spital ob Dravi, ozemlje Šentvida ob Glini in pa Wolfsberg. Pogled na geografsko karto nas prepriča, da težijo glavne smeri omenjenih cest na Ljubljano in dalje na Trst. Graditelji so torej hoteli poudariti odvisnost zaledja od pomorske uvozne in izvozne trgovine.

Drugi pogoj je trgovsko blago. Vprašanje je, kakšno blago je potovalo po teh cestah, predvsem pa, kaj sta lahko Gorenjska in Koroška nudili gospodarskemu razvoju pomorstva in ladjedelništva. Izročilo, zapisano v Selcih, Železnikih, Kropi in Kamni gorici trdi, da so tamkajšnji žebtljarji in železarji izvažali ladijske žeblje. To potrjujejo tudi viri od 18. stoletja dalje.³⁸ Izročilo v Planini in Senožecah trdi, da so gorenjski furmani prepeljali ogromno voz žeblje. Podatki govorijo o trgovini z ladijskimi žebli z italijanskimi pokrajinami, npr. Ligurijo, Toskano in Markami, da ne govorimo o Benetkah.³⁹ Drugi podatki govorijo o izvozu ladijskih žebljev celo v klasične dežele železa, kakor je na primer Švedska.⁴⁰ Torej je moralo biti tega blaga res veliko.

Izročilo iz Kamne gorice, Kroke in Škofje Loke, ki ga potrjujejo tudi podatki, zapisani v Senožecah, trdi, da so iz Kroke in Kamne gorice odhajale v tržaške ladjedelnice precejšnje količine ladijskih zakovic. Isto trdi tudi izročilo na Jesenicah, v Javorniku in Žirovnici za jeseniško železo. Na Jesenicah trdijo, da so šli proti Trstu tudi liti izdelki za ladijske stro-

38 AS, [Prim. npr. Schiavuzzijeva korespondenca z ladjarjem Michelangelom Zoisom. Fotokopije v Pomorskem muzeju v Piranu.]

39 Ibid.

40 Eva Zajiček, umetnostna zgodovinarica na Švedskem, me je opozorila na gradivo o »Kranjskih in avstrijskih ladijskih žeblijih«, ki ga vsebuje državni arhiv v Stokholmu.

je in to še pred gradnjo gorenjske železnice. Vse to so prevažali gorenjski furmani.

V Bohinjski Bistrici, Stari Fužini, Srednji vasi in Bitnjah smo dobili podatke o bohinjskem profiliranem železu, ki so ga s tovarniki (kasneje z vozovi) tovorili v Trst in Benetke.

V Dobrli vasi, Železni Kapli, Šentjakobu v Rožu in v Selah smo zapisali, da so Korošci prodajali v Trst skoraj ves pridelek voska, ki so ga v ladjedelništvu uporabljali za povoščeno platno. Nekateri podatki s Koroške govore o precejšnjih količinah jadrovine.⁴¹ Toda proizvod, ki je šel na morje v velikih količinah in neprestano, je bil gradbeni, predvsem pa ladjedelniški les. Izročilo v Naklem, Podnartu, Otočah in Globokem govori o jamborih, ki naj bi šli iz jeloviških gozdov v tržaške in tuje ladjedelnice. Poleg jamborov so v Trst vozili tudi tako imenovani »merkantilni« les, ki je bil namenjen prav tako ladjedelnicam. O količinah pravijo, da so bile velike. Izročilo teh krajev potrjujejo tudi Senožejci.

Vidimo torej, da sta bili Gorenjska in Koroška stalno gospodarsko povezani s Trstom. Gotovo je, da je omenjeno blago šlo tudi v Benetke, Pulj in na Reko. Toda trgovski stiki so se marsikdaj spremenili tudi v človeške stike in to je bilo za rekrutiranje kadra poglobitvene pomena.

Tretji pogoj za odhod v mornarico so gozdarji, mornariški komisarji in komisionarji ladjedelnice, ki so skrbeli za naročila, odbiro, sečnjo in obdelavo lesa. Vsi ti so se lahko spoznali z ljudmi in po svojih možnostih vplivali na mlade fante, da so se prijavili kot prostovoljci v eno ali drugo stroko vojne mornarice ali v trgovsko mornarico ali vsaj v eno od pomembnih dejavnosti pomorstva, tj. v ladjedelnice, arsenal, pristanišča itd. Glavno je, da vemo, da so bili tudi imenovani med občasnimi propagatorji pomorstva.

Četrty in najvažnejši pogoj za odhod naših ljudi v mornarico pa so bili prav gotovo naši furmani. Vsaj od začetka 18. stoletja do izgradnje gorenjske železnice je ves promet iz Trsta čez Alpe na Koroško in v gorenjske kraje potekal po opisanih cestah. Ceste so pogojevale nastanek in razvoj furmanstva in vseh tistih organizacij, ki vplivajo na hitrejši prevoz, kakor so na primer vprežne in priprežne postaje, kjer so pretovarjali tovor in ga izročili drugim furmanom, ki so nadaljevali pot, ali pa s pripragami pomagali izpeljavati nevarne klance, kakor so bili na primer med Spodnjim Jezerskim in Kaplo čez Jezerski vrh, med Tržičem in

41 Na to me je opozorila kolegica Katarina Kobe-Arzenšek iz Tehničnega muzeja Slovenije.

Borovljami čez Ljubelj, med Kranjsko goro in Rikarjo vasjo čez Koren, med Kropo in Selcami čez Jamnik in Lajše in tako naprej. Priprežne postaje so torej bile v Rikarji vasi, Borovljah in Železni Kapli na Koroškem, v Kranjski gori, v Tržiču oz. Podljubelju in na Jezerskem na Gorenjskem. Vrsta manjših priprežnih postaj je bila tudi povsod tam, kjer so morali furmani izpeljavati nevarne klance. Priprežne postaje so služile tudi kot preprežne. Tu so se zamenjevale utrujene vprege s spočitimi, ki so nadaljevale pot. Važnejše preprežne postaje so bile v Radovljici, Kranju, Škofji Loki, Domžalah oz. Trzinu, v Tupaličah in Medvodah. Vse te postaje so zahtevale vrsto gostiln, ki so skrbele tako za dobro počutje furmanov kakor za živino in robo. Zahtevale pa so tudi vrsto obrtniških uslužnostnih dejavnosti furmanom v pomoč. Tu so se furmani radi ustavljali, se okrepčali in seveda kdaj pa kdaj pogledali pošteno v kozarec.

Relacija furmanstvo – pomorski kader se začne prav na furmanskih postajah, ali bolje rečeno v gostilnah. Pri najboljši volji nisem našel pisanih virov, razen treh ali štirih beležk v personalnih listih, ki povedo, da je nekaj bodočih mornarjev pripotovalo iz Celovca s parizarjem.⁴² Izročilo v Naklem, Dovjem, Kranjski gori, Podkorenu, Rikarji vasi, Šentjakobu v Rožu, Dobrli vasi, Železni Kapli, Tržiču, Jezerskem, Tupaličah, Škofji Loki in Trzinu navaja na Gorenjskem in delu Koroške vsaj 40 gostiln, ki so se prilagodile potrebam furmanskega prometa. Navadno so imele hleve za konje, prenočišča za ljudi, napajališča, nekatere pa tudi pokrite šupe ali lope ali kolnice za vozove, kar je prav tako spadalo pod pojem varnega počitka. Večinoma je šlo za poštene gostilne. Pripovedujejo pa tudi o grozljivih stvareh, ki naj bi se dogajale v nekaterih gostilnah. Tako smo na primer v Dovjem zabeležili podatke o grozljivi gostilni v Belcih, kjer naj bi furmani izginjali, ker jih je lakomni gostilničar pobijal in zakopaval v klet. Bodi kakorkoli, gostilne so bile namenjene furmanom, ti so se tam okrepčali, ponekje tudi prespali, medtem ko so gostilničarjevi hlapci poskrbeli za konje in vozove.

Drugo, kar lahko izluščimo iz ljudskega izročila, je to, da so se furmani nemalokrat srečali v gostilnah s komisionarji in mornariškimi komisarji, ki so na Gorenjskem in Koroškem naročali les, železo, jadrovinno, meso, kože in drugo mornarici potrebno blago. Razumljivo je, da so se ob takšnih priložnostih razgovorili o pomoči, ki jo furmani s svojim po-

42 Navadno se takšne opazke nanašajo na mladeniče palube, ki so jih starši zaupali furmanom, ti pa so jih v Trstu, na Reki ali v Kopru (v gorenjskem in koroškem primeru vedno v Trstu) izročili rekrutacijskim oficirjem.

znavanjem krajev lahko nudijo tako vojni kakor tudi trgovski mornarici. Takšne pogovore so poslušali tudi v gostilni sedeči domačini in marsikdaj, posebno če je pogovor obetal posel, napeli ušesa. To dejstvo dokazuje, da je bil določen del furmanov v zaupniškem odnosu do mornarice in da so se komisarji za svoje poslovne zveze z zaledjem obračali tudi nanje.

Tretje, kar lahko izluščimo iz ljudskega izročila, je dejstvo, da so bili furmani dobri pripovedovalci. To smo ugotovili tako na Štajerskem kakor na Dolenjskem, Gorenjskem in Koroškem. Izročilo v Naklem, Trzinu, Jezerskem, Železni Kapli, Radovljici, Kranju in Škofji Loki ter Kamniku trdi, da se je včasih v gostilniških prostorih zbralo po več furmanov, ki so se odločili za večurni počitek ali za prenočitev. Ob večerih so se pogovarjali o vsem, kar so doživljali na cestah. Govorili so o nevarnostih, o cestnih razbojnikih, o prividih, ko so vozili ponoči s Šilcem ali dvema preveč pod kapo, o pravljicah, ki so jih slišali po gostilnah itd. Toda kar je vzbujalo največjo pozornost poslušalcev, so bile pripovedi o Trstu in deloma Reki. Opisi »velikanskih« palač, kjer je delalo več ljudi, »kakor jih zmore vsaka gorenjska vas«, so seveda pritegnili pozornost. Isto velja za opise širokih in živahnih tržaških ulic z živim trgovskim vrvežem.

Še večjo pozornost so doživeli opisi vrveža v pristaniščih, vkrcavanja in izkrcavanja ladij ter živi opisi ladjedelniških žerjavov, ki so dvigali na tone blaga. Prav tako zanimivi so bili opisi ladjedelnic, ki so jih poznali tisti furmani, ki so tja vozili les, jadvovino, železo in vosek. Ljudi je zanimalo živo delo na ladjah, ki so lahko vkrcale »tisoče ton tovara«. Zgodbe o morju in mornarjih so prav tako pritegovale pozornost poslušalcev, predvsem mladine. Če smo na Štajerskem zapisali, da je imela ob poslušanju vsega tega mladina »večja ušesa kot glave«, lahko za Gorenjsko zapišemo, kar je rekla pripovedovalka iz Naklega: »Mladenice so bila sama ušesa!« Za Koroško pa je pripovedovalka iz Dobrle vasi povedala, da so »mladini kar vidno rasla ušesa« ob poslušanju furmanskih zgodb. Ko pa so furmani pripovedovali o tovorih svojih notranjskih in primorskih kolegov, tj. »o jamborih, ki so skoraj še enkrat večji od tistih, ki so jih sekali na Jelovici«, ali o vozovih, ki so bili »natovorjeni z velikanskimi hrastovimi in Cerovimi hlodi«, ki so jih raztovarjali v ladjedelnicah, so pozornost poslušalcev tako napeli, da se je marsikateri mladec na tihem že »odločil potovati, videti in poskusiti«, kot je rekel star mornar iz Jesenic. To je še bolj učinkovalo, če so pripovedovali o velikih čezoceankah iz železa ali o velikih in lepih jadrnikih, ki so še ob koncu 19. stoletja kdaj pa kdaj razvili svoja jadra v starem tržaškem pristanišču. Na odhod v vojno morna-

rico je posebno vplivalo pripovedovanje o lepih in močnih vojnih ladjah, ki so se pogosto pokazale tudi v Trstu in so jih vsaj nekateri furmani prav dobro poznali.

Dalje lahko iz ljudskega izročila povzamemo, da so bili furmani dobri pevci. To velja še posebej za Korošce, »ki jim vsaka melodija tiči v ušesih že od rojstva«. Tako je gotovo, da so širili pomorsko pesem od morja v notranjost. Romantični motivi, kakor so »Barčica«, »Pojdi z menoj«, »Zaplula je barčica moja« in druge so se kaj rade »oprijele spomina« in se razširile med gorjance, ki so jih peli skupaj s svojimi romantičnimi motivi.

Furmanskemu pripovedovanju se je marsikdaj pridružilo tudi pripovedovanje voznikov poštnih, potniških in luksusnih kočij, ki so imeli svoje postojanke v furmanskih gostilnah. K temu so kdaj pa kdaj pristopili še domači gozdarji s svojimi gosti iz mornarice. To je imelo uspeh. Marsikateri mladenič se je odločil in se prijavil za prostovoljca v mornarici. Marsikateri oče je – želeč svojemu »drugo ali tretjerojencu boljše življenje« – zaprosil furmana, da bi ga odpeljal do Trsta ali Reke. Tako so furmanske pripovedi in pomorske pesmi odločale o usodi marsikoga, ki je bil tako ali drugače namenjen iskati svoj kruh izven domačega posestva ali domačega kraja.

Vosek, zakovice, profilirano železo, železni odlitki, jadrovina, kože, les, živilski artikli in drugo, vse to je šlo tudi v vojno mornarico. Do izgradnje gorenjske železnice, pogosto pa tudi kasneje, so to blago prevažali furmani. Tako so se seznanili z mornariškimi komisarji in marsikaterim rekrutacijskim oficirjem. Tako lahko upravičeno rečemo, da so furmani propagirali vojno pomorstvo pod vplivom oficirjev in uradnikov vojne mornarice. Na Štajerskem in Notranjskem smo zapisali, da »so slikali vojno mornarico v najlepših barvah«, da so govorili o »potovanjih okoli sveta«, o »spoznavanju dežel in ljudstev« in o »dohodkih«, ki jih je obetala vojna mornarica. Ker so o težavah pomorskega poklica, o nesrečah in brodolomih govorili mnogo manj, je razumljivo, da so hoteli dati svojemu propagandnemu pripovedovanju težo s poudarjanjem pozitivnih strani vojnega pomorstva. Mnogokrat je uspevalo, ker je bilo pripovedovanje »tako neizmerno vabljivo«, smo zapisali pri pripovedovalki v Železni Kapli. »Najbrž se je plemenita Baillonova mama zato odločila, da je zaupala svojega sina furmanu!« To je povedala ista pripovedovalka. Dogodek sam pa je iz leta 1918, ko je Wolfgang Hugo Baillon odpotoval v mornarico kot oficirski aspirant. Imel je 20 let.

Imamo torej vso pravico reči, da je bila propaganda, ki so jo furmani kdaj pa kdaj s pomočjo gozdarjev in komisarjev opravili za rekrutacijo vojnopomorskega pa tudi drugega pomorskega kadra, neprecenljivega pomena. Le tako je mornarica lahko dosegla stalen dotok prostovoljcev, ki so prihajali tako iz krajev ob glavnih kakor iz krajev ob stranskih cestah, ki so služile furmanskemu prometu. Opazimo pa še drugo vlogo, ki so jo imeli furmani pri rekrutiranju mornariškega kadra. Navadno so se vpisani prostovoljci dogovorili s furmani, prisedli na njihove vozove in z njimi potovali do Trsta ali Reke, tj. do rekrutacijskih oficirjev, ki so jih napotili v vojne enote. Konservativni slovenski in nemški kmetje in mali obrtniki so tudi dečke, ki so potovali v mornarico kot mladeniči palube, stroja in krmila, rajši zaupali furmanom kot pa potniškimi kočijam. Izročilo v Železni Kapli, Velikovcu in Dobrli vasi trdi, da ni šlo toliko zaradi stroškov kočije, kolikor za to, da so furmani bolje poskrbeli za dečke, kot je to mogel storiti kočijaž. Zanimivo je, da so tudi furmani, ki so bili vdani pijači, opustili svojo razvado, ko so prevažali omenjene dečke. Lahko celo z izročilom trdimo, da so zanje dobro preskrbeli. Jamčili so varen prevoz in z njimi delili »popotnjo«. Utrujene in zaspane dečke so spravili na primerno ležišče in jih pokrili s plašči in odejami. Bedeli so nad njimi, kakor bi resnično predstavljali starše. Etape vožnje so si razdelili tako, da so v največjih furmanskih centrih poskrbeli za toplo juho, mleko ali kakšno brezalkoholno pijačo. Zato lahko rečemo, da so bili furmani vredni zaupanja staršev. Nismo zabeležili primera, da bi pripovedovalci v tem pogledu omalovaževali ali slabo sodili o tej furmanski dejavnosti. Iz tega izhaja, da je bilo zaupanje staršev upravičeno. Jasno tudi vidimo, da si tega zaupanja niso želeli zapraviti. O tem izročilo ne dopušča niti najmanjšega dvoma.

Na vprašanje o pogostnosti takšnih prevozov s Koroške in Gorenjske smo dobili le splošen odgovor, da niso bili zelo pogosti. Če pomislimo, da je v 90 letih od 1812 do 1902 odšlo v mornarico okroglo 3600 starešin in mornarjev, tj. v celotnem obdobju poprečno 40 na leto, takšni prevozi res niso bili pogosti. Pogostejši so bili v juniju in septembru (razen seveda vojnih let), tj. v pravih rekrutacijskih mesecih. Računati pa moramo tudi s tem, da se je velika večina bodočih oficirjev peljala s kočijami in kasneje z železnico. Gotovo je tudi dobršen odstotek mornarjev izbral to pot. Tako lahko domnevamo, da so gorenjski in koroški furmani prepeljali na morje okoli 60 % obravnavanega kadra, kar pomeni okoli 30 na leto. To sicer ne pomeni mnogo, vendar če podatke prenesemo na celot-

no slovensko ozemlje, dobimo kar pet mornariških čet na leto, sestavljenih v 75 % s Slovenci. Takšen je bil prispevek slovenskih furmanov k mornariškemu kadru.

Izročilo v vseh obravnavanih krajih daje slutiti, da so bili tako slovenski kakor nemški furmani sporazumni v tem, da je treba mornarici pripomoči do dobrega prostovoljskega kadra. Po tem, kako pogosta so bila napredovanja, lahko sklepamo, da so zbirali naj inteligentnejše otroke in mladince, torej takšne, ki so zaradi svojih umskih sposobnosti imeli že v sebi potencialno možnost napredovanja. To potrjujejo tudi rubrike o znanju jezikov. V primeru Korošcev in Gorenjcev je bilo zelo malo takih, ki so ob prijavi podatkov navedli znanje enega samega jezika, in še ti so bili povečini Nemci. Naši ljudje so poleg slovenščine navajali vsaj še en jezik, pogosto pa tudi dva in več. Z vidika takšne izbire in takšnega delovanja, z vidika propagande, miselnosti in celotne njihove usmeritve, moramo obravnavati tudi gorenjske in koroške furmane kot zavestni pomorski element. Oni so med svojimi ljudmi širili in poglobljali pomorsko miselnost. S svojimi pripovedmi, ki so bile včasih tudi pretirane, vendar dobronamerne, s pesmijo in propagando, spoznavali ljudi z morjem in pomorstvom v svoji bistveni celoti. To pa pomeni tudi, da so pri svojih ljudeh večali občutek pomembnosti, ki ga narodu daje močna obrambna mornarica, urejena trgovska flota in mednarodna pomorska trgovina. Pri poslušalcih samih je želja po drugačnem življenju, po potovanjih, s katerimi bi uspeli spoznati čim več sveta in morda po avanturah, ki si jih mladina podzavestno obeta, opravila ostalo. Naj zaključim z mislijo, da so furmani s svojim delovanjem dejansko ustvarili naš pomorski kader, našo pomorsko tradicijo. Ob tem je pomembno reči, da še danes prihaja na morje odličen kader z bivših gorenjskih furmanskih postaj.

Opombe

Vsi originalni viri, ki sem jih uporabil za to razpravo, so v mornariškem oddelku Vojnega arhiva na Dunaju: Österreichische Kriegsarchiv – Marine Archiv – Personalakten. V opombah to oznako opuščam in navajam samo kratice posameznih personalnih skupin virov. Te so:

C.L. = Conduitliste

EMP = Evidenzblätter der K. u. k. Marine Pensionirten

EMPI = 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. Dampfmaschinenisten = Grundbuch der K. u. k.
Kriegsmarine Dampfmaschinenisten

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 = Grundbuchheft der Marine Isolierten

K.L. Vseh = Konduitleiste Verschiedene

Kom. Gbbl. = Grundbuchblätter der K. u. k. Marine
Kommandierte

Marticola = Matricola degli aspiranti e allievi del Collegio di
Marina 1811– 1848 in Venezia

Mgbbl. = Mannschaftsgrundbuchblätter, ki se deli na tri serije.

Prva še posebej na

Z/C = Zeugskorp

M/C = Matrosenkorp

Fl = Flottille

Österreich. Landstrum = 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 bene-
škega arsenala)

SIA = Samt Index der Ärzte

VJug = Verzeichniss über die abgeführte Personal - dokumente
jugoslawischer Staatsbürger

Številke pomenijo uporabljeno knjigo ali fascikel, številko dokumenta
in v posameznih primerih letnice.

Viri in literatura

Arhivski viri

AS: Arhiv Republike Slovenije.

KA: Österreichisches Staatsarchiv, Kriegsarchiv.

Literatura

Annuario marittimo. 1859–1912. *Annuario marittimo dell' I. R. Governo marittimo*. Trst: Stabilimento Letterario Artistico J. Ohswaldt, nato Tipografia Lloyd Austro-Ungarico, nato Tipografia Lloyd Austriaco.

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.

L'Istituto tecnico nautico. 1954. *L'Istituto tecnico nautico »Tommaso di Savoia, Duca di Genova« nel bicentenario della sua istituzione: 1754–1954*. Trst: Istituto Tecnico Nautico di Trieste.

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

— — —. 1978. »Vloga furmanstva pri rekrutiranju avstrijskega pomorskega kadra (s posebnim ozirom na Štajersko)«. *Časopis za zgodovino in narodopisje* 49 (14): 92–9.

Slovenski cestni križ kot faktor rekrutiranja pomorskega kadra v naših deželah (1812–1941)

Slovenski prometni križ, o katerem je bilo že veliko pisanja in je še danes v marsičem uganka, je gotovo najpomembnejša prometna žila, ki povezuje severnojadranska pristanišča z osrednjo ter delom vzhodne in jugovzhodne Evrope. Južna Nemčija, Češka, Avstrija, Madžarska s Sedmograško, velik del Hrvaške in Severne Srbije, vse to je bilo povezano z morjem po cestah, ki peljejo čez slovensko ozemlje. Cesta Dunaj–Trst prek Gradca, Maribora, Ljubljane in Postojne je bila že v 18. stoletju ena najpomembnejših prometnih žil tedanje Evrope. Že v srednjem veku je šlo po njej na tisoče tovorov letno, bila je pogosto barometer gospodarske in politične situacije Srednje in jugovzhodne Evrope. Po pomembnosti ji sledita cesta Celovec–Borovlje–Kranj–Ljubljana in cesta Zagreb–Brežice–Novo Mesto–Žužemberk–Grosuplje–Ljubljana, ki se v slovenski prestolnici spojeta s cesto Dunaj–Trst, torej s severnim Jadranom in Srednjo Evropo, in z njo tvorita znameniti slovenski cestni križ. Približno istim smerem je bila kasneje prilagojena gradnja železnic, ki so imele za enega osnovnih ciljev povezati zaledje z morjem in odpreti pot industrijskemu in trgovskemu razvoju zaledja. Res je, da je bil predvsem mišljen razvoj nemškega zaledja in nemškega gospodarstva v Avstriji, vendar so bile posledice gradnje cest in železnic ugodne tudi za naše kraje. Še celo več! Tako ustvarjen prometni križ je bil eden od zgodovinskih faktorjev, ki so Slovence združili v enoten narod. V tej razpravi se bomo naslonili skoraj izključno na ceste kot najstarejše in najbolj popularne prometne zveze pri nas.

Analiza do zdaj objavljenih podatkov o imenovanih cestah odkrije v prvi vrsti naslednje:

1. Večji del tras so projektirali že Rimljani, po njih so se kretale rimske legije s stotinami vozov prateža, ki je bil namenjen v Podonavje in zahodno Podravje in od tam spet v Italijo.
2. V srednjem veku imamo podatke o tovorih, ki so šli od morja preko Ljubljane v vse tri smeri, ki jih »križ« nakazuje.¹
3. Z ureditvijo tako imenovane »cesarske ceste« prek Senožeč, Razdrtega, Hrenovic, Postojne v Planino in naprej v Ljubljano dobivajo prometne zveze prek našega ozemlja vse večji pomen.²

1 Gestrin 1965, 37.

2 Ibid., 200.

4. Pomen »križa« se je še povečal na začetku 18. stoletja, ko je Karl VI. razglasil svobodno plovo po Jadranu³ in ustanovil svobodni luki na Reki in v Trstu.
5. Nasproti 16. stoletju, ko imamo podatke o deset tisočih tovorov v obe smeri, se v 18. stoletju pojavljajo podatki o »milijonih kubičnih čevljev lesa«, ki potujejo iz zaledja v Trst.⁴ To se nadaljuje tudi v 19. stoletju, v veliki meri celo po izgradnji železnic.

Jasno je, da so tisoči tovorov in vozov zahtevali tisoče tovornikov in furmanov. Brez človeka, ki je bil zainteresiran za promet in trgovino, bi ceste ne pomenile nič, kakor bi bile brez pomena ladje brez posadke. Človek je torej vzdrževal celoten promet po kopnem in po morju. Toda nemalokrat je bilo pomorstvo odvisno od prometa na kopnem. Prav tako je bil kadrovski sestav ladij in mornaric odvisen od ljudi, ki so opravljali in vzdrževali promet po kopnem. Zato ni čudno, če že v beneškem in še posebej v avstrijskem pomorstvu že zelo zgodaj srečamo ljudi iz zaledja, tj. Čehe, Poljake, avstrijske Nemce, Srbe, Romune, predvsem pa Slovence in Hrvate z onkraj goratih predelov, ki ločijo Dalmacijo od kontinentalnega dela Balkana. Toda tu je treba ločiti med tistimi pomorščaki, ki so prišli z območja magistralnih cest in tistimi, ki so prišli iz popolnoma kmečkih predelov. To velja predvsem za Slovence, ki jim je – poleg drugega – prav cestni križ odprl pot v pomorstvo. K temu so mnogo pripomogli tovorniki in furmani. Zato bomo opazili, da so naši mornarji prihajali predvsem iz krajev ob magistralnih cestah, zlasti pa od zgoraj omenjenih cest. Toda tega vprašanja ne moremo razložiti, ne da bi si ogledali, kakšno je bilo rekrutacijsko stanje mornarice pri nas.

Valorizacije mornariškega kadra v slovenski preteklosti ne moremo opraviti, ne da bi poznali kadrovska administrativna razdoblja, po katerih najbolje spoznamo, kdaj in kako so naši mornarji odhajali na morje. Vprašanje kdaj je važno zato, da lahko določimo, ali je šlo za prisilno ali prostovoljno rekrutacijo. Vprašanje kako je važno zato, da spoznamo, od kod ideja odhoda na morje in način prevoza do rekrutacijske postaje. Po drugi strani nam administracije objasnijo odnos komandnega kadra do mornariškega moštva. Važno je npr., kateri komandanti so rekrutirali najmlajši ali vajenski kader, tako rekoč otroke, ki jih imenujemo mladeniče palube (Schiffsjunge) ali stroja (Maschinenjunge) ali krmila

3 Ujević in Krleža 1961, 608.

4 Podatek mi je ustno posredoval dr. Jože Šorn, za kar se mu iskreno zahvaljujem.

(Steuernjunge). S tem lahko pojasnimo, ali je bil določen komandant napreden in daljnoviden ali konservativen in kratkoviden.

Enako je treba obravnavati vprašanje napredovanj. Ni vseeno, ali je v določenem času napredovalo več ali manj mornarjev. Napreden komandant je izdal navodila, kako ravnati s kadrom in kako doseči, da napredujejo sposobni mornarji. Konservativnemu komandantu je bilo to skoraj vseeno. Lahko že vnaprej rečemo, da je bil slovenski kader kvaliteten prav zaradi visokega odstotka napredovanj. Toda pogled v kvaliteto nam bo mogoč, če bomo naš kader primerjali s kadrom drugih narodov Avstrije.

Štetje starešinskega kadra neke narodnosti ima svoj smisel, če ga lahko v odstotkih ali po številu primerjamo z navadnim mornariškim kadrom iste narodnosti in dobljeno razmerje primerjamo s številkami drugih narodnosti. To nam odkrije vrednost našega kadra. Zaradi tega so vsaj delne primerjave nujne. Ker pa v tej razpravi ne bo govor o celotni problematiki slovenskega mornariškega kadra, bomo poskusili dati tiste primerjave, ki jih zajeta problematika dopušča.

Administrativna obdobja avstrijske mornarice

Doba avstrijske vojne in trgovske mornarice je bila za naš pomorski kader odločilna tako glede šolanja kakor drugačnega rekrutiranja kadra. Sprva so komande sprejemale le formirani pomorski kader iz Trsta, Reke, Hrvaškega Primorja, Boke Kotorske, otoka Krfa, južne Italije in papeške države. S pripojitvijo beneške države po Napoleonovih vojnah je prišlo do prevzema ostankov beneške flote, beneškega kadra in, kar je za nas najvažnejše, do prevzema beneške vojnopomorske akademije, ki je do leta 1848 šolala bodoči oficirski kader. Podoficirje so »šolali« tako, da so dali sposobne mornarje izučiti tujim podoficirjem, »gostom« avstrijske mornarice (Gast). Na začetku so nove podoficirje usmerjali predvsem v palubo in artilerijsko stroko, ki sta svoj kader formirali pod nadzorstvom gostov, kakor tudi v pomorsko izkrcevalno pehoto, ki je bila tedaj najštevilnejši del mornarice in so jo urili pehotni oficirji in podoficirji. Precej kasneje je prišla v poštev strojna stroka. Okoli leta 1849 se pojavijo še druge stroke, med njimi sanitetna, kuharska in podoficirski proviant, kar pa za naše mornarje tedaj še skoraj ni prišlo v poštev. Mnogo kasneje se pojavijo elektrostroka, torpedistika in druge moderne stroke. Nekaj Slovencev bomo srečali tudi v njih.

Avstrijske mornariške oblasti so kadrovsko administracijo prevzele od Benetk. Za oficirje so tedaj obstajale temeljne knjige v italijanskem je-

ziku, ki so jih vodili vse do leta 1848.⁵ Isto velja za učence akademije. Za moštvo so obstajali temeljni listi, najprej v italijanščini, nato v nemščini. Listi so spremljali posameznike od začetka do konca kariere.⁶ Viri se po letu 1848 izpopolnjujejo, dobivajo večji obseg in boljšo preglednost. Vse se v naslednjih desetletjih še dopolnjuje. Tako lahko administrativno zgodovino avstrijske mornarice delimo na naslednja obdobja:

1. Obdobje do leta 1848, ki ga lahko imenujemo tudi beneško obdobje. Do leta 1812 nam je kadrovsko skoraj popolnoma neznan, ker so se viri skoraj v celoti zgubili. Leta 1812 je mornarica prevzela beneške obrazce in jih v tridesetih letih nekoliko izpopolnila z nekaterimi dodatnimi rubrikami, med katerimi je tudi neobvezna rubrika o znanju jezikov. Ko so se Benetke leta 1848 uprle ter zajele približno polovico flote in skoraj ves štab mornarice, je bilo to obdobje prekinjeno.
2. Obdobje od leta 1849 do 1868 lahko imenujemo tudi von Dahlerupovo administrativno obdobje. Danski admiral Hans Birch von Dahlerup je tedaj prevzel komando avstrijske vojne mornarice, odpravil večino italijanskega kadra in ga nadomestil z ljudmi iz Trsta in okolice in globokega tržaškega zaledja, z Istrani in hrvaškimi Primorci. Dahlerup je uvedel prostovoljsko rekrutacijo kadra in odpravil kazensko rekrutiranje, ki se ni vedno obneslo. V tem obdobju so bile izdelane knjige ocen za ves oficirski kader.⁷ Ko so po pokoritvi Benetk spet dobili v roke arhiv prve administracije, je nastalo nekaj zmede; stari mornarji so imeli po dva temeljna lista, ki so jih pisarji neredno izpolnjevali. Tako je postalo službovanje nepregledno. Za Dahlerupa velja poudariti, da je uvedel stalno prakso rekrutiranja mornariških vajencev.

5 ÖStA, KA, [To so knjige z naslovom »Protocollo-matricola della Cesarea Regia Marina« in »Matricola degli Aspiranti e Allievi del Collegio di Marina 1811–1848 in Venezia. Hranijo jih v Vojnem arhivu na Dunaju, oddelek »Marine«, zbirka »Personalakten«, od koder so vsi personalni viri, ki jih uporabljam v tem delu za avstrijsko vojno mornarico.]

6 ÖStA, KA, »Matricola dei Marinai della Cesarea Regia Marina in Mannschaftgrundbuchblätter [Sledijo nemški listi z naslovom: »Grundbuchheft der Mannschaft«, ki pa se v celotni skupini od leta 1812 do 1918 imenujejo Mannschaftgrundbuchblätter«. Skrajšano: Mgbbl.]«

7 ÖStA, KA, »Conduitleste« [Ocene so bile sprva letne, kasneje polletne in nato četrtletne.]

3. Obdobje od leta 1868 do 1882. Reforme v Dahlerupovi administraciji se je lotil največji strateg, vendar najslabši birokrat avstrijske mornarice – Wilhelm Tegetthoff. Reforma je bila izvršena leta 1869. Formularji kvalifikacijskih listin so dobili nove rubrike za oceno vseh lastnosti in sposobnosti prizadetih.⁸ Moštvo je dobilo rubriko za vpisovanje znanja jezikov, kar je postalo obvezno. Pri tem se je za Slovence in Hrvate uveljavilo načelo da so svoj »kranjski«, »ilirski«, »slovenski«, »vindišarski«, »štajerski« ali celo jugoslovanski jezik vpisovali praviloma na tretjem mestu za obveznim nemškimi in italijanskimi. Tegetthoff je napravil isto napako kot Dahlerup.⁹ Med nove personalne liste je dal pomešati stare, zato preglednost nad kadrom ni bila nič boljša.
4. Obdobje od leta 1883 do 1902. Leta 1883 je nastopil komandant mornarice Maksimilijan Daublebsky von Sterneck iz Celovca. Priprave za reformo administracije je izdelal že prej in je reformo izvedel že prve mesece svojega poveljevanja. Najprej je pometil temeljne liste moštva. Listi so dobili drugačno obliko in deloma vsebino. Predvsem je prihranil več prostora za ocene in napredovanja. Uvedel je prakso »napredovanja ne glede na narodnost«, torej po sposobnosti. To je slovenskemu moštvu, ki je hitro dojemalo posamezne stroke in se popolnoma vključilo v mornariške vrste, zelo koristilo. Odstotek napredovanj se je naglo povečal. Daublebsky je razširil prakso sprejemanja »vajenskega« kadra, in prav med tem je bilo največ bodočih podoficirjev. Glede oficirjev je uvedel enotne kvalifikacijske liste, kjer je bilo treba vestno oceniti oficirjevo znanje in sposobnosti najmanj enkrat na leto. Podpisano oceno neposrednega starešine je moral preveriti in soppodpisati višji oficir. To je dalo ocenam sicer strožjo, vendar pravičnejšo vsebino in obliko. Za takšen odnos do kadra je imel Daublebsky globoke razloge. Bil je med tistimi oficirji, ki so izbojevali bitko pri Visu, in njegov delež pri zmagi nad Italijani ni bil majhen. S svojimi prijatelji je že v šestde-

8 ÖStA, KA, [To so »Qualificationsliste«, ki so priložene vsem personalnim mapam oficirjev. Nekatere so se izgubile, druge so bile na prevozu poškodovane, tretje so ostale nepopolne. V zbirki je 6512 kvalifikacijskih listin do leta 1917. Ker pa so bili po prvi svetovni vojni izročeni državam naslednicam dokumenti vseh živečih oficirjev, je razumljivo, da to število ni popolno.]

9 Ritter von Attlmayr 1896.

setih in sedemdesetih letih zaskrbljeno opazoval rast italijanskega imperializma, ki se je kazal v pretirani oborožitvi. Zato je hotel imeti dober kader – trden in strokovno preizkušen – in to mu je uspelo. S takšnim kadrom je ustvaril štab mornarice, ki je bil politično in vojaško sposoben dokazati dunajski vladi nevarnost, ki jo za avstrijske vojaške in politične koristi predstavlja težko oborožena in iz leta v leto večja italijanska flota na Jadranu. Strokovnjake, ki so to dokazovali, je zbiral tudi med Slovenci. Tako sta na primer Karl Schonta (Žonta) iz Celovca in Rihard Pogačnik iz Trsta dokazala potrebo po močni obrambni mornarici.¹⁰ Kakor bomo videli, se je Daublebsky preveč zagnal v načrtovanje in izgradnjo nove mornarice, da bi lahko pazil tudi na »malenkosti«, kakršna je bila personalna administracija. Posebno v zadnjih letih pred smrtjo (umrl je leta 1897) se mu je nekako izmuznila iz rok.

5. Obdobje od leta 1903 do 1918. Admiral Herman von Spaun je personalno administracijo reformiral in posodobil leta 1903, ker je opazil, da ni spremljala razvoja. Kot komandant mornarice je von Spaun sledil obrambni koncepciji Daublebskega, vendar je moral upoštevati vedno bolj grozeče politično stanje Evrope, ki je napovedovalo vojno in politično stanje v Avstriji, kjer je bilo nezadovoljstvo narodov na enem od svojih viškov. Poleg tega so se pojavile nove stroke. Torpedistika, podvodno minerstvo, moderna strategija, elektrika in do neke mere tudi telegrafija so zahtevale drugačno šolanje in drugačno razporeditev kadra. Personalni listi von Spaunove administracije ustrezajo vsem zahtevam novih strok. Ker so zasnovane na tedaj najmodernejših administrativnih principih, jih je celo tak administrativni genij, kakršen je bil veliki admiral Haus, ocenil za zgledne. Toda v personalnih listih se poleg strokovnosti, ki je bila poudarjena do skrajne mere, pojavi tudi politika. Vsak personalni list je imel odslej rubriko o politični zanesljivosti ali nezanesljivosti. Tudi iz tega se da sklepati o nezadovoljstvu, ki je vladalo med narodi Avstrije. Oznako P. V. so vnašali, kakor hitro se je pojavil dvom o politični zanesljivosti prizadetih. V službenih knjižicah, ki smo jih zbrali na terenu, smo jih nekaj dobili. V personalnih listih pa

10 ÖStA, KA, »Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 209/5111.«

so bile v celoti izrezane tako za avstrijske državljane kakor za državljane držav naslednic, da bi preprečili preganjanje posameznikov pri novih oblasteh. Rubrika je bila izrezana tudi iz tistih temeljnih listov, kjer oznake P. V. ni bilo in so veljali za »čiste«. Von Spaunova reforma se je obdržala do konca prve svetovne vojne.

Takšna periodizacija mornariških kadrovskih administracij velja predvsem za moštvo in podoficirje. Za oficirje, h katerim prištevamo tudi zdravnike, sodnike in vojaške duhovnike, in za uradnike, h katerim prištevamo vse vrste inženirjev, strokovne oficirje, ki so napredovali iz podoficirskih vrst, profesorje in učitelje mornariških šol ter delovodje v arsenalih in drugih delavnicah, bi morala biti periodizacija nekoliko drugačna, vendar so razlike tako malenkostne, da jih ne bomo jemali v poštev. Isto velja za mornariški pomožni personal.

Enako bomo tretirali znane slovenske oficirje trgovske mornarice, ker pri njih ni mogoča točnejša periodizacija, ki bi upoštevala splošne značilnosti določenega obdobja. Sicer pa kdor pazljivo spremlja razvoj avstrijske trgovske mornarice, opazi, da je njen napredek mnogokdaj odvisen od stanja, ki je trenutno vladalo v vojni mornarici. Podobno velja za šolanje kadra, kajti kriza v prevozi povzroča tudi krizo v zaposlitvi, konjunktura v prevozi pa zahteva pospešeno šolanje.

Lahko bi rekli, da na prvi pogled vse to nima nikakega opravka s slovenskim cestnim križem. Vendar ni tako. Ko je Dahlerup zahteval od feldmaršallajtnanta Gyulaija nov mornariški kader, je narisal na zemljevid dva polkroga. Prvi je zajel del Soške doline, Vipavsko in Kras, del Notranjske in del Istre. Drugi je zajel vse Posočje, večji del Koroške, vso Kranjsko, del Štajerske in velik del Hrvaške. Iz prvega kroga naj bi prišlo v mornarico 8000 novih mornarjev, iz drugega nadaljnjih 8000. Dejansko je Dahlerup s tem nakazal, da je treba mornarje iskati v »hrbih«, tj. v zaledju. Ker pa ni poznal naših krajev je nekoliko precenil ljudske zmogljivosti obeh polkrogov in je od tod dobil nekoliko manj ljudi, kot je pričakoval. Ostalo je prišlo iz še globljega zaledja, tj. iz notranje Hrvaške, Madžarske in Avstrije. Vse te ljudi je sprva – razen seveda Tržičanov, Rečanov in slovenskih in hrvaških ribičev – lahko uporabil le za izkrcevalno pehoto in artilerijo. Če se vprašamo, od kod so vsi ti ljudje prišli, bomo nujno naleтели tudi na kraje ob magistralnih cestah in njihovi neposredni bližini. In v tem je imel naš cestni križ odločilno vlogo.

Jedro Dahlerupovih »krogov« je bil vsekakor Trst z okolico. Novi komandant mornarice se je zavedal, da bo najboljše mornarje dobil tam. Pravilno pa je sklepal, da se bo odzvalo tudi zaledje, če odpravi prisilno kazensko mobilizacijo kadra. Z uvedbo prostovoljne mobilizacije je odpravil strah pred ladjami. In »hribovci« so se odzvali. Od tod tudi rek avstrijskih mornariških oficirjev, da »je treba dobre mornarje iskati v hribih«. Spoznali pa bomo, da pomenijo »hribi« predvsem bližino magistrálnih cest.

Prvo obdobje

Ustvariti mornariški kader po Napoleonovih vojnah ni bilo lahko. Avstrija je združila ostanke svoje prejšnje vojne mornarice z ostanki beneške vojne flote, ki je v zadnjem desetletju 18. in v prvem desetletju 19. stoletja utrpela znatne izgube. Toda združili sta se dve težko prizadeti floti, od katerih je bila beneška precej zastarela in za boj na odprtem morju že neuporabna. Toda tudi takšna in tako ustvarjena mornarica je potrebovala kader. Vodstvo mornarice je bilo mešano, tj. avstrijsko in beneško, zato so vprašanje kadra rešili s kompromisom. Na beneških ladjah so zadržali beneški kader in ga ojačali s skupino avstrijskih, najbrž nepomorskih oficirjev. Za avstrijske ladje pa so naročili kader v Dalmaciji, Boki Kotorski, na otoku Krfu, v Istri in Trstu.¹¹ Avstrijski vladi se je zdelo potrebno kontrolirati mornariški kader, ker ga je imela za nezanesljivega. Zato je dala šolati prve oficirje iz dežel, ki so veljale za cesarju zveste. Tako so prišli v akademijo avstrijski Nemci, Madžari, Cehi, Hrvati in polagoma tudi Slovenci. Potrebno je bilo novo mornariško vodstvo. Sodniki in sodni pisarji so morali biti iz starih avstrijskih dežel. Svoj delež so prispevale tudi slovenske dežele. S cestnega križa so prišli trije oficirji sodne stroke. Prvi je bil Matija Kermajer iz Šentvida ob Glini, v to funkcijo določen že leta 1809. Po činu je bil nadporočnik.¹² Leta 1812 sta mu sledila Ksaver Reddy iz Novega mesta¹³ in Ignac Prettner iz Celovca¹⁴, prvi kot poročnik, drugi kot kapetan sodne stroke. Reddy in Kermajer sta bila šolana pravnik, medtem ko je bil Prettner verjetno samo dober poznavalec vojaške-

11 Skoraj celotna serija »Matricole« navaja kader vrnjenih območij. Posebno veliko je Benečanov in Krfanov, Avstrijcev pa izredno malo.

12 ÖStA, KA, »Conduitleiste 1917 fasc. 1.«

13 ÖStA, KA, »Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 188/4594.«

14 ÖStA, KA, »Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 181/4423.«

ga prava. Leta 1814 sta bila poslana v mornarico pehotni nadporočnik Karl Čížek iz Celja (roj. v Šmarjah pri Jelšah)¹⁵ in preskrbovalni uradnik Ferdinand Kanzler iz Celovca.¹⁶ Ker so oficirji in uradniki teh strok prihajali tudi od drugod, kaže, da je hotela vlada imeti nadzor tudi nad pomorsko pehoto in vso preskrbo. To bi bilo za prvo desetletje nove avstrijske mornarice vse, če ne bi morali upoštevati tudi policijskih oblasti. Te so v mornarico poslale nekaj mladostnih prestopnikov, ki so se jih na svojih območjih hotele znebiti. Tak prestopnik je bil Ljubljčan Franc Zupan, ki so ga izročili mornarici leta 1818 s 16-letno obveznostjo. Leta 1826 je bil povišan v desetnika, nakar je bil premeščen in se za njim izgubijo vse sledi. Tak način rekrutiranja je bil še običajen, zato dodamo kakšnih 30 do 50 prestopnikov, ki pa niso napredovali. Precej jih je prišlo iz Štajerske.

Bodi da je bilo kadra dovolj, bodi da vlada mornarici ni pripisovala večjega pomena, se nov oficirski kader z našega območja ne pojavlja več do leta 1823, ko je odšel v Benetke v Ljubljano priseljen Čeh Anton Bourguignon pl. Baumberg, ki je kasneje prevzel komando mornarice.¹⁷ Leta 1826 sta nastopila službo v mornarici brata Jakob in Pavel Schaesburger iz Ljubljane, ta kot mornariški administrator, oni kot sodni pisar.¹⁸ V tem času je mariborska policija poslala v mornarico vsaj 7 prestopnikov. Med njimi je bil leta 1821 Tomaž Vračko, ki je leta 1852 napredoval v nadporočnika mornariške artilerije.¹⁹ Leta 1856 pa je bil upokojen z vsemi častmi, kar pomeni, da se je odlično obnesel.

Impulz za rekrutiranje novih ljudi iz zaledja je dal v Trstu živeči in morda tudi rojeni kapetan bojne ladje Matej O'Flannagan, ki je bil od leta 1828 namestnik komandanta mornarice. Po njegovi zaslugi se je leta 1826 začelo načrtno šolanje dijakov iz zaledja. Poleg nemških, čeških in madžarskih dijakov najdemo tudi nekaj Slovencev, med njimi sta Franc

15 ÖStA, KA, »Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 238/5874.«

16 ÖStA, KA, »Conduitliste 1831/37 fasc. 2.«

17 ÖStA, KA, »Index Rückwärts der Gb. der pensionire Admirale und Stabsoffiziere, str. 140.«

18 ÖStA, KA, »Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 203/4940 in Grundbuch der K. u. k. Marine Offiziere und Beamte 1800–1887/1, str. 80.«

19 ÖStA, KA, »Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 255/6320.«

Gogala iz Senožec²⁰ in Anton Gogala iz Ljubljane,²¹ ki jima je leta 1829 sledil Celovčan Franc Schmit.²² Žandarji iz Radgone in Maribora so izročili mornarici 8 prestopnikov. Med temi je bil Matija Kuntigraber iz Radgone (1829),²³ ki je napredoval v podoficirja mornariške pehote. 4 prestopnike je izročila kranjska policija. Med temi je bil leta 1830 34-letni Andrej Janša iz Kranja, ki je leta 1836 napredoval v desetnika.²⁴ Graška policija je izročila 17 prestopnikov, celovška in šentviška po tri, enega pa so v Benetke poslali lipniški žandarji. Leta 1828 je bil mobiliziran ljubljanski zdravnik dr. Jurij Herleinsperger,²⁵ ki je postal zdravnik korvete.

Med znanimi pomorščaki trgovske mornarice se v tem času pojavlja samo Kranjčan Konrad Metla, praktični kapitan, ki je leta 1829 končal redni navtični tečaj na tržaški šoli.²⁶ Gotovo je, da je tedaj že plul praktični kapitan Matej Gasser iz Škofje Loke; prav tako je gotovo, da je bilo v tedajnji trgovski mornarici več ljudi iz obravnavanih krajev. Žal tega ne moremo dokazati z viri.

Posledice O'Flannaganove kadrovske politike se čutijo vse do leta 1834. Med ostalimi se v mornarici tedaj pojavi tudi nekaj Slovencev. S cestnega križa poznamo: 2 zdravnika, tj. dr. Vincenca Scheidingerja iz Gradca (1831) in dr. Antona Vesta iz Celovca (1833),²⁷ ter 2 kadeta, tj. Aleksa Mullerja von Muhlwertha iz Gradca (1832) in Oskarja Muzzarellija iz Celovca (1834). Prvi je napredoval do kapetana bojne ladje, drugi do zastavnika.²⁸ V istem času imamo tri navadne artileriste, ki so kasneje napredovali v artilerijske kapetane. To so Filip in Johan Welscher iz Celovca ter Ferdinand Arnold iz Gradca.²⁹ Poslednjega so skupaj z 8 drugimi predali mornarici graški žandarji leta 1834. Sledi Ivan Jurešič iz Celja, ki se je

20 ÖStA, KA, »Matricola degli aspiranti e allievi del Collegio di Marina 1811–1848 in Venezia.«

21 Ibid.

22 Ibid.

23 ÖStA, KA, »Conduitliste 1953 fasc. 14.«

24 ÖStA, KA, »Conduitliste 1840–44 fasc. 44.«

25 Ibid.

26 Kavšek et al. 1970, 83.

27 ÖStA, KA, »[oba] Conduitliste 1831–1837 fasc. 2.«

28 ÖStA, KA, »Grundbuch der K. u. k. Marine Offiziere und Beamte 2. 1970–1847/12 in 3. 1770–1847/13.«

29 ÖStA, KA, »Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 248/6177, Conduitliste 1858 fasc. 20 in 1857 fasc. 18.«

iz navadnega mornarja (1832) povzpel do kapetana sodne stroke.³⁰ Judij Sotlin (1833) iz Vitanja se je iz navadnega mornarja razvil v upravnega oficiala.³¹ Anton Janša iz Brezij (1831), Johan Rosenberger iz Šentruperta pri Gradcu (1832) in Jakob Wijssiak ali Bizjak iz Postojne so bili navadni infanteristi. Prek podoficirske kariere so se razvili v zaupne vratarje.³² Gračan Mihael Prixler (1834), ki je prispel z omenjeno skupino prestopnikov, je dobil kasneje čin vodnika artilerijske stroke.³³

Od leta 1834 do 1840 imamo zopet delno stagnacijo. S celotnega križa imamo tedaj le nega oficirja in 4 podoficirje. Apolinar Uieyski iz Gradca je bil leta 1836 navaden artilerist. Leta 1866 je bil upokojen kot artilerijski generalmajor.³⁴ Celjan Franc Ruprecht (1837) je bil prestopnik. Služil je v pomorski pehoti, kjer je postal desetnik.³⁵ Ivan Mulec iz Maribora, Franc Naglič iz Zgornjih Bitenj pri Kranju in Janez Svetina z Blejske Dobrave so se prijavili leta 1840. Vsi trije so bili pehotni podoficirji, na koncu jih pa najdemo med zaupnimi vratarji.³⁶ Končno je tu še administrativec Franc Hansel iz Brežic (1839), ki je napredoval do oficiala 3. reda.³⁷

Je potrebno poudariti, da je bil slovenski pristop v mornarico vse do tega časa še zelo boječ in negotov? Mislimo, da ni potrebno. Kljub uspehom, ki smo jih lahko zabeležili, lahko rečemo, da je šel ta razvoj prepočasi. Vzroke za to dobimo v celotni državni politiki do mornarice, v dejstvu, da je bila mornarica še vedno kazensko taborišče za prestopnike in zločince, da se je torej v moderno dobo še vedno vlekel pozni srednji vek. Prav tako je vzrok za to počasnost nerazvitost slovenskega gospodarstva, slovenske buržoazije, ki se trenutno ni mogla širiti izven domačega kraja.

Da je vse to res, dokazuje naslednje desetletje. Revolucionarno vrenje v Italiji ter nestabilnost v Franciji in drugod po Evropi sta še nekoliko bolj omajala zaupanje dunajske vlade v italijanski mornariški kader.

30 ÖStA, KA, »Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 98 2389.«

31 ÖStA, KA, »Grundbuch der K. u. k. Marine Offiziere und Beamte 1820–1857, str 33.«

32 ÖStA, KA, »Conduitliste 1840–1844 fasc. 44, Grundbuchblätter der K. u. k. Marine Kommandierte fasc. 3 M–R in Conduitliste 1850 fasc. 10.«

33 ÖStA, KA, »Conduitliste 1862 fasc. 28.«

34 ÖStA, KA, »Index Rtickwärts 258.«

35 ÖStA, KA, »Conduitliste 1849 fasc. 8.«

36 ÖStA, KA, »[po vrsti] Grundbuchblätter der K. u. k. Kriegsmarine 2330, Conduitliste 1867 fasc. 33 in 1865 fasc. 31.«

37 ÖStA, KA, »Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 74/1867.«

Potrebno je bilo graditi nove vojne ladje, novo trgovsko floto, ki bi zadostovala potrebam države. Zaradi tega je bilo nujno usmeriti več mladine iz zaledja v pomorstvo, predvsem pa v pomorske šole, da bi s tem po eni strani ublažili italijansko večino v vojni mornarici, po drugi strani pa zadostili potrebam po kadru v trgovski mornarici. Doslej je bil odhod v mornarico prepuščen željam posameznikov in žandarmeriji, odslej bo vedno bolj opazna usmeritev, ki bo imela na terenu svoje agitatorje in zapupnike v vojski kakor v delu prebivalstva, ki je bilo na ta ali oni način povezano z morjem.

Imenitno je mornarica poskrbela predvsem za šolanje. Utrjena je bila vojnopomorska akademija v Benetkah, modernizirano šolanje v trgovski pomorski akademiji v Trstu. Podatki kažejo, da se je šolska politika usmerila na tržaške dijake, a tudi na tiste, ki so prihajali iz globljega zaledja Trsta. Od leta 1840 do 1848 je na beneški vojnopomorski akademiji diplomiralo 32 dijakov iz naših krajev, od tega 18 iz Trsta in 14 iz zaledja. Is cestnega križa jih je bilo 9. Prvi je bil Wilhelm Tegetthoff iz Maribora (1840).³⁸ Sledili so Anton Wiplinger (1844), Maksimilijan Pittner, Srečko in Franc Pavesch iz Gradca (vsi 1848),³⁹ Maksimilijan Daublebsky von Sterneck in Edvard Willenbeck (1844) iz Celovca ter Anton Perko iz Sv. Jerneja pri Vranskem;⁴⁰ končno še Franc Špindler iz Ljubljane, edini med njimi, ki je predhodno končal srednjo šolo in prišel v mornarico kot aspirant (1847).⁴¹ Vsi so dokončali šolanje pred uporom Benetk ali med njim ter bili imenovani za kadete. Iz obravnavanega območja so v Benetkah študirali še Franc Černač in Gvido Šemrl iz Ljubljane,⁴² Edvard Pittner iz Gradca, Herman Oto Groller iz Celovca in Karl Schaffer iz Sežane.⁴³ Za kadete so bili imenovani v naslednjem obdobju, in to po skrajšanem postopku. Vodstvo mornarice je poskrbelo tudi za nove zdravnike, duhovnike, sodne oficirje, pehotne in artilerijske oficirje. S cestnega križa je prišlo pet zdravnikov, tj. dr. Franc Klabučar iz Brežic (1844), dr. Friderik Lackner (1844) in dr. Jurij Hirschl (1846) iz Gradca, dr. Jožef Windisch iz Šentvida ob Glini (1846) in dr. Janez Schaupp (1848) iz Kamne gore

38 ÖStA, KA, »Matricola degli aspiranti e allievi del Collegio di Marina 1811–1848 in Venezia.«

39 Ibid.

40 Ibid.

41 ÖStA, KA, »Grundbuchheft der Marine Isolierten 1/648.«

42 ÖStA, KA, »Index Rtickwarts 159 in Grundbuchheft der Marine Isolierten 7/1306.«

43 ÖStA, KA, »[po vrsti] Grundbuchheft der Marine Isolierten 2/289, 1/83 in 1/94.«

pri Konjicah.⁴⁴ Leta 1848 je bil sprejet duhovnik Jurij Račič iz Sv. Helene pri Kranju.⁴⁵ Leta 1841 je bil poslan v mornarico sodni poročnik, kasneje kapetan, Gašper Sušnik iz Suhe pri Škofji Loki.⁴⁶ Leto nato mu je sledil Andrej Jeschenagg iz Kranja, pehotni kadet, vendar pripravnik sodne stroke.⁴⁷ Prve šolane oficirje sta dobili pomorska pehota in artilerija. Edvard Šolar iz Mirne je bil leta 1834 artilerijski kadet. Isto velja za Celjana Gustava Metza (1844). Ljubljčan Viktor Rueskefer je bil kadet pomorske pehote. To so le primeri, ki jih srečamo na važnih postajah magistralnih cest.⁴⁸ Med sprejetimi uradniki je bil kasnejši gradbeni asistent Edvard Foith iz Celovca.⁴⁹ Na novo uvedena računovodska stroka je dobila praktikanta iz Gradca, tj. Franca Kumarja, ki se je povzpел do računovodskega oficiala 2. reda (položaj poročnika 2. reda).⁵⁰ Njegov soimenjak Franc Kumar, prav tako iz Gradca, in Franc Schnarendorf iz Ljubljane sta nastopila kot administrativna asistenta (1848).⁵¹

Za podoficirje ni bilo posebnih šol. Napredovali so iz navadnih mornarjev, artileristov in pešakov. Poleg Tržičanov, Istranov in obmorskih Kraševcev so bili tedaj pravi mornarji – za naše razmere – še redkost. Večinoma srečujemo izkrcevalno pehoto in artileriste. Med leti 1841 in 1848 je prišlo v mornarico približno 580 navadnih mornarjev iz območja, ki nas zanima. Med njimi je 34 podoficirjev pomorske pehote⁵² in 8 podoficirjev

44 ÖStA, KA, »[po vrsti] Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 105/2561, Conduitleiste 1850 fasc. 9, Samt Index der Ärzte 9/436, 9/476, 9/84 in 9/135.«

45 ÖStA, KA, »Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 185/4512.«

46 ÖStA, KA, »Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 231/5645.«

47 ÖStA, KA, »Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 96/2340.«

48 ÖStA, KA, »[po vrsti] Grundbuch der K. u. k. Marine Offiziere und Beamte 1820–1857/8 str. 35, Index Rtickwards 95, Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 198/4821.«

49 ÖStA, KA, »Grundbuch der K. u. k. Marine Offiziere und Beamte 1820–1857 vol. 24/38.«

50 ÖStA, KA, »Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 35/859.«

51 ÖStA, KA, »[po vrsti] Grundbuchheft der Marine Isolierten 5/637 in Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 208/5069.«

52 ÖStA, KA, »Prim. Conduitleiste (nadalje: C. L.) 1849 fasc. 8, C. L. 1851 fasc. 11, Mannschaftgrundsbuchblätter (nadalje: Mgbbl) Matrosenkorp (nadalje: M/C) 1814–1869/39 m 154 in 139 m 155 [pet jih je bilo iz Ljubljane], C. L. 1852 fasc. 13 in Grundbuch der Marine Isolierten 1/8 [trije iz Novega mesta], C. L. 1853 fasc. 14

ficirjev artilerije.⁵³ Če prištejemo imenovane oficirje, vidimo, da je praktično prišel po en slovenski starešina na devet slovenskih mornarjev. To velja za kraje ob magistralnih cestah. Drugje je razmerje nekoliko slabše. V številkah niso všteti tisti mornarji, ki jih je poslala žandarmerija in se po letu 1848 vodijo posebej, ker so jih uporabljali le za nižja dela. Takih je bilo okoli 70. Med podoficirji imamo 3 poddesetnike, 17 desetnikov (5 artilerijskih), 4 podnarednike, 2 narednika in 15 vodnikov (3 artilerijske). Toda to ni vse. 7 od omenjenih podoficirjev najdemo kasneje med oficirji pomorske pehote in artilerije. Karl Seiffert iz Radgone je postal kapetan pehote 1. reda leta 1859. Šest let za njim je dosegal ta čin Karl Seiffert iz Gradca.⁵⁴ Anton Dworschek iz Maribora, Jožef Hagen, Karl Redi iz Celovca in Janez Rutner iz Celja so napredovali v pehotne nadporočnike, Ignac Zupančič iz Sv. Ane pri Kranju pa v artilerijskega poročnika.⁵⁵ Hagen in Redl sta prešla kasneje v administrativno, Dworšek pa v preskrbovalno stroko, kjer je dosegel stopnjo mornariškega komisarja (položaj majorja). Preskrbovalni stroki se je posvetil že imenovani Edvard Račič, Celjan, ki je dosegel stopnjo višjega mornariškega komisarja (položaj podpolkovnika). Franc Aparnik iz Smlednika, Janez Ernst iz Žalca in Jožef Wrestjal iz Gradca so prešli v administrativno stroko, vendar brez vidnejših uspehov. Končno so Luka Šarlah iz Verač, Anton Fink iz Studenca pri

in C. L. 1857 fasc. 19 [po dva iz Celja], Grundbuchheft der Marine Isolierten (nadalje: Isolierten) 5/601 in Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 217/5248 [Graz], Mgbbl. M/C 142 in 59 in C. L. 1849 fasc. 8 [Kranja], C. L. 1852 fasc. 13 [ter Celovca], C. L. 1850 fasc. 10 [po enega so dali sledeči kraji: Dane], Mgbbl. M/C / 35 m 190 [Postojna], Mgbbl. /78 Flottille 94 [Notranje Gorice], C. L. 1850 fasc. 10 in Grundbuch der Marinediener 5 F–G [Podsmreka in Studenc pri Ljubljani], C. L. 1865 fasc. 33 [Vransko], Mgbbl. M/C / 46 m 77 [Loka pri Vranskem], C. L. 1850 fasc. 10 [Šempeter pri Celju], Isolierten 4/545 [Žalec], C. L. 1857 fasc. 18 [Šmarje pri Jelšah, vendar iz Celja], Mgbbl. /78 Fl 137 [Sv. Martin na Pohorju], C. L. 1859 fasc. 23 [Sele pri Polskavi], C. L. 1849 fasc. 8 [Bistrica pri Kranju], C. L. 1854 fasc. 15 [Želeče–Bled].«

53 ÖStA, KA, »Grundbuch der Marinediener 3/142 in Mannschaftgrundbuchblätter Zeugskorp (nadalje: Mgbbl. Z/C) 1 m 27 [Verače in Brežice], 21 m 31 [Žužemberk], Conditliste 1849 fasc. 8 [Ljubljana], Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte (nadalje: Qua. liste) 5/106 [Smlednik], Qua. liste 231/5648 [Sv. Ana pri Kranju], Mgbbl. Z/C 2 m 7 [Gorice pri Celovcu], Grundbuchblätter der K. u. k. Kriegsmarine [in Šentvid ob Glini].«

54 ÖStA, KA, »Grundbuchblätter der K. u. k. Marine Kommandierte 4 S–Z in Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 217/5248.«

55 ÖStA, KA, »[po vrsti] Grundbuchblätter der K. u. k. Marine Kommandierte 1 A–F in 2 G–L, Grundbuchblätter der K. u. k. Kriegsmarine 3304, Grundbuchheft der Marine Isolierten 5/845 in Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 231/56425.«

Ljubljani, Jožef Oswald iz Želeč pri Bledu in Blaž Šinkušek iz Vranskega po končani obvezi pristali med zaupnimi vratarji.⁵⁶

Med pomorščaki trgovske mornarice, ki so se v tem času šolali v Trstu, je bil le Franc Fajenc iz Ljubljane.⁵⁷ Nekateri praktični nešolani pomorščaki so se tedaj izpopolnjevali na letnih in šestmesečnih tečajih tržaške pomorske šole. Med njimi so Franc Poljane iz Ljubljane, Lazar Österreicher iz Šiške in Ivan Sajovic iz Postojne.⁵⁸ Za navadne mornarje krmarje, signaliste in noštrome nimamo virov. Verjetno se jih je iz obravnavanih krajev, predvsem pa iz furmanskih postojank, kakor so bile Slovenska Bistrica, Ljubljana, Vrhnika, Postojna in druge, nekaj usmerilo tudi v trgovsko mornarico.

Ekspanzija slovenskega pomorskega kadra v štiridesetih letih 19. stoletja je bila, kakor pričajo gornji podatki, zadovoljiva. Če že omenjenim številkam prištejemo prestopnike, imamo med leti 1841 in 1848 nič manj kot 680 pomorščakov samo iz krajev ob »križu«. Če pa upoštevamo celotno obdobje, je prišlo s cestnega križa nad 850 vojnih pomorščakov. Pri tem so šteti le tisti podoficirji iz Koroške in Zgornje Štajerske, ki so v rubriko o znanju jezikov vpisali eno od gornjih oznak za slovenščino. Tako iz Zgornje Štajerske kakor iz Koroške pa je prišlo v mornarico precej nemškega kadra. Računajoč, da je bilo vsega okoli 30 podoficirjev in da je prišlo na vsakega le šest mornarjev, imamo okoli 210 štajerskih in koroških Nemcev, ki so prišli z obravnavanih krajev. To poveča število vojnih pomorščakov z našega križa na nekako 1100. Računati pa je treba s tem, da se je precej virov izgubilo. Z vso pravico lahko dodamo kakih 300 mornarjev (med katerimi so bili gotovo tudi prestopniki iz Kranjske in Koroške) na rovaš izgubljenih personalnih listov. Mislimo, da bi bilo treba dodati še kakih 300 mornarjev trgovske mornarice iz krajev, ki sem jih že omenil in iz krajev kakor so Gradec, Radgona, Maribor, Konjice, Celje, Domžale, Logatec, Senožeče in Sežana. Gotovo pa jih je bilo nekaj tudi iz gorenjskih in dolenskih krajev. Tako lahko sklepamo, da je prišlo iz krajev ob križu samo v prvem obdobju okoli 1700 mornarjev, podoficirjev, dijakov akademij, aspirantov in oficirjev vseh tedaj obstoječih strok.

Na osnovi znanih in dostopnih vojaških virov lahko povzamemo naslednje. V prvem obdobju je dal naš cestni križ v vojno mornarico 15 pomorskih oficirjev, 8 zdravnikov, pa 8 pehotnih in artilerijskih, 7 sod-

56 ÖStA, KA, »Grundbuch der Marinediener 3/142,5 F–G, 4/39 in 4/37.«

57 Kavšek et al. 1970, 80.

58 Ibid., 83 in 86.

nih oficirjev in enega dušebrižnika. Pet gojencev akademije je tedaj še študiralo. Poleg teh pa lahko naštejemo še 16 uradnikov. Zanimivo je predvsem to, da je 14 od vseh omenjenih začelo svojo kariero na najnižjih stopnjah in da so se povzpeli do nadporočnikov in kapetanov, eden celo do generala.

Osnova za izračunavanje so nam bili le personalni listi, o katerih pa je ugotovljeno, da so ohranjeni v zelo pomanjkljivem številu. Rezultati bi bili verjetno še pozitivnejši, če bi lahko pregledali še bolniške liste raznih mornariških bolnišnic, kar bi pa terjalo dolgotrajno delo večje ekipe.

Jedro pomorskega oficirskega kadra so bili dijaki beneške vojnopomorske akademije. Za tisti čas je to bila odlična šola. To dokazujejo tudi ljudje, ki smo jih tukaj obravnavali. Nekateri od dijakov, ki smo jih srečali na vojnopomorski akademiji, so se povzpeli zelo visoko. Trije so kasneje postali celo komandanti mornarice. To so kasnejši admiral Bourguignon, viceadmiral Tegetthoff in admiral Daublebsky von Sternek. Prvega lahko štejemo za Ljubljancana, drugi je bil Mariborčan, tretji pa Celovčan. Vsi trije so – vsak po svoje – veliko prispevali k razvoju mornarice. Med admirale so kasneje prišli še Anton Wiplinger in Maks Pittner, oba iz Gradca. Poleg generala Uieyskega, ki smo ga že omenili, lahko med generale prištevamo še duhovnika Jurija Račiča, ker vsi znaki kažejo, da je bil pred koncem kariere imenovan za superiorja, kar bi ustrezalo činu generalmajorja ali kontraadmirala. To bi z drugimi besedami pomenilo, da se je vsak šesti povzpel med vrhove mornarice.

Za podoficirje lahko rečemo, da je večina bila že na začetku usmerjena v pomorsko izkrcevalno pehoto. V tej stroki dobimo kar 35 od 51 znanih podoficirjev, ki so prišli iz obravnavanega območja. Na drugih območjih je razmerje še slabše. V pomorski artileriji je služilo 12 podoficirjev, v palubni stroki trije in v strojni stroki eden. Vendar je značilno, da je več kot tretjina vseh omenjenih prebila najtežjo oviro, ki jo je vojaštvo postavljalo pred podoficirje, tj. tako imenovano podnaredniško oviro. Med imenovanimi imamo namreč kar 19 vodnikov in tri narednike. Med nižjimi srečamo tri poddesetnike, 22 desetnikov, enega podnarednika in tri narednike.

Analiza, čeprav sumarična, jasno kaže, da je bila s Slovenci najbolj zasedena pehotna stroka in da so v pravih pomorskih strokah skoraj neprisotni. Toda pomorska pehota je bila rezerva za pravi pomorski kader, zato stanje še ni tako kritično. Do slabih rezultatov pridemo, če primerjamo število podoficirjev s številom oficirjev. Dejstvo, da imamo v tem ob-

dobju več oficirjev kot podoficirjev, je najboljši dokaz, da je bil slovenski pristop k pomorstvu še nesmotrn. Verjetno se bo stanje nekoliko popravilo, ko bodo znani rezultati za ostalo podeželje, kajti večina oficirjev je le prihajala iz večjih mest, ki so zajeta v križu, medtem ko je podeželje večinoma dalo moštvo. Že sedaj pa moramo ugotoviti, da je prišla iz večjih mest velika večina prestopnikov, od katerih so le redki napredovali, zato nas takšna negativna primerjava še ne sme vznemirjati. Videli pa bomo, da so bili slovenski podoficirji, ki so prihajali iz obravnavanih krajev, veliko na boljšem kot hrvaški.

Vedeti je treba še, da je hotela vlada prvenstveno spremeniti vrhove mornarice. Zato imamo v tridesetih, posebno pa štiridesetih letih, pospešeno šolanje kadra iz Trsta in zaledja. Tudi to lahko obrazloži visoko število oficirjev.

Enačiti to prvo razdoblje z naslednjimi pa seveda ni mogoče, že zaradi revolucionarnega leta 1848 in vloge Avstrije v njem.

Drugo obdobje

Doba viceadmirala Hansa Bircha von Dahlerupa je v avstrijski vojnopomorski zgodovini kratka, a za razvoj kadra zelo pomembna. V revolucionarnih letih 1848 in 1849 so se italijanskim revolucionarjem priključile tudi Benetke. V znamenitem uporu leta 1848 so zajele približno polovico avstrijske flote in skoraj ves štab mornarice na čelu z admiralom Martinijem. Nalogo blokirati Benetke je prevzel feldmaršallajtnant Gyulai, ki je imel sedež v Trstu. Ker pa blokada ni uspela in ker vlada ni več zaupala mladim kapetanom bojne ladje, ki so se šolali v Benetkah, se je cesar odločil poklicati v službo danskega kontraadmirala von Dahlerupa. S činom viceadmirala je februarja 1849 odpotoval v Trst, in tu je napravil plan reorganizacije avstrijske vojne mornarice. Predvsem je vladi odrekel, da bi se »boril z Italijani proti Italijanom«. Zaradi tega je zahteval in dobil kader iz zaledja, tj. iz slovenskih dežel, Istre, Hrvaške, a tudi iz Avstrije, Češke in Madžarske. Strogo je zahteval prostovoljski kader predvsem iz slovenskih dežel in Istre. Zavrnil je prisilno in policijsko rekrutacijo mornarjev.⁵⁹ Iz Trsta je odpotoval v Piran, ki ga je dal utrditi tako v mestu kakor v zalivu. Od tu je odpotoval po obali do Pulja. Tu je spoznal, da je mesto kakor nalašč prikladno za kontrolo italijanske obale, in odločil, da se tam zgradi nova baza mornarice. Iz Pulja je odpotoval v Benetke. Tu se je

že zbiral slovenski in hrvaški, avstrijski in madžarskih kader. Odločil se je očistiti mornarico nezanesljivega italijanskega kadra in ga nadomestiti z novim. Mornarico je organiziral po severnjaških vzorih, tj. po vzorih Danske, Švedske, Norveške, Nizozemske in Anglije. Uradni jezik je postal nemški, nemški vsi novi personalni dokumenti, vendar z obvezno jezikovno rubriko, kjer je moral vsak pripadnik mornarice navesti znanje jezikov.

Na spoznanju, da je novi kader povečini neizurjen, a zanesljiv, so temeljile spremembe oblegovalnega plana. Benetke so po nekaj mesecih dvignile belo zastavo.⁶⁰ Mesto je bilo pokorjeno, a Dahlerup je spoznal, da bo ostalo žarišče protiavstrijskega odpora. Predvidel je združitev Italije in italijansko osvoboditev Benetk. Zaradi tega je pospešil dela pri izgradnji mornariške baze v Pulju. Tu so gradili nov arsenal, kasarne, komandna poslopja, skladišča itd. Pri svojem delu pa je Dahlerup naletel na nasprotovanje na dvoru in na Madžarskem. Leta 1852 se je poslovil od Pulja. Njegovo mesto je prevzel feldmaršallajtnant von Wimpfen, inteligen ten kopenski oficir, ki je Dahlerupovo koncepcijo razumel in jo – z nekaterimi napakami, ki so se kasneje maščevale – tudi izvajal. Baza mornarice je ostala v Pulju do leta 1918.

Osnovno, kar moramo pri Dahlerupu poudariti, je dejstvo, da je sprejel v mornarico tudi Slovence, od kraških, tržaških in istrskih ribičev, ki so odlično pluli na svojih iz hrastovih debel izdobljenih čupah, do kraških, vipavskih in notranjskih kmetov in do oddaljenih Kranjcev, Korošcev in Štajercev. Slovenci so postali, poleg Hrvatov, najzanimivejši vir mornariškega kadra. Iz Dahlerupove dobe izhaja avstrijski rek, da je »treba dobre mornarje iskati v hribih«. To sicer ne velja samo za Slovence, kajti pod pojmom »hribi« ne razumemo gora, temveč globoko zaledje, pa naj bo gorato, gričevnato ali ravninsko. Kljub temu da je Dahlerup sprejemal pomorščake iz vse države, mu moramo priznati, da je spoznal vrednost slovenskih pomorščakov, ki so se pred Benetkami dobro obnesli. V tej reakcionarni akciji, kjer je Dahlerup igral za Avstrijo enako vlogo, kakor jo je igral hrvaško-dalmatinski ban Josip Jelačić v središču države in na Madžarskem, je bilo pozitivno predvsem to, da je – kljub svoji konservativnosti – odprl pot na morje in v pomorstvo vsemu avstrijskemu zaledju, predvsem pa slovenskim deželam. V tej dobi lahko govorimo o prave m vdoru Slovencev v vojno pomorstvo. Pa tudi v trgovskem pomorstvu

60 Ibid.

so – kljub zaostalosti in neorganiziranosti buržoazije – zabeležili nekaj večjih uspehov.

Tu nas zanima predvsem to, kaj je tedaj dal slovenski cestni križ. Dahlerupovo administrativno obdobje bomo zaradi lažjega pregleda delili na dve krajši razdoblji. Prvo obsega čas od februarja 1849 do konca 1852, ko so kader sprejemali neposredno Dahlerupovi štabi ali njegovi neposredni nasledniki pod vplivom že izdanih navodil. Drugo obsega čas od začetka 1853 do konca 1868, ko se je pojavil Tegetthoffov plan reforme personalne administracije. Ukinitev rekrutiranja prestopnikov, torej tudi kazenske funkcije mornarice, je naletela na ugoden odmev. Z Dahlerupom se je v avstrijski vojni mornarici nehal srednji vek. Njegov poziv, da se v mornarico javijo prostovoljci, je imel uspeh prav zaradi tako ovrednotenega položaja mornariškega kadra. Zaradi tega je bila mogoča izpopolnitev nastalih kadrovskih vrzeli z novimi ljudmi. Le-ti so prihajali iz vse države, veliko iz krajev ob naših magistralnih cestah.

Sodeč po ohranjenih virih, je prišlo s cestnega križa v Benetke in Pulj 18 formiranih in potencialnih oficirjev. Sem prištevamo tudi tiste dijake, ki leta 1848 niso končali akademije. Dalje srečamo 10 formiranih uradnikov in 77 bodočih podoficirjev in delavcev arsenala, ki so dosegli rang podoficirjev. Vojnopomorsko šolo so končali Karl Schaffer iz Sežane,⁶¹ Guido Šemrl iz Ljubljane,⁶² Edvard Pittner iz Gradca,⁶³ Herman Groller⁶⁴ in Karl Lindner⁶⁵ iz Celovca. Tečaje za aspirante sta končala Franc Černač iz Ljubljane⁶⁶ in Karl Lindner iz Celja.⁶⁷ V vojnopomorski akademiji v Trstu sta študirala Jožef Schrötter iz Gradca⁶⁸ in Henrik Rauscher (Ravsar?) iz Kranja.⁶⁹ Nova sodna oficirja sta bila Adolf Starc iz Ljubljane⁷⁰ in Jožef

61 ÖStA, KA, »Grundbuchheft der Marine Isolierten 1/49.«

62 ÖStA, KA, »Grundbuchheft der Marine Isolierten 7/1306.«

63 ÖStA, KA, »Grundbuchheft der Marine Isolierten 1/476.«

64 ÖStA, KA, »Grundbuchheft der Marine Isolierten 1/64.«

65 ÖStA, KA, »Conduitliste 1850 fasc. 9.«

66 ÖStA, KA, »Index Rtickwarts 159.«

67 ÖStA, KA, »Index Rtickwarts 297.«

68 ÖStA, KA, »Grundbuchheft der Marine Isolierten 11/432.«

69 Militar Akademie in Triest 1852–1853 [Neidentificirano gradivo, op. ur.].

70 ÖStA, KA, »Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 225/5470.«

Seidl iz Celovca.⁷¹ Zdravstveno službo sta nastopila Gračan dr. Alojz Kopic⁷² in Ignac Soldat iz Dobelbada⁷³ v graški okolici. Oficirja artilerijske stroke sta bila Franc Oražem iz Brežic⁷⁴ in Edvard Šolar iz Št. Ruperta pri Krškem.⁷⁵ Kot nov oficir pomorske pehote se pojavi Evgen Bachmann iz Postojne.⁷⁶ Kot mornariška kaplana sta svojo kariero začela Jurij Račič iz Dola pri Ljubljani⁷⁷ in Ivan Tomše iz Čateža.⁷⁸ Za poltretje leto razvoja kar precej!

Med novim uradniškim presonalom sta najprej ladijski inženir konstruktor Kornelij Schafer iz Sežane⁷⁹ in strojni inženir Mihael Ozimič iz Slovenske Bistrice.⁸⁰ Med preskrbovalnimi uradniki najdemo Vencija Kuhnela iz Celovca.⁸¹ Med administrativce spadajo Jurij Sotlin 2. iz Vitanja,⁸² Celjan Edvard Rauscher,⁸³ Mariborčan Henrik Nagy⁸⁴ in Gračan Julij Kumar.⁸⁵

Težišče rekrutiranja je bila tudi v Dahlerupovi dobi izkrcevalna pehota. Iz cestnega križa je prišlo v tem času 48 bodočih podoficirjev te stroke. Med njimi je bilo 7 poddesetnikov,⁸⁶

71 ÖStA, KA, »Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 216/5242.«

72 ÖStA, KA, »Samt Index der Ärzte 1 10/99.«

73 ÖStA, KA, »Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 222/5372.«

74 ÖStA, KA, »Conduitliste 158 fasc. 20.«

75 ÖStA, KA, »Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 212/5149.«

76 ÖStA, KA, »Grundbuch der K. u. k. Marine Offiziere und Beamte 1820–1857/10 str. 55.«

77 ÖStA, KA, »Grundbuchheft der Marine Isolierten 3/415.«

78 ÖStA, KA, »Grundbuchheft der Marine Isolierten 3/304.«

79 ÖStA, KA, »Grundbuch der K. u. k. Marine Offiziere und Beamte 1830–1857 vol. 19.«

80 ÖStA, KA, »Grundbuchheft der Marine Isolierten 8/1539.«

81 ÖStA, KA, »Grundbuchblätter der K. u. k. Kriegsmarine 1598.«

82 ÖStA, KA, »Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 223/5396.«

83 ÖStA, KA, »Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 187/4580.«

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

85 ÖStA, KA, »Grundbuch der K. u. k. Marine Offiziere und Beamte 1800–1857/6 str. 89.«

86 ÖStA, KA, »Conduitliste (nadalje: C. L.) 1849 fasc. 8 [prišli so iz sledečih krajev: Sežana], C. L. 1850 fasc. 10 [Ljubljana], Mannschaftgrundbuchblätter (nadalje: Mgbbl.) 73 Flottille 28 [Teharje], C. L. 1859 fasc. 22 [Ratzen pri Radgoni], Mgbbl.

25 desetnikov,⁸⁷ 2 podnadrednika⁸⁸ in 14 vodnikov.⁸⁹ Visoko število vodnikov priča o odlični usposobljenosti te vrste podoficirjev. Med njimi je bilo kar 9 takšnih, ki so napredovali v oficirje. Tako je bil Karl Šporer iz Celovca že leta 1852 kadet. Mihael Czimeczar iz Gradca pri Kranju in Leopold Schmiedl iz Maribora sta postala podporočnika, Anton Dworschek iz Celja, Franc Ramuta iz Šmartnega pri Slovenski Bistrici, Lovrenc Ramuta iz Maribora in Stefan Crešner iz Koritnega pri Konjicah nadporočniki, Ferdinand Wenedikter iz Maribora kapetan in Franc Sabin iz Wildona podpolkovnik izkrcevalne pehote.⁹⁰ Wenedikter je opravil kasneje profesorski izpit in postal profesor vojnopomorske akademije.⁹¹

74 Flottille 47 [Bistrica pri Celovcu], Mgbbl. Matrosenkorp 69 m 73 [Žužemberk], Marineschulcompagnie in Triest fasc. 1. [in Novo mesto].«

- 87 ÖStA, KA, »Grundbuchblätter der K. u. k. Marine Offiziere und Beamte in Mannschaftgrundbuchblätter Matrosenkorp (nadalje: Mgbbl. M/C) 55 m 110 [po dva so dali: Postojna], Conduitleste 1854 fasc. 15 in Mgbbl. 70 Flottille 151 [Ljubljana], Mgbbl. 70 Flottille 50 in 70 Flottille 145 [Celje], Conduitleste 1858 fasc. 21 [in Maribor], Mgbbl. M/C 40 m 137 [po eden je prišel iz sledečih krajev: Opčine], Mgbbl. M/C 57 m 107 [Senožeče–Studenc], Conduitleste 1857 fasc. 19 [Kresnice pri Ljubljani], Mgbbl. M/C 52 m 71 [Loka pri Mengšu], Marineschulcompagnie in Triest, fasc. 1 [Sv. Peter pri Mariboru], Mgbbl. 68 Flottille 53 [Lenart], Mgbbl. M/C 61 m 100 [Lipnica], Mgbbl. 75 Flottille 164 [Vincarje pri Škofji Loki], Marineschulcompagnie in Triest fasc. 1 [Tržič na Gorenjskem], Mgbbl. 73 Flottille 42 [Borovlje], Mgbbl. 78 m Flottille 81 [Domačna vas], Mgbbl. M/C 34 m 181 [Vahnja vas], Mgbbl. M/C 63 m 16 [Žužemberk], Mgbbl. M/C 55 m 7 in 66 m 167 [Grintovec in Vir pri Trebnjah], Conduitleste 1858 fasc. 18 [Kot pri Sv. Petru – Novo mesto], Conduitleste 1856 fasc. 17 [in Studenc pri Krškem].«
- 88 ÖStA, KA, »Manschaftgrundbuchblätter Matrosenkorp 54 m 161 in 42 m 145 [iz krajev: Velinja vas in Potok pri Celovcu].«
- 89 ÖStA, KA, »Conduitleste 1858 fasc. 20, 1859 fasc. 22, Manschaftgrundbuchblätter Matrosenkorp (nadalje: Mgbbl. M/C) 63 m 154 Konduitleste Verschiedene 2. ser. fasc. 32/2649 [štirje so bili iz Ljubljane], Grundbuchheft der Marine Isolierten 9/1895 in Grundbuchblätter der K. u. k. Marine Kommandierte 4. S–Z [in dva iz Maribora], Conduitleste 1857 fasc. 18 [po eden je prišel iz krajev: Celje], Grundbuchblätter der K. u. k. Marine-Offiziere und Beamte 5/859 [Koritno–Konjice], Grundbuchheft der Marine Isolierten 9/1964 [Šmartno pri Sl. Bistrici], Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 199/4850 [Wildon], Mgbbl. M/C 41 m 158 [Zakobiljek–Škofja Loka], Mgbbl. M/C 63 m 123 [Kranj], Mgbbl. 2. ser. 83 m 18–7 [Kranj–Grad], Conduitleste 1853 fasc. 14 [in Celovec].«
- 90 ÖStA, KA, »[po vrsti] Conduitleste (nadalje: C. L.) 1853, C. L. 1859 fasc. 23, Grundbuchblätter der K. u. k. Marine Kommandierte 4 S–Z, C. L. 1857 fasc. 18, C. L. 1868–69 fasc. 34, Grundbuchblätter der K. u. k. Kriegsmarine 715, C. L. 1861 fasc. 26, Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 248/6182 in C. L. 1862 fasc. 28.«
- 91 ÖStA, KA, »Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 248/6182.«

Postojnčan Miroslav Pavlič se je od mornariškega pešaka povzpел med administrativce.⁹²

V artilerijsko stroko je prišlo v Dahlerupovem času 13 bodočih podoficirjev. Med njimi so en poddesetnik, dva desetnika, 6 podnarednikov, en narednik in trije vodniki.⁹³ Čeprav so njihove ocene ugodne, se med oficirje ni prebil nihče.

V tem času so naši ljudje prodrli tudi v pravo pomorsko ali palubno stroko. V njej najdemo 9 bodočih podoficirjev z območja magistrálnih cest. Med njimi imamo enega nižjega podnarednika (Marsgast) dva podnarednika (Quartiermeister), tri narednike (Bootsmannsmaat) in tri vodnike (Bootsmann).⁹⁴ Morebiti to ni mnogo, a nedvomno pomeni dober začetek. Poleg palubnih podoficirjev imamo še enega strojnega nižjega podnarednika.⁹⁵ Ta stroka bo v naslednjem obdobju med našimi ljudmi zelo priljubljena.

Leta 1849 se pojavijo tudi prvi slovenski strojniki in drugi delavci arsenalu. Kljub temu da je imel Dahlerup parne ladje za modno muho in je trdno verjel v zmago jader in jadnikov na paro, se ni mogel upreti svojim inženirjem, ki so gledali korak dlje. Zato je moral sprejemati strojne mojstre, ki so popravljali in vzdrževali obstoječe ladijske in druge stroje. Iz križa so v tem času prišli štirje, in to po eden iz Celovca, Planega pri Žužemberku, Svin pri Moravčah in Planine.⁹⁶ V novem arsenalu so bili na-

92 ÖStA, KA, »Conduitliste 1858 fasc. 20.«

93 ÖStA, KA, »Mannschaftsgrundsbuchblätter Zeugskorp (nadalje: Mgbbl. Z/C) 11 m 200 [iz sledečih krajev: Postojna], Mgbbl. Z/C 10 m 46 [Zaplana pri Vrhniki], 8 m 17 in Grundbuchblätter der K. u. k. Marine Kommandierte 4 S-Z [Maribor], Mgbbl. Z/C 10 m 42 [Šmarjeta pri Mariboru], Conduitliste 1861 fasc. 27 [Škofja Loka], Mgbbl. Z/C 18 m 56, 8 m 117 in 70 F1 72 [Svamene Gorice, Dobežnica in Frajdenberk pri Celovcu], Conduitliste 1858 fasc. 17 [Kostanjevica na Dol.], Mgbbl. 2. ser 6 m 195 in Z/C 11 m 200 [in Krško].«

94 ÖStA, KA, »Grundbuchblätter der K. u. k. Marine-Offiziere und Beamte 17/3096 in Conduitliste 1851 fasc. 11 [iz sledečih krajev: Ljubljana 2], Mannschaftsgrundsbuchblätter 105 m 20 [Loka pri Mengšu], 96 m 38 [Celje], 99 m 153 [Polskava], Conduitliste 1865 fasc. 31 [Maribor], Grundbuch der K. u. k. Marine Offiziere und Beamte 1820–1857/11 str. 45 [Neudorf pri Wildonu] Conduitliste 1852 fasc. 15 [Škofja Loka], Mannschaftsgrundsbuchblätter Zeugskorp 20 m 3 [in Britof pri Kranju. Pri Kranjčanu Antonu Štritihu je razvidno, da je bil leta 1854 premeščen med prave mornarje].«

95 Franc Makovič iz Tomačevega pri Ljubljani.

96 ÖStA, KA, »Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 62/1538, Grundbuch der K. u. k. Kriegsmarine Dampfmaschinenisten 1840–1868. 1. Band, Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 204/4970 in 95/2336.«

meščeni štirje delavci, in to iz Postojne, Novega mesta, Žalca in Braslovč.⁹⁷ Mojstri so bili v rangu nižjih oficirjev, delavci pa v rangu podoficirjev.

V prvi fazi von Dahlerupove administracije srečamo torej 105 oficirjev in podoficirjev mornarice, ki so prišli z našega cestnega križa. Ker je bilo napredovanje zaradi velike izbire gotovo težko, je skoraj gotovo, da je napredoval vsaj vsak deseti Slovenec, kar je nekaj manj kot v prvem obdobju. Če pa to primerjamo z napredovanjem Hrvatov, tako Istranov in Dalmatincev kakor kontinentalcev, pridemo do sklepa, da je bil slovenski človek v mornarici zelo dober, saj je štetje map, ki vsebujejo samo hrvaške priimke, pokazalo, da je pri Hrvatih napredoval samo vsak štiriinpetdeseti ali vsak šestintrideseti, če štejemo tudi hrvaške oficirje. Torej 105 mornarjev, podoficirjev, uradnikov in oficirjev pomeni nad 1000 ljudi, ki so se odzvali Dahlerupovemu pozivu v krajih ob naših magistralnih cestah. Pri tem pa naj poudarimo, da bi jih morali okoli 300 prišteti na rovaš izgubljenih virov. Poleg tega je treba prišteti še okoli 400 Gračanov, Celovčanov in drugih Korošcev in Štajercev, ki so navedli samo nemški jezik. Potemtakem je prišlo s cestnega križa ob zelo previdni oceni 1700 novih pomorščakov. Torej ni čudno, če ljudsko izročilo ob cesti Gradec–Ljubljana–Trst izpričuje pogostnost potovanj mladih fantov v mornarico, posebno še če vemo, da so se v glavnem vozili v pomladnih in jesenskih, tj. pravih rekrutacijskih mesecih.

S takšnim kadrom je von Dahlerup blokiral in pokoril Benetke, utrdil Trst in Piran, zgradil mornariški Pulj, dal torej Avstriji možnost kontrolirati vse severno in srednje obrežje italijanskega dela Jadrana. Za Slovence je pomembno, da so v tej akciji – ki je bila, kakor smo rekli, reakcionarna – pokazali svojo pomorsko vrednost in da jo je Dahlerup odkril. Od tega časa dalje so postali naši ljudje nepogrešljiv sestavni del vojne mornarice, saj so dali za 100 % več kadra, kakor bi ga bili dolžni dati po številu prebivalstva.

V drugem razdobju von Dahlerupove personalne administracije je prišlo iz obravnavanih krajev 300 oficirjev, uradnikov, podoficirjev in delavcev v rangu oficirjev in podoficirjev. Od tega jih je bilo 205 iz krajev ob cesti Dunaj–Trst, 95 pa s ceste Šentvid ob Glini–Celovec–Kranj–Novo mesto–Brežice. Številke dokazujejo, da se tako imenovani »vdor« Slovencev v vojno pomorstvo nadaljuje. To razdobje pa ima nekaj posebnosti, mimo katerih ni mogoče. Spremembo opazimo najprej pri rekru-

97 ÖStA, KA, »[po vrsti] Gb. d. Ziwiilarbeiter 4 MP, 5 RU in 6 VZ in Grundbuchblätter der K. u. k. Kriegsmarine Seearsenal in Pola 1/2.«

tiranju oficirjev. Poleg gojencev akademije se vedno pogosteje pojavljajo aspiranti, tj. maturanti srednjih šol, ki so se prijaviли za pomorske oficirje. Po enoletnem aspirantskem tečaju so bili uvrščeni med kadete, in tako jim je bila oficirska kariera odprta. Druga sprememba je v artileriji. Von Wimpfen je ločil obalno artilerijo od ladijske. Pri obalni artileriji so se ohranili čini kopne vojske, čine ladijskih artilerijskih podoficirjev pa so prilagodili mornariškemu činom. Primer: vodnik obalne artilerije je ostal feldwebel, vodnik ladijske artilerije je dobil nov naziv, tj. Stuckmeister in kmalu nato Waffenmeister. Zaradi razumljivosti bomo te novosti upoštevali.

V času, ki ga obravnavamo, je prišlo s križa 38 oficirjev. Med njimi je bilo 25 šolanih v vojnopomorski akademiji.⁹⁸ 13 je bilo aspirantov, ki so se šolali v gimnazijah na kopnem.⁹⁹ Tako med kadeti kakor med aspiranti tega časa imamo po enega bodočega častnega admirala. To sta Marij Franc Heinz iz Ljubljane¹⁰⁰ in Karl Žonta (Schonta) iz Celovca.¹⁰¹ Poleg teh

98 ÖStA, KA, »Grundbuch der Marine Isolierten 7/1418 [Vrhnika: Ivan Obreza], Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 177/4300, Index Rückwärts. str. 94, Grundbuchblätter der K. u. k. Kriegsmarine 2858, Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 781/954, Marineschulcompagnie in Triest. 1. Band, Grundbuch der Marine Isolierten 16/2838, 5/772, 6 931, 3/374 in Gb. Invaliden 3/31 Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 144/3435 [Ljubljana: Avgust Pokorn, Alfred Hirschal, Julij Heinz, Marij Franc Heinz, Marij Heinz in Franc Heinz, Edmond Schadek, Leo Ambrosioni, Jožef Aichholzer, grof Alfonz Auersperg in Hugo A. Mayer], Grundbuch der Marine Isolierten 2/235 in 3/530, Grundbuch der K. u. k. Marine Offiziere und Beamte 4/33 Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 116/2857 [Maribor: Franc La Motte, Amadej Ziller, Friderik Scholley in Johan Emil Kubin], Grundbuch der Marine Isolierten 3/34 in 4/728 [Graz: Julij Pittner in Jožef Prasch], Grundbuch der Marine Isolierten 4/770 in Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 99/2418 [Škofja Loka: Janez Kalan in Janez Kalan 2.], Grundbuch der Marine Isolierten 11/214 in 6Z865 [Celovec: Otmar Fischer pl. Arstan in Johan Holeček], Grundbuch der Marine Isolierten 4/205 [Himmelberg: Ernest Mayer], Grundbuch der Marine Isolierten 11/574 [in Kostanjeva na Dolenjskem: Otmar Fischer pl. Landstrass].«

99 ÖStA, KA, »Grundbuch der Marine Isolierten 4/379 [Ljubljana: Alojzij Tušek], Grundbuch der Marine Isolierten 4/309, 4/201, 5/129 in 5, 265 [Graz: Karl F. Mayer, Karl Holletz, Edvard Brandl in Moritz von Lüttichau], Grundbuch der Marine Isolierten 4/271 in 7/1345 [Pheilhoff in Sv. Štefan pri Grazu], Grundbuch der Marine Isolierten 4/131 [Radgona: Edvard Pammer], Grundbuch der Marine Isolierten 4/188 in 189 [Brunsee pri Cmureku: Hektor in Kajetan Pittner].«

100 ÖStA, KA, »Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 79/1951.«

101 ÖStA, KA, »Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 209/5111.«

dveh pa srečamo še enega kapetana bojne ladje (Julij Heinz) in tri kapetane fregate (Franc Heinz, Johan Holeček in Edvard Pammer). Ostali niso dosegli mnogo. Treba pa je poudariti, da so oficirji, ki so se šolali v štiridesetih in petdesetih letih, nosili na sebi vso težo bitke pri Helgolandu (1864) in pri Visu (1866). Dva pomorska oficirja je treba še posebej poudariti. Poročnik bojne ladje Franc La Motte pl. Frintropp iz Maribora je bil po bitki pri Visu poslan v mornariško pehoto. Verjetno je študija o njenem preoblikovanju njegova.¹⁰² Zastavnik bojne ladje Edvard Brandl je leta 1873 diplomiral na dunajski univerzi in se vrnil v mornarico kot artilerijski inženir.¹⁰³

Med ostalim oficirskim kadrom tega časa navajajo viri dva sodna oficirja. Med njima je bil general avditor Henrik Gscheider iz Šentilja.¹⁰⁴ Dalje imamo 4 duhovnike,¹⁰⁵ 7 zdravnikov¹⁰⁶ in dva oficirja pehote.¹⁰⁷ Nadporočnik pehote Jožef Lukesch je leta 1870 opravil profesorski izpit in do upokojitve predaval vojaške vede v reški vojnopomorski akademiji. Zdravnik dr. Jožef Potočnik iz Slovenske Bistrice je bil leta 1890 povišan v mornariškega štabnega zdravnika (položaj kontraadmirala).

Med tedanjimi uradniki imamo najprej dva inženirja. Ing. Ivan Morath iz St. Johanna pri Gradcu je postal višji inženir strojogradnje, ing. Jožef Pruckner iz Maribora pa višji strojni pogonski inženir.¹⁰⁸ Zanimivo je, da se je Pruckner razvil iz navadnega nižjega strojnega mojstra arse-

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

103 ÖStA, KA, »Grundbuch der Marine Isolierten 5/129.«

104 ÖStA, KA, »Grundbuch der Marine Isolierten 8/1707 in Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 176/4283 [drugi je bil Miroslav Pogačnik iz Tržiča].«

105 ÖStA, KA, »Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 49/1214 [bili so: Ivan Fajdiga iz Postojne], 177/4319 [Lovrenc Rakovec iz Zabukovja pri Ljubljani], 185/4522 [Lovrenc Rakovec iz Martinjega vrha pri Škofji Loki], 28/692 [in Jožef S. Buzzi iz Trga na Koroškem].«

106 ÖStA, KA, »Grundbuchblätter der K. u. k. Marine Offiziere und Beamte fasc. 16 2719 [bili so: Maribor: dr. Leopold Forster, roj. v Sv. Lovrencu na Pohorju], Samt Index der Ärzte a 1 x/371, 38–42, a 1 x/176, a 1 x/368 in a 1 x/502 [Ljubljane: dr. Anton Melzer; Cmurek: dr. Edvard Kropsch; Graz: dr. Rudolf Lukesch in dr. Engelbert Resch; Št. Vid ob Glini: dr. Franc Kralj].«

107 ÖStA, KA, »Grundbuch der Marine Pensionirten / 37–309 in Grundbuchblätter der K. u. k. Marine-Offiziere und Beamte 17/304 [nadporočnika pomorske pehote Ferdinand Koller in Jožef Lukesch, oba iz Graza].«

108 ÖStA, KA, »Prim. Grundbuch der K. u. k. Kriegsmarine Dampfmaschinen 1840–1868 1. Band in Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 183/4465.«

nala. Sledita dva preskrbovalna uradnika¹⁰⁹ in osem administrativcev.¹¹⁰ V kategorijo uradnikov štejemo tudi profesorje vseh mornariških šol. V tem času jih srečamo pet poleg že omenjenega nadporočnika Lukescha.¹¹¹

Morda to obdobje ni dalo tistega števila oficirjev, ki smo ga pričakovali ob tako viharni dobi. V zmešnjavi, ki je nastala zaradi ukinitve akademije v Benetkah in ustanovitve tako imenovane šolske čete v Trstu, ki je akademijo le slabo nadomeščala, ne moremo pričakovati niti številnejšega niti boljšega oficirskega kadra. Vendar dva bodoča admirala in dva generala pomenita tudi za to razdobje kvaliteto, ki je ni mogoče prezreti. Poleg tega je treba reči, da so sezname učencev šolske čete skoraj vsi izgubljeni in da je seznam tedaj formiranih oficirjev zgolj rekonstrukcija po drugih virih. Rekonstrukcija pa ne more biti popolnoma točna. Zato je razumljivo, da najdemo kot uspešne le tiste oficirje, ki so si že na začetku sami prizadevali, da so po obstoječi literaturi nadomestili snov, ki jim je neurejena akademija v Trstu ni mogla dati. Razumljivo je tudi, da so oficirji, ki so se šolali v tem času, dosegli najmanjši odstotek napredovanj. Visoko pa so bili navadno cenjeni tisti oficirji, ki so že iz zaledja prinesli trdno znanje. Tak je primer Celovčana Karla Žonte, ki je prišel iz ljubljanske gimnazije.

109 ÖStA, KA, »Grundbuch der K. u. k. Marine Offiziere und Beamte u. B. 1820–1857/24–32 [Adjunkt Franc Vital iz Graza] in Grundbuch der Marine Isolierten 7/1172 [in morn. komisar Anton Khül iz Celovca].«

110 ÖStA, KA, »Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 134/3185 [bili so: Ludvik Lukežič iz Opčin], 36/882 [Franc Čzermak iz Prebolca], 131/3145 [Viljem Goffer iz Wildona], Grundbuch der Marine Isolierten 6/1003 [Karl Mandl von Mandelstein iz Graza], Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 230/5593 [Janez Stritzl iz Stare Loke], Konduittliste Verschiedene 2. ser. fasc 39/3150 in Grundbuchblätter der K. u. k. Kriegsmarine 1523 [Jožef Uršič in Serafin Reiger iz Celovca], Grundbuchblätter der K. u. k. Marine Kommandierte 4 S–Z [Janez Žitnik iz Mokronoga].«

111 ÖStA, KA, »Konduittliste 1857 fasc. 19 [po vrsti: Učitelj Ivan Požeg iz Šempetra pri Celju, pehotni podoficir, od leta 1855 predavatelj Vojnopomorske akademije v Trstu], Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 144/3430 [zastavnik bojne ladje Ernest Mayer iz Celovca, od leta 1861 profesor hidrografije na Vojnopomorski akademiji na Reki], Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 248–6174 [Ida Weis iz Brežic, učiteljica na meščanski šoli mornarice], Grundbuchblätter der K. u. k. Kriegsmarine 2760 [Anton Gasparini iz Begunj (Gorenjska), profesor na srednji šoli mornarice], Gbbl. Off. u. B. fasc 10 [in Albrecht Tegetthoff iz Graza, od leta 1866 profesor hidrografije na VPA Reka (1796)].«

Glede podoficirjev je drugo razdobje Dahlerupove administracije – predvsem za območje križa – pravo odkritje. Res je, da je bila večina slovenskih podoficirjev še vedno v pomorski pehoti, res pa je tudi, da jih je bilo vedno več v drugih, predvsem pravih pomorskih strokah in v arsenalu, ki je postajal z razvojem železnega ladjevja vse pomembnejši. Z območja, ki nas zanima, je prišlo v tem času skupno 92 bodočih podoficirjev. Od tega je bilo 21 poddesetnikov,¹¹² 46 desetnikov,¹¹³ 11 pehotnih naredni-

112 ÖStA, KA, »Konduittliste Verschiedene fasc. 25/2036 in fasc. 36/2955 [po dva sta dali Ljubljana], Conduittliste 29/1863 in 29/1862 [in Maribor], Mannschaftsgrundsbuchblätter 2. ser. 5 m 17 [po enega so dali sledeči kraji: Planina], Konduittliste Verschiedene 42/3387 [Logatec], 8/688 [Dešnje pri Moravčah], 3/251 [Celje], Mannschaftsgrundsbuchblätter 72 Flottille 187 [Stranice pri Konjicah], Mannschaftsgrundsbuchblätter Matrosenkorp 53 m 79 [Pesniški dvor pri Mariboru], Conduittliste fasc. 17/1856 [Hrastje pri Kranju], Conduittliste fasc. 22/1859 [Druljevek pri Kranju], Konduittliste Verschiedene fasc. 15/1196 [Bled-Mlino], Mannschaftsgrundsbuchblätter Matrosenkorp 64 m 70 in 66 m 56 [Hodišče in Bistrica pri Celovcu], 55 m 65 [Zabukovje–Mokronog], 59 m 136 [Trebnje–Zagorica], 103 m 198 [Novo mesto–Kamene], Konduittliste Verschiedene fasc. 39/3200 [Veliki Obreš], Mannschaftsgrundsbuchblätter Matrosenkorp 58 m 121 [Mihalovec], 61 m 57 [in Brežice].«

113 ÖStA, KA, »Conduittliste 1853 fasc. 14 in Mannschaftsgrundsbuchblätter Matrosenkorp 59 m 46 [prišli so iz sledečih krajev: Sežana 2], Conduittliste 1859 fasc. 22 [Planina–Laze], Mannschaftsgrundsbuchblätter Matrosenkorp 42 m 46 [Matenja vas], Mannschaftsgrundsbuchblätter Matrosenkorp 40 m 22, Grundbuch der Marine Isolierten 1/82 – 14, Mannschaftsgrundsbuchblätter Matrosenkorp 38 m 70, 40 m 65 in 82 m 445, Mannschaftsgrundsbuchblätter 70 Flottille 103, Conduittliste 1863 fasc. 29 in Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 111/2735 [Ljubljana 8], Conduittliste 1868 fasc. 34 [Brezovica], Mannschaftsgrundsbuchblätter 40 m 65 [Hrastje], Conduittliste 1860 fasc. 24 [Pedirka], Mannschaftsgrundsbuchblätter Matrosenkorp 60 m 58 [Moravče], Conduittliste 1861 fasc. 27 [Celje], Mannschaftsgrundsbuchblätter 53 m 87 [Vitanje], Konduittliste Verschiedene 38/3110 [Konjice], Mannschaftsgrundsbuchblätter Matrosenkorp 32 m 178 [Kamnica pri Mariboru], Conduittliste 1868 fasc. 33 [Krčovina], Mannschaftsgrundsbuchblätter Matrosenkorp 28 m 89 [Spodnja Ščavnica], Conduittliste 1862 fasc. 28 [Stari Log–Lipnica], fasc. 34 [Rottenbach], Mannschaftsgrundsbuchblätter 72 m 37–31, Konduittliste Verschiedene 27/2254, Conduittliste 1867 fasc. 33 [Graz 3], Conduittliste 1858 fasc. 21 in Mannschaftsgrundsbuchblätter 98 m 123–122 [Šentvid nad Ljubljano 2], Mannschaftsgrundsbuchblätter Matrosenkorp 63 m 164 [Škofja Loka], 72 m 2 in 43 m 90 [Zgornje Duplje 2], Conduittliste 1861 fasc. 27 [Bistrica pri Kranju], Conduittliste 1866 fasc. 32 [Tupaliče], Grundbuchblätter der K. u. k. Marine Kommandierte 3 M-R [Radovljica], Mannschaftsgrundsbuchblätter Matrosenkorp 48/153 [Tržič–Pristava], 63 m 82 [Celovec–Knežiče], 259 m 259–209 [Domačna vas], 38 m 155 [Trg na Koroškem], Conduittliste 1961 fasc. 27 [Višnja Gora–Zagorica], Mannschaftsgrundsbuchblätter 79 m 388 [Stična], 60 m 126 [Trebnje–Breg], 38 m 18 [Krška vas], Conduittliste 1867 fasc. 33 [in Zg. Sušica pri Brežicah].«

kov¹¹⁴ in 15 vodnikov.¹¹⁵ Sedem pehotnih oficirjev je napredovalo med oficirje. Ljubljanci Franc Andrej Gorišek, Franc Turnovsky, Franc Gorišnik in Valter Soklič, Celjan Johan Rutner, Jožef Koller iz Lenarta ter Celovčan Vilibald Zieser so dobili čin poročnika; Franc Rimrich Turnovsky je postal adjunkt v preskrbi, Avgust Leopold Kordež iz Ljubljane pa je odšel med administrativce.¹¹⁶

Druga stroka, kjer so se naši ljudje uveljavili, je bila še vedno artilerija, ki jo zdaj ločimo na obalno in ladijsko. Pri artileriji se obdržijo nazivi, ki smo jih že navedli.¹¹⁷ Pri obalni artileriji so bili tedaj v službi trije pod-

- 114 ÖStA, KA, »Mannschaftsgrundsbuchblätter 108 m 110–356 in Conduitleiste Verschiedene 27/2250 [omenjeni so sledeči kraji: Ljubljana 2], Mannschaftsgrundsbuchblätter Matrosenkorp 58 m 59 [Dobrunje], Mannschaftsgrundsbuchblätter 63 m 1144 [Maribor], Mannschaftsgrundsbuchblätter Matrosenkorp 63 m 60 [Radgona–Jurovci], 48 m 77 [Cmurek], Conduitleiste 1868 fasc. 34 [Graz] fasc. 34 [Aichkog], fasc. 34 [Mokronog], fasc. 34 [Mokronog–Martinja vas], fasc. 21 [in Novo mesto].«
- 115 ÖStA, KA, »Mannschaftsgrundsbuchblätter 40 m 107 [prišli so iz sledečih krajev: Senožeče], Conduitleiste 1856 fasc. 17 in 1866 fasc. 32, Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 238/5884, 65/649, 209/5086, 111/2735 in Grundbuchblätter der K. u. k. Marine Kommandierte 4 S–Z [Ljubljana 7], Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 198/4835 in Mannschaftsgrundsbuchblätter Matrosenkorp 64 m 124 [Celje 2], 37 m 75 [Šentjur], Conduitleiste 1866 fasc. 32 [Lenart], Mannschaftsgrundsbuchblätter Matrosenkorp 121 m 121 [Kranj–Kokrica], Conduitleiste 1868 fasc. 34 in isti vir fasc. 33 [Celovec 2], fasc. 33 [Krško–Skopice].«
- 116 ÖStA, KA, »Prim. Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 198/4835, 65/1649, 209/5086, Conduitleiste fasc. 32 in fasc. 34, Grundbuchblätter der K. u. k. Marine Kommandierte 4 S–Z, Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 238/5884 in 111/2735.«
- 117 Na primer: poddesetnik in desetnik ostaneta kot uradna naziva pri obalni artileriji in pomorski pehoti. Prav tako narednik (Zugsführer) in vodnik (Feldwebel). Pri ladijskih artilerijskih podoficirjih se je stvar spremenila: ukinili so čin poddesetnika in desetnika. Novi najnižji čin je postal: nižji podnarednik artilerijske stroke (Sttückgast in kmalu na to Waffengast, ki odgovarja nižjemu podnaredniku palubne stroke Marsgast). Podnarednik artilerijske stroke (Waffenquartiermeister) odgovarja podnaredniku palubne stroke (Quartiermeister). Narednik iste stroke je bil Waffenmaat, kar odgovarja palubnemu nazivu Bootsmannsmaat. Vodnik artilerijske stroke je bil Waffenmeister, medtem ko je bil vodnik palubne stroke Bootsman. Poznamo še nižjega in višjega vodnika. To so dosegli s predlogo Unter in Ober. Torej ladijske podoficirje (vseh strok, razen strojne) spoznamo po končnicah gast, maat ali mann oz. meister. Samo strojni vodniki imajo končnico warter (npr. Obermaschinenwarter – višji vodnik strojne storke).

desetniki in trije desetniki.¹¹⁸ Artilerijskih narednikov je bilo osem, vodniki pa štirje.¹¹⁹ Vodnik Valter Soklič iz Ljubljane je v bitki pri Visu napredoval v artilerijskega poročnika.

Več je bilo ladijskih artileristov. Predvsem imamo 19 nižjih podnarednikov (Waffengast, nekaj časa tudi Stuckgast) in 24 podnarednikov (Waffenquartiermeister).¹²⁰ Narednikov in vodnikov je bilo skupaj pet.¹²¹ Narednik Rudolf Zajc iz Ljubljane je leta 1861 odšel med admini-

118 ÖStA, KA, »Conduitliste 1856 fasc. 17 [poddsetniki so: po eden iz Ljubljane], Mannschaftsgrundsbuchblätter 23 m 155 [Dravelj], 56 m 110 [Liebenaua], 79 m 101–11 [desetniki: po eden iz Kranja], Conduitliste 1857 fasc. 19 [Bistrice pri Kranju], Mannschaftsgrundsbuchblätter Matrosenkorp 66 m 137 [in Krotne vasi pri Celovcu].«

119 ÖStA, KA, »Conduitliste 1860 fasc. 24 [naredniki: po eden iz Podgorice], Mannschaftsgrundsbuchblätter 62 m 844 [Zagradca pri Ljubljani], Conduitliste 1865 fasc. 31 [Žalca], Mannschaftsgrundsbuchblätter Zeugskorp 18 m 30 [Graz], 40 m 152 [Tržiča], 34 m 24 [in Žužemberka], Conduitliste fasc. 31 in Mannschaftsgrundsbuchblätter 86 m 105–214 [2 sta bila iz Strassa], Mannschaftsgrundsbuchblätter 11 m 98 [vodniki: Bevke], Grundbuchblätter der K. u. k. Kriegsmarine 748 [Ljubljana], Conduitliste 1859 fasc. 22 [Borovlje], Mannschaftsgrundsbuchblätter Zeugskorp 10 m 60 [Novo mesto, Vodnik Valter Šokliček iz Ljubljane je napredoval med oficirje].«

120 ÖStA, KA, »Mannschaftsgrundsbuchblätter 46 m 98–55 in 66 m 728, Conduitliste 1867 fasc. 33 [nižji podnaredniki artilerijske stroke so prišli iz sledečih krajev: Planina 3], Mannschaftsgrundsbuchblätter Zeugskorp 2 m 176 [Vrhnika], Mannschaftsgrundsbuchblätter 9 m 94–176 [Ljubljana], Mannschaftsgrundsbuchblätter Zeugskorp 1 m 147 [Matenja vas], Mannschaftsgrundsbuchblätter 55 m 668 [Kleče], Mannschaftsgrundsbuchblätter Zeugskorp 10 m 97 [Preska pri Medvodah], 9 m 138 [Trstenik], 17 m 140 [Bled], Mannschaftsgrundsbuchblätter 47m 742 [Krško], Mannschaftsgrundsbuchblätter 87 m 95–150 [podnaredniki: Sežana], Mannschaftsgrundsbuchblätter Zeugskorp 48 m 102 [Senožeče], 10 m 14 in Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 217/5256 [Ljubljana], Mannschaftsgrundsbuchblätter Zeugskorp 15 m 94 [Dolenje Podpoljane], 22 m 94 [Celje–Hrušovec], Mannschaftsgrundsbuchblätter 78 m 145 [Celje], Conduitliste 1867 fasc. 33 [Šentjur], Mannschaftsgrundsbuchblätter 98 m 105 [Konjice–Loče], 84 m 782 [Maribor], Conduitliste 1865 fasc. 31 [Radvanje], Mannschaftsgrundsbuchblätter 85 m 17–111 [Graz], 26 m 8 [Kranj–Sv. Valburga], 56 m 187 [Kranj–Sv. Ana], 53 m 5 [Brnik], Mannschaftsgrundsbuchblätter Matrosenkorp 46 m 52 [Tržič], Mannschaftsgrundsbuchblätter Zeugskorp 15 m 68 in Mannschaftsgrundsbuchblätter 40 m 63 [Celovec 2], Conduitliste 1866 fasc. 32 [Višnja gora], Mannschaftsgrundsbuchblätter Zeugskorp 19 m 86 in Mannschaftsgrundsbuchblätter 98 m 89 [Šentjernej], Mannschaftsgrundsbuchblätter Zeugskorp 13 m 40 [Mokro polje].«

121 ÖStA, KA, »Mannschaftsgrundsbuchblätter 20 m 118 [naredniki: Hrašče–Postojna], 109 m 111–183 [Sele pri Polskavi], 29 m 2017 [Zg. Sorica–Medvode], Mannschaftsgrundsbuchblätter nerazvrščeni št. 34 [nižji vodniki artilerijske stroke: Ljubljana–Žalna], Mannschaftsgrundsbuchblätter 14 m 1756 [vodniki artilerijske

strativce. Primerjava med prvo in drugo vrsto artilerijskih podoficirjev pokaže odločno usmerjenost na ladijsko artilerijo. Križ namreč dokazuje – drugje je podobno – da jih je bilo v ladijski artileriji 100 % več kot v obalni. Pri tem igra gotovo precejšnjo vlogo želja po plovbi. Pa ni samo to. Ladijska artilerija je bila bolj komplicirana, torej tudi bolj vabljiva, ker je zahtevala več znanja, pozornosti in natančnosti. Oficirji so torej zbirali za ladijsko artilerijo tiste ljudi, ki so se pokazali za dovolj prilagodljive razmeram in dovolj pozorne, da so novo artilerijo lahko obvladali. O tem so odločali zanesljivo oko, dober sluh, dobri refleksi in odličen spomin, seveda poleg drugih vojaških lastnosti, ki so bile skupne vsem topničarjem.

Najvažnejša – vendar za Slovence še ne – je bila palubna stroka. S cestnega križa je tedaj prišlo 27 bodočih podoficirjev palube. Več kot polovica je prišla iz vrst mladeničev palube (Schiffsjunge). Ta način rekrutiranja sta podprla predvsem von Wimpfen in Tegetthoff; le-ta od reforme administracije leta 1868. Ta zvrst podoficirjev je bila v tem času razdeljena takole: 7 nižjih podnarednikov (Marsgast), 12 podnarednikov (Quartiermeister), 4 naredniki (Bootsmannsmaat), en nižji vodnik (Unterbootsmann) in 3 vodniki (Bootsmann).¹²² Zanimivo je, da je med njimi en sam Primorec – tj. Janez Suša iz Senožeč, medtem ko je kar 15 Kranjcev in 11 Štajercev.

V strojni stroki imamo v tem administrativnem obdobju še zelo malo podoficirjev. S križa je prišel en nižji podnarednik (Maschinengast) in pet vodnikov (Maschinenwärter). Od teh so štirje prišli iz vrst mladeničev

stroke: Konjice], Mannschaftsgrundsbuchblätter Zeugskorp 20 m 135 [Radgona-Lašbah], Mannschaftsgrundsbuchblätter 49 m 1107 [Sv. Jurij ob Ščavnici].«

122 ÖStA, KA, »Mannschaftsgrundsbuchblätter 64 m 729 [nižji podnaredniki: Logatec-Nadlese], 100 m 71 [Gomilsko], 51 m 2 in 47 m 11, Mannschaftsgrundsbuchblätter Matrosenkorp 32 m 141 [Celje 3], Mannschaftsgrundsbuchblätter 43 m 1077 [Hotemaže], 62 m 831 [Novo mesto], 93 m 112 [podnaredniki: Senožeče], 16 m 114 [Planina], 90 m 98, 108 m 20, 85 m 171, 112 m 7, 96 m 20 [Ljubljana 5], 90 m 593 [Celje], 82 m 111 [Slovenska Bistrica], Conduitliste 1870–71 fasc. 35 [Maribor], Mannschaftsgrundsbuchblätter Zeugskorp 10 m 60 [Novo mesto], Mannschaftsgrundsbuchblätter 103 m 36 [Dobova pri Brežicah], 43 m 633 [naredniki: Sv. Lovrenc pri Celju], 121 m 95 [Vižmarje], 83 m 18–7 [Kranj], 121 m 121; [Kranj-Kokrica], 123 m 67 [nižji vodnik: Logatec], 81 m 38 [vodniki: Ljubljana], Conduitliste 1866 fasc. 32 [Celje-Zagrad], fasc. 38 [Maribor].«

stroja (Maschinenjunge).¹²³ Poleg omenjenih je v mornarici še en zdravstveni podoficir v činu vodnika sanitetne stroke.¹²⁴

Končno je tu ustanova, kjer Slovence najdemo šele z Dahlerupom in njegovimi nasledniki. To je vojnopomorski arsenal v Pulju z vojaškimi remontnimi oddelki po drugih arsenalih in pol samostojnimi delavnicami v Šibeniku, na Reki, v Dubrovniku in Tivtu. Delavce arsenala lahko delimo na tri skupine. V prvo spadajo delovodje ter mojstri in višji mojstri raznih strok, v drugo ves strojni kader in v tretjo delavci od 4. do 1. reda na splošno. Kader prve in druge skupine je obravnavan kot uradniški, kader tretje skupine pa kot podoficirski kader, razlika je le v plači. V prvo skupino so v obravnavanem času z našega križa prišli štirje mladeniči, tj. en višji delovodja, en strelski mojster, en navaden in en višji arsenalski mojster.¹²⁵ V drugo skupino spada 6 strojnikov 3. in eden 2. reda ter 6 nižjih strojnih mojstrov.¹²⁶ Vestnejši kader se je lahko razvil dalje. Tako je npr. napredoval Karl Eyb iz Slovenske Bistrice, ki je svojo kariero v arsenalu končal kot strojni inženir. Na cestnem križu je to osamljen primer. Drugje jih najdemo še nekaj. Strojniki so morali imeti nekaj let plovne prakse. Brez te napredovanje ni bilo mogoče. To dokazuje – med drugim – primer Tomaža Hinterbuchlerja iz Zgornjih Hoč, ki je umrl kot nižji strojni mojster na ladji »Helgoland«, in to pri opravljanju svoje dolžnosti. Podobnih primerov je še nekaj. Tretja skupina arsenalskih delavcev je bila najštevilnejša. Obstoječi viri govore o dveh delavcih 4., enajstih 3., 12 2. in 7 1. reda.

123 ÖStA, KA, »Mannschaftsgrundbuchblätter 40 m 92 [po vrsti: Celje–Bodišna vas], 96 m 176 [Sežana], Conduitleiste 1867 fasc. 33 [Belsko], fasc. 27 in fasc. 28 [Ljubljana].«

124 ÖStA, KA, »Grundbuchblätter der K. u. k. Marine-Offiziere und Beamte fasc. 14/2291 [Poreče pri Trgu na Koroškem].«

125 ÖStA, KA, »Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 183/4712 [po vrsti: Novo mesto: Karl Ritter], Konduitleiste Verschiedene 5/410 [in Franc Kovačič], Grundbuchblätter der K. u. k. Kriegsmarine 2460a [Polskava–Sele: Štefan Windisch], Mannschaftsgrundbuchblätter nerazvrščeni 2. [Zgornje Hoče].«

126 ÖStA, KA, »Grundbuch der K. u. k. Kriegsmarine Dampmmaschinisten 13/117 [po vrsti: Slavina: Gašper Milharčič], Grundbuchblätter der K. u. k. Marine Offiziere und Beamte 9/1589 in 14/2356 [Postojna: Janez Rupnik in Karl Kravšner], Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 149/357 [Planina: Gašper Milharčič], 214/5200 [Celje: Karl Švajger], 48/1197 [Sl. Bistrica], 84/2061 [Zg. Hoče: Tomaž Hinterbuchler], 90/2237 [Maribor: Franc Huth], Grundbuchblätter der K. u. k. Kriegsmarine 1757 [Graz–Bistrica: Viktor Sirk], Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 95/2331 [Mariahilf: Ludvik Jensen], Grundbuchblätter der K. u. k. Marine-Offiziere und Beamte 9/1523 [Celovec–Hodiše], 117/2886a [Žužemberk–Jama: Jožef Kumar].«

Po poklicih so bili mizarji, tesarji, kovači, ključavničarji itd. Nekateri so prišli v arsenal kot vajenci, drugi so z delom odslužili svojo vojaško obveznost (navadno 10 do 12 let in potem so ostali naprej), tretji so prišli kot formirani delavci določene smeri, nekateri celo pri 30 in več let starosti.¹²⁷

Gre torej za 300 oficirjev, uradnikov in podoficirjev. Upoštevajoč, da je v tem času prišel na vsakih šest slovenskih mornarjev po en slovenski starešina, imamo opravka s skupino 2100 vojnimi pomorščaki, ki so z obravnavanega območja odšli v vojno mornarico kot prostovoljci. Če upoštevamo še izgubljene vire ter koroške in zgoraještajerske Nemce, je prišlo v tem času s slovenskega cestnega križa – po previdni oceni – okoli 2800 mornarjev in starešin. Ob upoštevanju vseh virov bodo te številke gotovo popravljene.

Trgovska mornarica je še vedno neznanka. Z območja, ki ga obdelujemo, poznamo v tem času 7 šolanov in 7 praktičnih pomorščakov, ki so med leti 1849 in 1868 opravili izpite ali tečaje. To praktično pomeni 14 kapitanov. Redno šolanje so končali Ljubljančana Anton Orel in Franc Fajenc v Innsbrucku rojena Sežanca Jožef in Edvard Mahorčič, Postojnčana Jožef Dekleva in Gašper Križaj (roj. v Matenji vasi) in Franc Križaj »iz Kranjske«, verjetno iz Ljubljane. Praktično pomorsko znanje so na rednih predizpitnih tečajih izpopolnili ljubljanski pomorski oficirji Jožef Černe, Rudolf Zega, Lazar Österreicher in Leopold Paternolič ter postojnska praktična kapitana Herman Margreiter in Ivan Sajovic. Ni nam znano, koliko je bilo v trgovski mornarici nižjega kadra. Zelo verjetno je tedaj prišlo s cestnega križa vsaj 400 mornarjev, signalistov, strojnikov, noštromov itd. Seznam Lloydovih uslužbencev navaja marsikoga, ki bi lahko bil iz Ljubljane, Maribora, Kranja, Novega mesta, Postojne in drugih krajev ob magistralnih cestah.¹²⁸

Doba von Dahlerupove administracije je doba dokončne uveljavitve slovenskih pomorščakov. Približno polovica kadra, ki smo ga tu omenjali, je pomagala izbojevati bitki pri Helgolandu in pri Visu. Priznati moramo, da je bila bitka pri Helgolandu, kjer so Avstrijci pomagali Nemcem pora-

127 ÖStA, KA, »Grundbuchblätter der K. u. k. Kriegsmarine Seearsenal in Pola 1/114 in 1/209 [razporeditev v »križ« izgleda takole: Sežana 2], 1/37, 1/11 in 1/101 Senožeče 3/, 1/31 [Slavina], 1/115 in 1/183 [Hrenovice 2], 2/165 [Landol 1], 2/13 in 2/167 [Postojna 2], 2/204 in 1/65 [Planina 2], 1/70, 2/49, 2/132, 2/215, 1/226, 2/324 in 2/384 altern [Ljubljana 7], 1/111 in 2/141 [Celje 2], 2/144 [Šmarje pri Jelšah–Celje 1], 1/227 [Konjice 1], 1/109 [Maribor 1], 2/229 [Radgona 1], 2/64 [Graz 1], 1/39 [Radovljica 1], 2/320 [Tržič], 1/24, 2/142 in 2/234 [Žužemberk 3].«

128 Slavko Kavšek et al. 1970, 80–6.

ziti dansko floto, v bistvu imperialistična in da je imela reakcionarne cilje. Bila pa je velika Tegetthoffova šola, ker je tu proti admiralu Suensenu (Dahlerupovemu učencu) uporabil taktiko, ki mu je dve leti kasneje služila pri Visu. Če je torej Tegetthoff pri Helgolandu pomagal porajajočemu se nemškemu imperializmu, ki je segal po danskem ozemlju, je pri Visu prvič porazil porajajoči se italijanski imperializem, ki je že v svoji prvotni razvojni fazi segal po Dalmaciji in Istri. Bitka pri Helgolandu lahko deloma razloži presenetljivo zmago nad modernejšo, bolje opremljeno in bolje oboroženo italijansko floto pri Visu. Če pri tem pomislimo, da je bilo z našega križa vsaj pet komandantov avstrijskih ladij, potem lahko rečemo, da so Slovenci pomagali zadati enega od prvih udarcev italijanskemu imperializmu, posebno še, če vemo, da je bilo okoli 10 % ladijskega moštva iz naših krajev.

Tretje obdobje

Tretja – Tegetthoffova – personalna administracija pomeni za Slovence po eni strani razočaranje, po drugi pa vsebinsko poglobitev. Razočaranje je v tem, da imamo v celotni administraciji, ki je trajala 14 let, manj starešinskega kadra kot v prejšnjem obdobju, da se torej zmanjšuje število Slovencev v mornarici. Vendar je to le videz, ki nas kaj lahko zavede. Vsebinska poglobitev je v tem, da najdemo vedno več Slovencev v pravih pomorskih strokah. Postopno opuščanje izkrcevalne pehote po letu 1860 in delno opuščanje obalne artilerije, ki prihaja postopoma pod komando kopne vojske, povzroča, da se Slovenci, ki se odločajo za pomorsko vojaško službo, znajdejo v pomorskih strokah. Toda to ni bil slučaj. Če je Dahlerup pred Benetkami spoznal vrednost slovenskih pomorščakov, je Tegetthoff v omenjenih bitkah spoznal njihovo borbena uporabnost. Med drugim to dokazujejo številna odlikovanja, ki so jih naši ljudje nosili po letu 1866. Zaradi tega so naš novi mornariški kader zavestno usmerjali v prave mornariške poklice.

Dokaz temu je tudi šolanje oficirskega kadra. Sprejemanje aspirantov postane splošen običaj, ker so dokazali svojo uporabnost. Med 44 oficirji s križa, ki so se izšolali med leti 1869 in 1882, je bilo vsaj 10 aspirantov. Vendar to ne pove mnogo. Odlično izšolani oficirji, kakor so bili Tegetthoff, Daublebsky, Wiplinger, Du Barry in drugi, niso mogli dopustiti lahkega napredovanja. Zato je kar 14 v tem času izšolanih oficirjev

ostalo na stopnji kadetov.¹²⁹ Eden je dosegel čin zastavnika fregate, sedem pa čin zastavnika bojne ladje. Poročnikov bojne ladje je bilo med njimi le pet.¹³⁰ Gre torej za strogo izbiro. V izbiri pa je jasno vidna vsebinska poglobitev. Naglo kariero je imelo 17 od štirinštiridesetih oficirjev. Med njimi so trije bodoči kapetani korvete, en kapetan fregate in šest kapetanov bojne ladje.¹³¹ V isti skupini je sedem bodočih admiralov. To so bili kontraadmirali Mihael Kastner iz Ljubljane, Ramilo Schwarzl iz Sela pri Ljubljani, Lucijan Ziegler pl. Pozza, Anton Triuzi in viceadmiral Karl Seidensacher iz Celja, Maksimilijan Hauser iz Gradca in veliki admiral Anton Haus, rojen v Tolminu, ki pa je prišel v mornarico iz Šentjerneja na Dolenjskem, kjer je preživel svojo mladost.¹³² Kastner in Haus sta se povzpela iz vrst aspirantov. Kasneje so ti oficirji nosili na svojih ramenih težke vojaške odločitve v prvi svetovni vojni. To posebej velja za velikega admirala Hausa, ki se je odločil za obrambno vojno, kljub kritiki dvo-

129 ÖStA, KA, »Grundbuch der Marine Isolierten 9/1938 in 5/781 [to so bili: Ljubljana: Avgust Uieyski in Anton de Traux], Grundbuchblätter der K. u. k. Marine-Offiziere und Beamte 19/3598 [Vransko-Podgrad: Ludvik von Wittenbach], Grundbuch der Marine Isolierten 5/763 [Lenart: Ludvik Vitorelli], Prim. c. Zbornik [Graz: Karl Nemling], Grundbuch der Marine Isolierten 7/107 [Rudolf Benigni], 6/263 [Adolf Mandelein], 7/211 [Emerik v. Baertling], 7/111 [Karl Kos], 7/63 [Evgen Korab], 6/3000 [Konrad Zupančič], 5/726 [Zeltweg pri Št. Rupertu: Franc Plesch], 7/75 [in Pavel Fiedler].«

130 ÖStA, KA, »Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 216/5637 [zastavniki bojne ladje po vrsti Anton Sessler iz Graza], 158/5813 [Jožef Anton Nemling], Gbbl. Abschrift fasc. 2 [Anton Kleinoschegg], Grundbuch der Marine Isolierten 6/154 [Anton Hammer], Grundbuch der Marine Isolierten 6/126 [Karl Urbanitzky], Grundbuch der Marine Isolierten 6/211 [Robert v. Pach], Grundbuch der Marine Isolierten 602 [Vincenc Pehal], Grundbuch der Marine Isolierten 6/1 [vsi iz Graza in Anton Kleinoschegg iz Gostinga], Grundbuch der Marine Isolierten 6/272 [poročniki bojne ladje Ivan Dejak iz Senožeč], Grundbuch der Marine Isolierten 6/88 in 7/93 [Vincenc Vidmar in Janez Rudež iz Ljubljane], Grundbuch der Marine Isolierten 6/275 [Friderik Wenedikter iz Celja (roj. v Šmarju pri Jelšah)], Grundbuch der Marine Isolierten 7/95 [in Herman Vielhaber iz Maribora].«

131 ÖStA, KA, »Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 249/6206 [po vrsti: Dominik Wetzlar iz Graza], Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 96/2112, 125/3032, in 259/6428 [grof Rudolf Hohenwarth, Emerik Leitgeb in Fidelis Zeschko iz Ljubljane], 123/2996 [pl. Gabrijel Lazzarini iz Smlednika], 80/1980 [Ludvik Henkl iz Ljubljane], 21/522 in 80/1979 [Hannibal Bouvier in Jožef Henkl iz Maribora], 158/3814 in 111/2747 [Jožef Nemling in Karl Kos iz Graza].«

132 ÖStA, KA, »Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 101/2481, 214/5198, 260 6446, 237/5859, 77/1920, 217/5244 in 76/1915 [po vrsti].«

ra in kljub političnim napadom, ki jih je doživljal v Avstriji in še posebej na Kranjskem.

V to skupino spada še 17 dijakov vojnopomorske akademije na Reki, za katerimi se v kasnejših letih zgubijo vse sledi.¹³³ Med oficirji nepomorskih strok srečamo v tem času enega sodnega nadporočnika, dva dušebrižnika in šest zdravnikov.¹³⁴ Med poslednjimi je bil dr. Adolf Steiner iz Celovca, ki je dosegel položaj mornariškega štabnega zdravnika, tj. kontraadmirala.

Glede uradniškega kadra je treba poudariti, da je Tegetthoff sovražil birokracijo. Zaradi tega dobimo v njegovi dobi izredno malo novih administrativcev, več pa komisarjev in drugih preskrbovalnih uradnikov, ki so bili zadolženi za nemoteno funkcioniranje vseh mornariških ustanov. Z našega križa sta bila sprejeta samo dva pisarja, in še ta dva po Tegetthoffovi smrti.¹³⁵ Sprejetih pa je bilo 16 novih preskrbovalnih uradnikov samo z našega območja. Med njimi ni bilo niti enega šolanege uradnika. Navadno so jih rekrutirali med navadnimi mornarji in podoficirji.¹³⁶ Med komisarji srečamo Ljubljánčana Ivana Selana, ki je kas-

133 Grundbuch der Zöglinge der Marineakademie in Fiume 1872–1882 [Neidentificiran vir, morda ÖStA, KA, op. ur.], [Iz Ljubljane so bili: Maksimilijan Walter, Franc Šolmajer, Karl Ahačič, Edmond Valenta, Vandelin v. Geldern in Ludvik Pour; Iz Graza Gustav Jaussner, Hugo Welschan ml., Hugo Pach, Hugo Welscher, Hugo Küschel, Johan v. Hauser in Otto Tordis; iz Celovca Johan Gebell; iz Celja Johan Friedrich; iz Sl. Bistrice Karl Formacher in iz Aframa. Ernest Wescher].

134 ÖStA, KA, »Grundbuchblätter der K. u. k. Kriegsmarine 773 [po vrsti: Viktor Seidl iz Graza], Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 118/2901 [Janez Kuralt iz Žabnice pri Škofji Loki], 88/2197 [Franc Horvat iz Šentjerneja], 145/3490 [dr. Anton Melzer iz Ljubljane], 183/4466 [dr. Karl Prus iz Konjic], Grundbuchblätter der K. u. k. Marine-Offiziere und Beamte 3/475 [dr. Bertold Juttner iz Maribora], Grundbuchblätter der K. u. k. Kriegsmarine 890 [dr. Karl Vipave iz Graza], Grundbuchblätter der K. u. k. Marine-Offiziere und Beamte 3/410 in 6/1080 [dr. Pavel Holeček in dr. Adolf Steniner iz Celovca].«

135 ÖStA, KA, »Prim. Evidenz der K. u. K. Marine Pensionirten 3 in 1/2–2 [bila sta Emil Cavallar iz Ljubljane (1876) in Alojz Drobnič iz Smednika (1880)].«

136 ÖStA, KA, »Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 32/783 [razporejeni v »križ« so bili: Planina–Hasberg: Karl Klarič], 96/2339 [Vrhnika: Janez Jeršinovič], Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 173 4192, 217/5258, 65/1632 in 139 4709 [Ljubljana: Avguštin Pichler, Ivan Selan, Ludvik Rittenauer, Janez Goljaš], Grundbuchblätter der K. u. k. Kriegsmarine 1626 [ter Edmond Lahajnar], Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 47/1160 [Maribor: Anton Enoh], 132/3157 [Kranj: Anton Lončar], 42/1015 in 220/5309 [Tržič: Jernej Dolinar in Alojz Šimec], Grundbuchblätter der K. u. k. Marine Offiziere und Beamte 10/1632 in 10/1765 [Celovec: Johan Leon in Tomaž Steinwender], Qualificationslisten der K. u. k.

neje dosegel položaj generalnega komisarja, kar nekako ustreza položaju kontraadmirala. K uradnikom moramo prišteti še pet inženirjev. To so bili Alojz Teyrer iz Maribora, Maks Krajner iz Gradca, Karl Czermak z Vrhnike, Ludvik Lukša in Ivan Šabec iz Ljubljane.¹³⁷ Prvi trije so se ukvarjali z ladjedelstvom, četrti s strojništvom. Peti je bil gradbeni inženir, ki se je ukvarjal z utrdбами.

Končno imamo še tri učitelje, tj. Emo Weis iz Brežic, Boltežarja Knapiča iz Celovca in Amalijo Spoljarič iz Ljubljane.¹³⁸

V celotnem obdobju imamo torej 70 oficirjev in uradnikov ter 17 učencev akademije, s katerimi pa ne vemo kaj početi, ker se njihovi viri niso ohranili. V primerjavi z drugim obdobjem je to malo. Vendar 38 % visokih oficirjev ter dva položajna kontraadmirala iz spremljajočih služb dobro dokazujejo vsebinsko poglobitev. To je terjala težka zmaga pri Visu, to je terjala vedno večja izpopolnjenost italijanske jadranske flote in italijanskega mornariškega kadra. Vsemu temu je bilo treba postaviti nasproti prav tako dober kader. Novi kader je moral biti sposoben braniti vzhodno obalo Jadrana. Začetki te politike segajo do Dahlerupa; Tegetthoff jo je poglobil, Daublebsky in Haus jo bosta izpopolnila in razvila.

Vsebinsko poglobitev opazimo tudi pri kadrovanju podoficirjev. Z ukinjanjem pomorske pehote raste pravi slovenski mornariški kader. Tako pridemo do tega, da imamo v tem obdobju v najbolj pomorski, tj. palubni stroki največ novih podoficirjev. 46 podoficirjev te stroke je bilo rekrutiranih s »cestnega križa«. Med njimi je bilo 22 nižjih podnarednikov (Marsgast), 13 podnarednikov (Quartiermeister), 6 podnarednikov (Bootsmannsmaat), 3 nižji vodniki (Unterbootsmann), 2 vodnika (Bootsmann) in 1 višji vodnik (Oberbootsmann).¹³⁹ Druga naj-

Kriegsmarine Offiziere und Beamte 16/386 in 221/5326 [Novo mesto: Janez Brvar in Franc Škedl], 117/2883 [Cegelnica: Franc Kukman], Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 261/6484 [Krško: Franc Zotter (Čotar?)].«

137 ÖStA, KA, »Prim. Grundbuchblätter der K. u. k. Marine-Offiziere und Beamte 91501 in 10/1749, Grundbuchblätter der K. u. k. Kriegsmarine 1470, 1633 in 2968.«

138 ÖStA, KA, »Prim. Grundbuch der Marine Isolierten 19/3595, Grundbuchblätter der K. u. k. Marine-Offiziere und Beamte 9/1591 in Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 225/5473.«

139 ÖStA, KA, »Mannschaftsgrundbuchblätter 94 m 152–5, 94 m 165, 185 m 288 [razporejeni v »križ«: Opčine 3], 309 m 309, 237 m 290 in 214 m 276 [Sežana 3], 56 m 1779 in 208 m 26 [Senožeče 2], Konduitleiste Verschiedene 29/2342 [Postojna 1], Mannschaftsgrundbuchblätter 2 m 1692, 209 m 96, 76 m 1826, 72 m 281, 84 m 300, 93 m 146, 193 m 80, 200 m 141, 207 m 269, 48 m 91, 217 m 66 [Ljubljana 11], 96 m 106 [Moravče 1], 78 m 280, 87 m 139, 191 m 43, 223 m 256 in Konduitleis-

važnejša stroka je še vedno artilerijska. S križa je prišlo 30 artilerijskih podoficirjev. V seznamih je 9 nižjih podnarednikov (Waffengast), 10 podnarednikov (Waffenquartiermeister), 2 narednika (Waffenmaat), 5 nižjih vodnikov (Unterwaffenmeister) in 5 vodnikov (Waffenmeister).¹⁴⁰ Strojna stroka postane med Slovenci tretja najbolj priljubljena stroka. Zato ni čudno, da je precej poraslo število strojnih podoficirjev. Iz krajev ob magistralnih cestah jih je prišlo 21. Med njimi je 10 podnarednikov (Maschinenquartiermeister), 5 narednikov (Maschinenmaat), dva nižja vodnika (Untermaschinenwarter), dva vodnika (Maschinenwärter) in dva višja vodnika (Obermaschinenwärter). To pomeni precej. Pomeni med drugim prodor v tisto stroko, ki je bila skoraj monopol avstrijskih Nemcev in Čehov.¹⁴¹ Višja vodnika, ki smo ju omenili, sta se povzpela še više: Albert Krohner iz Celovca je postal vodja stroja (Maschinenleiter),

te Verschiedene 27/2188 [Celje 5], 206 m 220 [Vojnik 1], 261 m 45 [Frankolovo 1], 186 m 213 [Konjice 1], 210 m 255 [Sl. Bistrica–Črešnjavec 1], 220 m 134 Polskava 1/, 25 m 565, 48 m 320, 22 m 224, 221 m 177 in Evidenz der K. u. k. Marine Patent Invaliden 5/8.2 [Maribor 5], Mannschaftsgrundbuchblätter 105 m 262 in 189 m 72 [Radgona 2], 64 m 711 in Konduitleiste Verschiedene 32/2631 [Graz 2], Mannschaftsgrundbuchblätter 285 m 150 [Celovec 1], Grundbuch der Marinediener 4 D–E [Pulst 1], Mannschaftsgrundbuchblätter 207 m 266 [Novo mesto 1], Grundbuchblätter der K. u. k. Marine-Offiziere und Beamte 14/2371 [Krško 1], Mannschaftsgrundbuchblätter 57 m 1652 [Brežice 1], 94 m 158 [Dolenja vas], 52 m 4 [Dobova 1].«

140 ÖStA, KA, »Mannschaftsgrundbuchblätter 59 m 73 in 196 m 20 [razporejeni v »križ«: Postojna 2], 88 m 1825 [Logatec–Medvedje Brdo 1], 61 m 1717, 58 m 272, 97 m 125, 190 m 273, 220 m 159 [Ljubljana 5], 111 m 125 [Studenc–Ljubljana 1], 86 m 125 [Žalna–Ljubljana 1], 224 m 174 [Polje–Ljubljana 1], 188 m 86 [Celje 1], 103 m 174 [Vojnik–Loke 1], 9 m 240 in 192 m 62 [Sl. Bistrica 2], 29 m 1716, 33 m 681, 68 m 171 in 214 m 279 [Maribor 4], 50 m 714 [Zg. Kungota 1], 261 m 96 [Lenart–Gočova vas], Grundbuchblätter der K. u. k. Marine-Offiziere und Beamte 14/2386 [Lipnica–Wittenberg 1], Mannschaftsgrundbuchblätter 185 m 99 in Mannschaftsgrundbuchblätter nerazvrščeni 262 [Graz 2], Mannschaftsgrundbuchblätter 193 m 247 [Rotlein 1], Evidenz der K. u. k. Marine Patent Invaliden 5/41 [Škofja Loka 1], Mannschaftsgrundbuchblätter 45 m 1786 [Bled–Višelnica 1], 232 m 18 [Tržič 1], Grundbuchblätter der K. u. k. Kriegsmarine 485 in 2419 [Celovec 2], Mannschaftsgrundbuchblätter 42 m 1625 [Višnja gora 1].«

141 ÖStA, KA, »Mannschaftsgrundbuchblätter 184 m 71 [razporejeni v »križ«: Senožeče 1], 98 m 63, 2 m 121, 18 m 355, 195 m 39, 216 m 215, 241 m 446 [Ljubljana 6], 41 m 35 [Prebold–Sv. Pavel 1], 215 m 8, 211 m 53 in Konduitleiste Verschiedene 31/2491 [Maribor 3], Grundbuchblätter der K. u. k. Marine-Offiziere und Beamte 15/2419, Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 252/6255, Mannschaftsgrundbuchblätter 241 m 453 [Graz 3], 94 m 136 in 185 m 219, Conduitleiste fasc. 39, Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 115/2834 [Celovec 4], Mannschaftsgrundbuchblätter 48 m 1733 [Šentvid ob Glini 1], 46 m 664 [Stična 1], 195 m 209 [in Novo mesto 1].«

kar pomeni položaj podporočnika, Friderik Windisch iz Gradca pa vodja strojnega pogona (Maschinenbetriebsleiter), kar ustreza položaju poročnika. Prvič se naši ljudje pojavijo v krmarski stroki. Z obravnavanega območja so bili trije.¹⁴² Sledita dva podoficirja sanitete¹⁴³ in trije pehotni podoficirji, in sicer po eden iz Radovljice, Gorenjega kota in z Vrha pri Novem mestu.¹⁴⁴ Omeniti kaže, da se je Franc Škedl z Vrha leta 1873 prijavil v preskrbovalno stroko, kjer je kmalu dosegel položaj adjunkta.

V stroke arsenala je v tem času prišlo 10 ljudi z območja, ki ga obdelujemo. Dv sta bila višja delovodja, dva višja arsenalska mojstra, štirje so bili arsenalski mojstri. Dalje imamo enega strojnika 3. reda in enega kvalificiranega delavca. Gotovo je to manj kot v drugem obdobju, toda tudi na tem področju vidimo vsebinsko poglobljenost, saj je 9 od 10 ljudi napredovalo na višje položaje.¹⁴⁵

Vsega smo v času Tegetthoffove personalne administracije našli 201 starešino s slovenskega cestnega križa. V primerjavi z Dahlerupovim obdobjem je to za tretjino manj. Upoštevati pa je treba, da so iz ene v drugo administracijo prenesli precej kadra, ne da bi tudi ponovili personalne liste. Tako lahko rečemo, da je pod Tegetthoffom služilo prav toliko Slovencev kot prej ali verjetneje še več. Drugo, kar je treba upoštevati, je Tegetthoffovo negativno stališče do birokracije. Kljub poenostavitvi administracije – ali morda prav zaradi nje – je bilo zgubljenih precej virov. Morda so le založeni, npr. med bolniškimi fascikli, ki jih je nekaj ti-soč in še sploh niso bili pregledani. Število našega starešinskega kadra je zato manjše, kot bi moralo biti. Toda če upoštevamo le obstoječe vire in če vemo, da je prišel na vsakega šestega slovenskega mornarja po en sta-

142 ÖStA, KA, »Mannschaftsgrundsbuchblätter 55 m 1772–1 [Brežice 1], 31 m 562 [Celje 1], 90 m 171 [in Maribor 1].«

143 ÖStA, KA, »Mannschaftsgrundsbuchblätter 94 m 151 in 94 m 103 [Opčine 2].«

144 ÖStA, KA, »Gb. Invaliden 631/81–83/560 [Radovljica 1], Mannschaftsgrundsbuchblätter 55 m 90 [Gorenji kot 1], 91 m 92 [in Vrh 1].«

145 ÖStA, KA, »Grundbuchblätter der K. u. k. Kriegsmarine 1589 in Konduitsliste Verschiedene 8/644 [razporejeni v križ]: Postojna 2], 88 m 1825 [Logatec–Medvedje Brdo 1], Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 199/4866 [Ljubljana 1], Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 195/4757 [Polzela 1], Konduitsliste Verschiedene 9/755 [Vransko–Ločica 1], Grundbuchblätter der K. u. k. Kriegsmarine 3590 [Slov. Bistrica 1], Grundbuchblätter der K. u. k. Kriegsmarine 2869 [Maribor 1], Grundbuchblätter der K. u. k. Marine Offiziere und Beamte fasc. 16/2869 [Slivnica 1], Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 199/4868 [Mirna peč 1].« Imensko: Avgust Kravšler, Matej Fajdiga, Franc Šemrou, Franc Zajc, Franc Ropotar, Ivan Frischeg, Karl Witzler, Hanse Lovrenc in Anton Zajc.

rešina, torej da je napredoval vsak sedmi Slovenec, pridemo do sklepa, da je v tem času prišlo s križa okoli 1400 slovenskih mornarjev, podoficirjev, oficirjev in uradnikov. Če smo skrajno previdni, lahko rečemo, da manjka 200 do 250 temeljnih listov. Ob upoštevanju najbolj previdne številke lahko ugotovimo, da je Tegetthoffova administracija rekrutirala ob naših magistrálnih cestah 1600 ljudi. To je veliko manj, kot je znašalo število, ki ga je dosegla Dahlerupova administracija. Toda tu je treba dodati še nemški podoficirski kader iz Zgornje Štajerske in Koroške. Tegetthoff je rad sprejemal nemški štajerski kader. Posebno veliko novincev je prihajalo iz Strassa, Lipnice, Wildona, Admonta in Gradca. Precej Nemcev je prišlo iz Špilja, Cmureka in Doljne Radgone. Zato upravičeno dodamo še kakšnih 300 prostovoljcev iz omenjenih krajev in gotovo kakih 50 Korošcev iz krajev ob cesti Borovlje–Celovec–Šentvid. Zato lahko rečemo, da je v času Tegetthoffove administracije prišlo v mornarico 1950 do 2000 prostovoljcev. Letno povprečje znaša torej od 140 do 150 novih mornarjev z našega križa.

Toliko o administraciji admiralata Tegetthoffa.

Šolanje kadra trgovske mornarice se prav tako nadaljuje. V tem času so se izšolali navtiki Friderik Hren in Karlo Reihov iz Ljubljane, Aleksander Weigl in Henrik Kramer iz Maribora. Mariborčan je bil verjetno tudi Ivan Kozpel, ki je vpisan kot »Štajerec«. Leta 1875 so diplomirali v Trstu štirje pomorski strojniki, tj. Jernej Pinter iz Notranjih Goric, Avgust Rinki iz Ljubljane, Ivan Ilovar iz Gradca in Franc Mozer iz Celovca. V istem času je tržaška šola izšolala dva ladijska konstruktorja. To sta bila Henrik Tušar iz Ljubljane in Otto Ledinski iz Radgone.¹⁴⁶ Za nižji mornariški kader ostajamo tudi za to dobo v temi. Najbrž ga je bilo precej predvsem iz Sežane, Štorij, Postojne in Ljubljane.

Uspehe naših ladjarjev te dobe je težko prezreti. Med lastniki jadrnikov spadajo v križ Ivana Muha, roj. Gorup, iz Slavine, ki je imela brig nosilnosti 334 ton, Franc Velušič iz Sežane z barkom nosilnosti 583 ton in Jožef Mauser z okolice Radovljice, ki je plul z barkačo nosilnosti 20 ton. Jožef Mauser je v tem času posedoval še sedem deloma železnih, deloma z železom obloženih ladij, ki jih je rabil pri gradnji novega pristanišča v Trstu.¹⁴⁷ Uspeh, ki mu ga je marsikdo zavidal. Za zaključek še ugotovitev. Res je, da imamo v Tegetthoffovem administrativnem obdobju manj starešinskega in mornariškega kadra kakor v obdobju admiralata

¹⁴⁶ Kavšek et al. 1970, 80–6.

¹⁴⁷ Pahor 1969, 14–23.

Dahlerupa. To pa nas ne sme motiti, kajti ta kader postaja vsebinsko vedno bolj pomorski.

Četrto obdobje

Leta 1883 je prevzel komando mornarice Celovčan, admiral Maksimilijan Daublebsky von Sterneck zu Ehrenstein, kakor se je upravičeno ali neupravičeno glasilo njegovo polno ime.

Pomanjkljivosti personalne administracije je opazil še pred nastopom. Zato je dal izdelati plan reforme, ki bi se naj izvedla takoj. Uspelo mu je, tako da je pritegnil najboljše administrativce iz mornarice in kopenske vojske, ki je imela personalo urejeno. Poleg tega je najel nekaj »svobodnih strokovnjakov«. V glavnem je v novo administracijo sprejel le tiste personalne liste, ki so bili popolnoma in pravilno izpisani. Vse ostale je ukazal arhivirati in napisati na novo. Novi temeljni listi so dobili več prostora za ocene, specialnost in premestitve. Več prostora je bilo določenega za način rekrutiranja, ker se je Daublebsky odločil za povečanje vajenskega kadra, ki naj bi se izučil mornariške obrti še pred sprejemom v mornariške vrste. Red je napravil pri oštevilčevanju listov. Nobena mapa ni smela imeti več kot 300 listov, ki so bili oštevilčeni s številkami od 1 do 300 z navedbo oznake mape. Vsak mornar si je moral zapomniti številko mape in mesto vpisa. Tako je prišlo do reda, ki je bil za tedanje čase resnično zavirljiv. Šele ko je Daublebsky ostarel in ni imel več prave kontrole nad položajem, so njegovi administrativci povečali število vpisov v posamezne mape, odstranjevali posamezne liste in jih prenašali med druge dokumente. Tako imamo med leti 1895 in 1902 (Daublebsky je umrl leta 1897) nekoliko administrativne zmede, ki je značilna tudi za prejšnja obdobja. Med preselitvijo arhiva iz Pulja na Dunaj se je sicer nekaj map izgubilo, vendar je veliko hujše dejstvo, da so leta 1924 avstrijske mornariške oblasti izročile personalne liste državam naslednicam. Tako je onemogočen točen pregled nad ljudmi, ki so se prijavili od leta 1897 do 1902 in so služili še v prvi svetovni vojni.

Obdobje Daublebskega je vsekakor za naše dežele najpomembnejše. Če je namreč Dahlerup odkril vrednost slovenskih pomorščakov, če je Tegetthoff odkril njihovo borbena sposobnost, je Daublebsky odkril njihovo vse bolj razvito pomorsko miselnost in usmerjenost v najvažnejše pomorske poklice. Prav usmerjenost na palubo, v artilerijo in strojnico je bila – poleg oficirskega in podoficirskega kadra, ki je bil podedovan od prejšnjih obdobj – temeljni dokaz, da bi bila vojna mornarica brez

Slovencev nepopoln torzo. Prav zaradi tega se je odločil rekrutirati čimveč slovenskega vajenskega kadra. Tako pridemo do tega, da je bilo v njegovem času nad 50 % bodočih slovenskih podoficirjev rekrutiranih v starosti od 12 do 17 let. Dve do tri leta so služili kot vajenci (v mornariškem jeziku »mladeniči«) in nato pristali na določeno število službenih let, ki se je sukalo med 8 in 12, včasih pa tudi več let. Tako je Daublebsky prišel do odličnega strojnega in artilerijskega kadra, do dobrih podoficirjev krmila in palube, torej do kadra, ki mu je bil kot Korošču pri srcu.

Velik pomen je pripisoval šolanju oficirjev. »Kranjci« so bili vedno bolj pogosti na akademiji. Res je, da je bilo med njimi precej takih, ki iz enega ali drugega razloga niso uspeli, je pa tudi več takih, ki so doživeli precej strmo kariero.

Za Daublebskega je pomembno predvsem naslednje: Kot Korošec in kot komandant najvažnejše od ladij, ki so se borile pri Visu, je z zaskrbljenostjo opazoval rast italijanske vojne mornarice na Jadranu. Ob njegovem nastopu je bil jadranski del italijanske flote skoraj trikrat večji kot celotna avstrijska. To razmerje pa je bilo možno početveriti ali celo popeteriti, če bi Italijani poslali v Jadran del firenske in jonske flote, kar v primeru vojne ne bi bilo vprašljivo. Zaradi tega se je Daublebsky odločil zgraditi novo avstrijsko floto. S svojimi oficirji, kakor so bili Karl Žonta, Rihard Pogačnik, Karl Seidensacher in drugi »Kranjci«, je dunajski vladi stalno poudarjal nevarnost italijanskega imperializma in tako imenovanega »kraljevskega« iredentizma, ki je postajal nasilen. S tem je Daublebsky uspel. V njegovem času je bilo zgrajenih 18 novih ladij kategorije »bojna ladja«, 35 ladij srednje kategorije, 29 torpedovk. Poleg teh pa še vrsta drugih ladij.¹⁴⁸ Program izgradnje se je nadaljeval po njegovih zamislih še pet let po njegovi smrti. Daublebsky pa se je dobro zavedal, da je tekma v oborožitvi lahko usodna, zato je dal poudarek na obrambno sposobnost mornarice. Ustvariti je torej hotel mornarico, ki bi bila sposobna ubraniti Istro in Dalmacijo pred morebitnim italijanskim napadom. Glavno pa je, da je imel namen mornarico zaupati predvsem oficirjem tistih narodov, ki so bili najbolj zainteresirani, tj. Hrvatom in Slovencem. Res je, da je v akademijo prihajalo vedno več nemških in madžarskih gojencev, res je tudi, da je podedoval veliko nemških in madžarskih oficirjev. Toda njegovi eksponenti na Dunaju so bili vedno oficirji iz naših krajev in Hrvaške. Slovenci in Hrvati so imeli v njegovem času očitno najboljše možnosti za uveljavitev.

148 Marine-Almanach 1904, 320–7.

Daublebsky je kmalu spoznal tudi imperializem Avstro-Ogrske. Toda med dvema imperializmoma, med katerima se je znašla »njegova« mornarica, mu je avstro-ogrski pomenil manjše zlo. In to manjše zlo je bilo treba, po njegovem, ubraniti pred večjim. Za to si je prizadeval ves čas poveljevanja mornarici.

Zanimivo je videti, kakšna je bila rekrutacija kadra z našega cestnega križa. V tem času se je na vojnopomorski akademiji šolalo 65 gojencev iz krajev ob naših magistralnih cestah. Od tega jih je šolanje končalo 48, medtem ko za ostalih 17 nimamo zanesljivih virov.¹⁴⁹ Verjetno so nekateri opustili šolanje, drugi pa so si poiskali civilne službe. Tak je primer Delago Antona iz Maribora, ki ga po opravljenem kadetskem stažu srečamo v trgovski mornarici v Trstu.¹⁵⁰ Daublebsky je sprejel tudi večje število aspirantov. Iz krajev ob križu jih je bilo najmanj 20. Enajstim je uspelo opraviti vse skušnje. Torej lahko rečemo, da so iz krajev ob slovenskem cestnem križu prišli v tem času povprečno po trije formirani oficirji na leto, kar pomeni 8 % do 10 % letnega oficirskega prirastka. Za vse slovenske dežele je bilo izračunano, da je ta odstotek znašal od 12 % do 15 % vsega v posameznih letih formiranega kadra. Na prvi pogled malo, vendar v primerjavi s prebivalstvom od enkrat do enainpolkrat več, kot bi bilo treba. Med omenjenimi 59 oficirji srečamo pet kasnejših kontraadmiralov: Otto Balzar iz Ljubljane je napredoval leta 1917,¹⁵¹ Henrik Zajc-Treffen iz Celja,¹⁵² Benno Milenkovič iz Konjic in Pavel Pahner iz Maribora¹⁵³ so napredovali leta 1919; Metod Ciril Koch iz Kranja je napredoval 2. novembra 1918, ko ga je narodno viječe v Zagrebu imenovalo za prvega komandanta jugoslovanske vojne mornarice.¹⁵⁴ Če stopnjo komodorja do določene meje enačimo s kontraadmiralom, moramo prišteti Miroslava Grunda iz Dobrne in Antona Dolenca z Orehka pri Postojni.¹⁵⁵ Sledi sedem kapetanov bojne ladje, 2 kapetana fregate in 11

149 Prim. Grundbuch der K.u.K. Marine Akademie in Fiume 1872–1882, 1881, 1883–1901 [letni sezname gojencev], [Neidentificiran vir, morda ÖStA, KA, op. ur.].

150 Annuario marittimo 1884–1886 [v seznamih osebja].

151 Marine-Almanach 1918, 639.

152 ÖStA, KA, »Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 217/5254 in 149/3581.«

153 Bayer von Bayersburg 1959, 48.

154 Prim. Informator Splošne plovbe slavnostna številka 1969 [Neidentificiran vir, Pahor 1968, Kontraadmiral Metod Ciril Koch, *Informator splošne plovbe*, 1968, 1–2, str. 24, zdaj glej tu, 2. knjiga M. Pahor, *Zbrana dela*, poglavje o Kochu, op. ur.] in Puna je Pula. Passim [verjetno M. Balota, *Puna je Pula*, 1954, op. ur.].

155 Nagrobna plošča na pokopališču v Dobrni.

kapetanov korvete.¹⁵⁶ Imamo torej opravka s 27 visokimi oficirji, ki so bili rojeni na območju glavnih slovenskih cest. Poleg Metoda Kocha moramo še posebej navesti kapetana bojne ladje Adolfa Mladiča, ki je leta 1918 prešel v jugoslovansko vojno mornarico in je bil v naslednjih letih med pobudniki in prvi organizator vojnopomorske akademije v Dubrovniku. Seznam oficirjev našega območja navaja še 23 poročnikov bojne ladje, 5 pomorskih zastavnikov in 5 kadetov, o katerih usodi pa viri molčijo,¹⁵⁷

156 ÖStA, KA, »Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 116/2853, 187/4571, 137/3241, 231/5643, 22/547 [razporejeni v »križ«: Ljubljana 5: kapetan bojne ladje (nadalje: kbl) Jožef Kubelka, kbl Ernest Račič, kap. korv. Albert Mahnič, kap. korv. Wolfgang Zupančič, kap. korv. Theodor Braun], Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 242/5994 in 163/3930 [Celje 2: kbl Viktor Vest, in kbl John Thomas Patrick O'Flanagan], Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 193/4718 [Konjice 1: kap. korv. Ferdinand Ritz], Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 185/4524, 96/2343, 96/2344, 10/252 [Maribor 4: kbl Konstantin Radey, kap. korv. Artur Jettmar, kap. korv. Eberhard Jettmar in kap. korv. Karl Bastendorf], Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 179/4371 [Graz 1: kbl Adolf Potočnik], Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 242/6009 [Škofja Loka okolica 1: kap. korv. Alfonz Wilfan], Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 160/3732? [Slovenji Plajberk 1: kap. korv. Miroslav Makuc], Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 227/5509, 209/5109 in Marine Almanach 1917 str. 270 [Celovec 3: kbl Ferdinand Steinhardt, kap. freg. Emerik Žonta (Schonta) in kap. korv. Aleksander Broiler], Ibid. [Kandija – N. m. 1: Artur Spiess v. Braccioforte], Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 151/3625 [in Krško 1: kbl Adolf Mladič].«

157 ÖStA, KA, »Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 171/4137, 116/2854, 214/5194, 179/4373, 146/3513, 46/1134, Marine Almanach 1917. str. 672 in 756 [razporejeni v »križ«: Ljubljana 12: poročnik bojne ladje (nadalje: pbl) Ernest Peternel, pbl Vencelj Kubelka, pbl Karl Noč, pbl Lotar Schwarz, pbl Janez Potočnik, pbl Marij Merten, pbl Pavel Ekl in pbl Slavomir Draksler], Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 133/3179 [zast. bojne ladje Alojz Lövenstein], Marine Almanach 1893 str. 347, Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 152/3658 in 3/72 [kadeti Reinhold Rübing v. Rudingen, Pavel Moos in Leo Ambrosini], Marine Almanach 1917. str. 675, 676 in 793 [Celje 3: pbl Robert Lutz, pbl Anton Reich in pbl Franc Kocijančič], str. 672 [Maribor 3: pbl Kurt Reiser], Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 225/5439 in 39/947 [zast. bojne ladje Anton Šprajc in kadet Anton Delago], Marine Almanach 1917, str. 674, 757, 771 in 779 [Graz 4: pbl Anton Mayerweg, pbl Pavel Mihelič, pbl Gustav Sattler in kadet Vincenc Mihelčič], str. 756 [Škofja Loka–okolica 1: pbl Franc Wilfan], Verzeichniss über die abgeführte Personaldokumente Jugoslawischer Staatsbürger oficirji [Kranj 1: pbl Bernard Jelocnik], Marine-Almanach 1917 str. 793 [Celovec 8: pbl Jožef Korvin], Marine-Almanach 1917 str. 674 in 757, Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 228/5550, 164/3941, 98/1884, 228/5527, 181/4410 [pbl dr. Karl Stockert, pbl dr. Pavel Schreckenthal, pbl Valter Opl, zast. bojne ladje Viljem

kakor molčijo o usodi tistih 17 dijakov akademije, za katere nimamo drugih virov.¹⁵⁸

Če vzamemo v obzir vse to, opazimo, da je 44 % omenjenih oficirjev napredovalo v sam vrh visokih oficirjev, kar je v okviru Avstrije edinstven primer. Torej je Daublebsky vzgojil odličen slovenski kader. Med ostalimi oficirji s križa srečamo tri nove duhovnike,¹⁵⁹ 6 zdravnikov,¹⁶⁰ 2 nadporočnika sodne stroke,¹⁶¹ in enega artilerijskega zastavnika.¹⁶² Med omejenimi zdravniki so trije bodoči štabni zdravniki, kar pomeni položajni kontraadmirali. To so bili dr. Gvido Fajdiga iz Postojne, dr. Karl Flick iz Maribora in dr. Julij Detela iz Preske pri Domžalah. Dr. Leopold Majdič iz Logatca je bil položajni viceadmiral.

Daublebsky je moral poskrbeti za zanemarjeno administrativno osebje. V njegovem času je bilo nastavljenih precej novih administrativcev, ki so poskrbeli za preureditev celotne uprave mornarice. Z našega cestnega križa jih je prišlo 14. Vsi razen enega so bili nastavljeni kot pisarji. Izjema je bil Alojz Grajner iz Radgone, ki je služil kot svobodni pogodbeni delavec, tj. kot administrativni inštruktor.¹⁶³ Služil je še v von Spaunovi ad-

Perrelli, zast. bojne ladje Maksimilijan Sternhart, zast. bojne ladje Maksimilijan Liebe in kadet Prokop Percy Preissler], *Marine-Almanach 1917* str. 690 [Trg na Koroškem 1: pbl Jožef Kogelnik].«

158 Prim. Grundbuch der K.u.K. Marine Akademie in Fiume 1881–1902 [Neidentificiran vir, morda ÖStA, KA, op. ur.], [krajevno razporejeni: Postojna 2, Ljubljana 4, Celje 2, Maribor 3, Radgona 1, Graz 4, Novo mesto 1].

159 ÖStA, KA, »Gbb. Abschrift 1. fasc., Grundbuchblätter der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 11/1898 in Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 262/6502 [Mornariška kurata Anton Esenko iz Prožina in dr. Anton Pinter iz Slovenske Bistrice ter morn. kaplan Anton Zupan iz Breznice pri Škofji Loki].«

160 ÖStA, KA, »Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 49/1213, 82/2030, Grundbuchblätter der K. u. k. Marine-Offiziere und Beamte 6/994 [Postojna: dr. Gvido Fajdiga; Logatec: dr. Leopold Majdič; Ljubljana: dr. Ramilo Seemann; Maribor: dr. Karl Flick (roj. v Lipnici); Celje: dr. Ivan Herzmann; Domžale–Preska: dr. Jurij Detela].«

161 ÖStA, KA, »Grundbuchblätter der K. u. k. Kriegsmarine 215 in 425 [nadpor. Rudolf Quätter in Erik Hermann iz Celovca].«

162 ÖStA, KA, »Grundbuchblätter der K. u. k. Kriegsmarine 1130 [Aleksaj Ahatz iz Trga].«

163 ÖStA, KA, »Konduitleiste Verschiedene 27/2164, 27/2229, 6/477, 28/230, 32/2622 in 41/3320, Evidenzblätter der K. u. k. Marine Pensionirten 2/1/24, 2/1/2, 1/2/37, 2/1/94, 3/1/17, Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 3/70, Grundbuchblätter der K. u. k. Kriegsmarine 1405 in 1415 [razporejeni v »križ«: Senožec: Alfonz Pavlin; Postojna: Viljem Korošec, Franc Polanc in Janez Peterca; Konjice Žiže: Ivan Vrhovnik; Maribor: Jožef Vrečko; Radgona: Alojz Grei-

ministraciji. Iz ostankov izkrcevalne pehote se je začel leta 1902 dvigati Jožef Sonnleiter iz Celovca. Prešel je med računovodje in je leta 1911 dobil položaj oficijala 1. reda.¹⁶⁴

Urejena preskrba je zahtevala predvsem dobre odnose z dobavitelji v zaledju. Že v času Tegetthoffa smo opazili večje število komisarskih uradnikov s prometnega križa. Daublebsky je to število povečal iz povsem praktičnih razlogov, ki mornarici niso bili jasni, je pa vztrajal pri njih do smrti. Šlo mu je za to, da so se komisarji pogovarjali z dobavitelji v njihovem jeziku. Ker so bili dobavitelji mesa in drugih živil odvisni od slovenskega in hrvaškega trga, so morali komisarji, ki so bili namenjeni tja, obvladati tudi ta dva jezika. (V tem času imamo primere, da so se »kranjščine« naučili tudi pristni nemški komisarji z Dunaja, Inskrucka in Salzburga.) S tem je pojasnjeno visoko število komisarjev in komisarskih uradnikov iz slovenskih dežel, saj jih je prišlo 23 samo s cestnega križa.¹⁶⁵ Med njimi srečamo tudi poznejša generalna komisarja Ludvika Polaka II. iz Kranja in Ruperta Pivca iz Srkovca pri Mariboru. Poseben poudarek si je zaslužil Pivec, ki je začel kot navaden mornarpešak. V 36. letih službe se je prek podoficirskih činov povzpел na sam vrh tega poklica. V sku-

ner; Lipnica: Edvard Ambrož; Graz: Alojz Podberšič; Kranj: Robert Majer; Borovlje: Jožef Krieghofer; Šentvid ob Glini: Jožef Sonnleiter; Brežice–Žeče: Mihael Debeljak; Brežice–Sapote: Ivan Zalokar].«

164 ÖStA, KA, »Grundbuchblätter der K. u. k. Marine-Offiziere und Beamte 9/1415.«

165 ÖStA, KA, »Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 177/4328, 174/4225, 235/5768, 69/1722, 238/5872 in Grundbuchblätter der K. u. k. Kriegsmarine 1605 [razporeditev v »križ«: Ljubljana 6: Ludvik Polak, Jožef Pirc, Janez Tomic, Franc Grošel, Ernest Kottovitz, Milan Tušek], Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 181/4412 [Mengeš: Matevž Prelovšek], Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 223/5394 [Maribor 3: Franc Zorko, Rihard Stiger in Otmar v. Franz], 228/5539, Grundbuchblätter der K. u. k. Kriegsmarine 1362, Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 150/3600 [Smolnik: Jožef Minafik], Mannschaftsgrundbuchblätter 76 m 613 [Srkovec: Rupert Pivec], Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 218/5282 [Ščavnica: Maks Sewera], Mannschaftsgrundbuchblätter 247 m 43 [Radgona: Otto Haas], Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 1/13 [Graz: Jožef Ahčín], Grundbuchblätter der K. u. k. Kriegsmarine 1903a Kranj: [Polak Ludvik 2.], Verzeichniss über die abgeführten Personaldokumente Jugoslawischer Staatsbürger officirji [Podbrezje: Jožef Pretnar], Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 184/4501 [Celovec: Leo Quančnik], Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 241/5955 [Trebnje: Janez Vasic], Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 3/42 [Krško: Rudolf Alpi], Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 241/5956 [Krško–Šentrupert: Viktor Vašič].«

pini mornariških tehnikov je bilo 10 inženirjev, in sicer en ladjedelski, pet strojnih (od tega štirje višji), dva elektro in dva artilerijska.¹⁶⁶ V istem času so v mornariških šolah učili trije učitelji z območja glavnih cest.¹⁶⁷ Vsi trije so bili na meščanskih mornariških šolah v Pulju. V arsenalu je tedaj delalo šest naših delavcev v rangu podoficirjev in dva v rangu oficirja. Gre za tri predelavce, enega splošnega mojstra, dva strojna mojstra, enega strojnika prvega reda in enega višjega delovodjo. Pri enem je zabeležena izjava, da se je obvezal za 10 let, kar pomeni, da je bil prevzet med mornariško moštvo. Čeprav je število majhno, je treba vedeti, da so se zbrali iz vseh slovenskih pokrajin, razen Dolenjske.¹⁶⁸

V času administracije Daublebskega smo torej našli 144 oficirjev, podoficirjev, uradnikov in dijakov s cestnega križa. V primerjavi s Tegetthoffovo administracijo jih je bilo še enkrat toliko. To je spričo politike, ki si jo je zastavil, popolnoma razumljivo. Zaradi omenjene politike pa zasledimo pospešeno šolanje, pospešeno urejevanje preskrbe in administracije, modernizacijo arsenala, vežbe z novim orožjem, kakor so bila npr. torpeda. Zaradi tega tudi pogosti manevri, pogoste inozemske misije, ki jim je bil očitni namen vežbanje oficirjev in mornarjev. Tako se je Daublebsky pripravljaj na obrambo Jadrana. Sodil je, da je že skrajni čas.

Kar je ugotovljeno za oficirje, velja tudi za podoficirje in moštvo. Daublebsky je moral povečati številčnost mornariškega kadra. Prostovoljno rekrutiranje je ostalo v veljavi, obveza pa je bila skrajšana

166 ÖStA, KA, »Prim. Grundbuchblätter der K. u. k. Kriegsmarine 1707 in 1473, Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 260/6464, 49/1211, 48/1198, 136/3221, 29/706, 222/5364, Grundbuchblätter der K. u. k. Marine Offiziere und Beamte 11/1909 in Marine-Almanach 1917 str. 786 [po vrsti: ing. Karl Pusswald. Maribor; viš. ing. Jožef Žimnic, Ljubljana; viš. ing. Edvard Fajdiga, Postojna; viš. ing. Franc Hladek, Brežice; viš. ing. Jožef Rittenauer, Ljubljana; str. risar Peter Eyer mann, Maribor; elektr. ing. Rihard Canaval, Celovec; artil. ing. Pavel Sok, Ljubljana; viš. artil. ing. Adalbert Grčar, Postojna].«

167 ÖStA, KA, »Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte [Melanija Sittich, pristojna v Lenart, Jožef Šilih iz Hlebc (Radovljica) in Rihard Riegler iz Šentjurja pri Celju. Prim. Odgovarjajočo].«

168 ÖStA, KA, »Prim. Mannschaftsgrundbuchblätter 1902–1/429, Grundbuchblätter der K. u. k. Kriegsmarine Seearsenal in Pola 2226/125, Grundbuch der Assentjahrgänge 1881 do 1891/284, Konduitleiste Verschiedene 18/1499, Evidenz der K. u. k. Marine Patental Invaliden 5/J–L, Grundbuchblätter der K. u. k. Kriegsmarine 1617a in Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 84/2073 [po vrsti: Franc Mališnik, Celje; Pavel Razinger, Borovlje–Sveče; Alojz Bergant, Medvode; Jožef Križaj, Senožeče; Gottfried Juptner, Maribor; Alojz Rijavec, Sežana–Orlek; Vencelj Kubelka 2., Ljubljana; Anton Hlastec, Konjice–Sko-marje].«

na 8 let. V praksi pa je obveljala obveza 12 let službovanja, vendar je bilo možno štiri rezervna leta služiti tudi kasneje, tj. ko je mornarica to potrebovala. Na našem ozemlju je bil glavni vir kadra Trst z najbližjo okolico in Slovenska Istra. Daublebsky pa je vedel, da ti viri niso neizčrpni, zato je pospešil rekrutiranje v zaledju. Slovenske dežele so se, kljub majhnemu ozemlju in nizkemu številu prebivalstva, odlično odzvale. Samo cestni križ je dal v 20 letih te administracije nad 300 podoficirjev, pri čemer niso všteti nemški podoficirji Zgornje Štajerske in Koroške. Tudi teh je bilo precej. Iz vsega dogajanja se vidi, da je Avstro-Ogrska končno začela doumevati mornarico kot resen faktor svoje vojaške politike. Da pa je mornarica ostala obrambni faktor, je zasluga predvsem Daublebskega.

Pri sprejemanju so imeli prednost mladeniči, ki so se odločili za palubno stroko, ki je bila v tem času najvažnejša. Z območja križa se je prijavilo 124 bodočih podoficirjev palube, več kot 40 % pred dopolnjenim 17. letom. Bili so torej vajenci. V tej stroki imamo v času Daublebskega 60 nižjih podnarednikov, 28 podnarednikov, 27 narednikov, 4 nižje vodnike, 4 vodnike in 1 višjega štabnega vodnika, ki bi ga morali obravnavati kot uradnika.¹⁶⁹ V palubni stroki je bilo izredno težko napredovati. Zato tako nizek odstotek nad podnaredniško bariero.

169 ÖStA, KA, »Mannschaftsgrundsbuchblätter 288 m 90, 229 m 121, 259 m 180 [razporejeni v »križ«: Sežana 3], 257 m 11, 264 m 3, 302 m 117 [Postojna 3], 318 m 34 Hrušica 1/, 262 m 129 [Planina 1], 381 m 151 [Planina–Laze 1], 271 m 223, 238 m 179, 291 m 66 [Logatec 3], 286 m 64 [Grahovo 1], 241 m 431 [Oblak 1], 381 m 176 [Vrhnika 1], 234 m 224 [Preserje 1], 271 m 261 [Borovnica 1], 227 m 78, 265 m 132, 278 m 286, 274 m 266, 270 m 196, 269 m 174, 225 m 31, 288 m 142, 280 m 191, 218 m 160, 281 m 285, 296 m 272, 244 m 236, 354 m 138, 254 m 119, 371 m 23, 382 m 93, 350 m 1, Evidenz der K. u. k. Marine Patental Invaliden 6/Z4 [Ljubljana 19], Mannschaftsgrundsbuchblätter 111 m 166 [Sp. Zadobrova 1], 260 m 6 [Dobrunje 1], 211 m 81 [Domžale–Dob 1], 384 m 1 [Moravče 1], 268 m 150 [Vransko–Ojstriška vas 1], 256 m 256, 238 m 227, 334 m 102 in 247 m 286 [Celje 4], 291 m 224 [Šentjur pri Celju, vendar rojen v Šmarju pri Jelšah 1], 258 m 150 in 284 m 242 [Frankolovo 2], 280 m 132 [Frankolovo–Dol 1], 276 m 14 [Konjice 1], Grundbuchblätter der K. u. k. Kriegsmarine 2161 in Grundbuchblätter der K. u. k. Marine Offiziere und Beamte 13/2161 [Konjice–Kozjak 2], Mannschaftsgrundsbuchblätter 383 m 250 [Zg. Prebukovje 1], 324 m 352 [Polskava 1], 247 m 36, 249 m 5, 273 m 110, 302 m 289, 313 m 7, 310 m 23, 329 m 117, 383 m 287, 239 m 1918, 247 m 145, 351 m 161, 384 m 6 in Evidenz der K. u. k. Marine Patental Invaliden 4/132 [Maribor 15], Mannschaftsgrundsbuchblätter 247 m 367 [Sv. Marjeta pri Mariboru 1], 388 m 41 [Studenc 1], 272 m 288 [Lenart 1], Mannschaftsgrundsbuchblätter 1902–1911 1/185 [Radgona 1], Mannschaftsgrundsbuchblätter 387 m 126 [Šentilj 1], 329 m 115 [Lipnica–Kapfenberg 1], 312 m 150 [Lipnica–Ehrenhausen 1], 187 m 299, 258 m 61, 351 m 289 in 388 m 45 [Graz 4], Konduitleiste Verschiedene 30/2437 [Šentvid nad Ljubljano 1], Mannschaftsgrundsbuchblätter 307 m 59 in Evidenz

Vladijske strojnice se je prijavilo 105 bodočih podoficirjev.¹⁷⁰ Odstotek

der K. u. k. Marine Patental Invaliden 5/K-1 [Škofja Loka 2], Mannschaftsgrundbuchblätter 415 m 91 in Verzeichniss über die abgeführte Personaldokumente Jugoslawischer Staatsbürger – moštvo [Kranj 5], Verzeichniss über die abgeführte Personaldokumente Jugoslawischer Staatsbürger – moštvo [Radovljica 2], Mannschaftsgrundbuchblätter 168 m 65, 234 m 151, 242 m 727, 245 m 1556, 304 m 169, 275 m 253, 349 m 17, 359 m 30, in Gb. Assent jahrgänge 1881–1901/182 [Celovec 9], Mannschaftsgrundbuchblätter 204 m 200 in 384 m 286 [Celovec–Poreče 2], Grundbuchblätter der Österreichischcs Landsturm 1917/243a in 58a [Volovca 2], Mannschaftsgrundbuchblätter m 1 [Celovec–Bistrica 1], Mannschaftsgrundbuchblätter 319 m 1 [Celovec–Zakamen 1], vir 314 m 52 [Celovec–Ostrouza 1], 359 m 94 [Celovec–Bärndorf 1], 230 m 192 [Sekulce 1], 216 m 88 [Goriče 1], Gb. Assentjahrgänge 1881–1901 in Mannschaftsgrundbuchblätter 329 m 97 [Trg na Koroškem 2], 220 m 180 [Šentvid ob Glini 1], 237 m 111 [Šentvid–Oberlaum 1], 351 m 150 [Žužemberk 1], Grundbuch der Marinediener 7–K in Mannschaftsgrundbuchblätter 272 m 229 [Novo mesto 2], Mannschaftsgrundbuchblätter 315 m 63 [Trška gora 1], 284 m 239 [Krško 1], 297 m 111 [Krško–Šentjanž], 242 m 750 in 253 m 56 [Brežice 2], 283 m 220 [Artiče 1], 328 m 154 [Blanca 1].«

- 170 ÖStA, KA, »Mannschaftsgrundbuchblätter 388 m 10 [razvrščeni v »križ«: Sežana 1], 313 m 111 in 268 m 216 [Štorje 2], 256 m 94, 280 m 169, 340 m 188, 371 m 32 in Evidenz der K. u. k. Marine Patental Invaliden 5/51 [Postojna 5], 320 m 44 [Bukovje 1], 384 m 60 in Gb. Assent jahrgänge 1881–1901 [Planina 2], Mannschaftsgrundbuchblätter 271 m 223, 257 m 217, 387 m 1 [Logatec 3], 275 m 160 [Jakovica 1], 369 m 239 [Čevica 1], 237 m 186 [Borovnica], 234 m 256, 333 m 193, 306 m 27, 299 m 75, 331 m 222, 331 m 70 [Ljubljana 6], 268 m 86 [Ljubljana–Studenc 1], 349 m 117 [Šempeter pri Celju–Letuš], 256 m 256, 298 m 7, 386 m 262 [od teh eden rojen v Kozjem, eden v Celovcu, tretji v Mariboru], 268 m 233, 339 m 253, 343 m 46 in Verzeichniss über die abgeführte Personaldokumente Jugoslawischer Staatsbürger moštvo [Celje 9], Mannschaftsgrundbuchblätter 303 m 30 [Frankolovo 1], 361 m 33 in Evidenz der K. u. k. Marine Patental Invaliden 5/G-1 [Konjice 2], Mannschaftsgrundbuchblätter 362 m 137, 268 m 238, 236 m 187, 187 m 111, 244 m 1337, 274 m 291, 289 m 151, 313 m 7, 330 m 292, 343 m 19, 341 m 89, 370 m 77, 367 m 157, 386 m 132, Evidenz der K. u. k. Marine Patental Invaliden 4147, Mannschaftsgrundbuchblätter 1902–1911/17 44 in isti vir 1/491 [Maribor 18], Mannschaftsgrundbuchblätter 387 m 165 [Maribor–Studenc 1], 361 m 53, 322 m 187 [Krčovina 2], 224 m 251 [Radgona 1], 333 m 83 [Zgornji Rakič], 254 m 222, 279 m 102, 303 m 2. 322 m 51, 359 m 227 in Evidenz der K. u. k. Marine Patental Invaliden 6/1.1 [Graz 6], Mannschaftsgrundbuchblätter 259 m 252 [Škofja Loka 1], Konduitleiste Verschiedene 14/1172 [Kranj 1], Mannschaftsgrundbuchblätter 267 m 215 [Radovljica 1], 384 m 143 [Lesce 1], 241 m 366 [Bled 1], 383 m 144 [Tržič 1], 258 m 256 [Borovlje–Sveče 1], 250 in 39, 250 m 214, 257 m 298, 257 m 88, 256 m 38, 256 m 101, 224 m 199, 272 m 122, 338 m 177, 369 m 37, Grundbuchblätter der K. u. k. Marine Offiziere und Beamte 14/2316 [Celovec 11], Mannschaftsgrundbuchblätter 246 m 103 [Celovec–Št. Rupert 1], 269 m 17 [Celovec–Bistrica 1], 279 m 223 [Celovec–Waidmannsdorf 1], 279 m 256 [Celovec–Steuerberg 1], 309 m 246 [Celovec–Tauchendorf 1], 252 m 266 [Celovec–Na žagi 1], 360 m 66 [Celovec–Poreče 1], 253 m 196 [Nadrom–Žihpolje 1], Grundbuchblätter der K. u. k. Kriegsmarine 1618 [Šentvid ob Glini 1], Mannschaftsgrundbuchblätter 351 m

vajencev se približa 50 %. Stanje napredovanj je v strojni stroki boljše. Imamo namreč samo 9 nižjih podnarednikov in 53 podnarednikov. Dalje je bilo 27 narednikov, 6 nižjih vodnikov in 3 vodniki. Med štabnimi podoficirji srečamo 2 strojnika, in sicer po enega štabnega in enega višjega štabnega vodnika. Nekateri pa so prebili tudi to bariero: 4 so postali vodje strojnega pogona (Maschinenbetriebsleiter), 1 pa višji vodja strojnega pogona (Obermaschinenbetriebsleiter). Po rangi jih lahko uvrstimo med kapetane in majorje.¹⁷¹ Če naše podoficirje s križa primerjamo s Čehi, moramo ugotoviti, da so dosegli sicer manj, vendar pa se jim zelo približujejo. Odstotek ljudi, ki so prebili podnaredniško bariero, je v našem križu 30 %, pri Čehih pa 32 %. To razmerje se sicer lahko spremeni na slabše, če bomo ugotovili, da se ostalo slovensko ozemlje ni tako dobro obneslo. Kaže pa, da so mornariške oblasti tudi na našem ozemlju znale izbirati dober kader.

Po številčnosti je artilerijska stroka zdaj na tretjem mestu s 46 podoficirji z našega območja. Če bi šteli tudi štajerske nemške artileriste, ki so zelo radi sprejeli obveznosti v artileriji, bi jih navedli precej več. V naši skupini je bilo 6 nižjih podnarednikov, 13 podnarednikov, 17 narednikov, 4 nižji vodniki, 4 vodniki in 2 štabna vodnika.¹⁷² Eden, tj. Ernest Jošt iz Vojnika, je pred koncem kariere napredoval v poročnika ladijske

184 [Šentvid–Friesach 1], 304 m 175 in 225 m 257 [Novo mesto 2], 385 m 8 [Kostanjevica na Dol. 1], 246 m 21 [Krško 1], 247 m 44 in 352 m 38 [Brežice 2].«

171 ÖStA, KA, »Prim. Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 42/1016, 190/4556, 39/954, 54/1338, Grundbuchblätter der K. u. k. Kriegsmarine 1314 [to so bili Kamna Gora–Konjice: Leo Dokler; Maribor–Slivnica: Ludvik Rečnik; Maribor: Ivan Demmel; Celovec: Nobert Fischer in Johan Spick].«

172 ÖStA, KA, »Mannschaftsgrundbuchblätter 310 m 178 [razporejeni v »križ«: Opčine 1], Grundbuch der Marinediener 3–C [Sežana–Kačiče 1], Mannschaftsgrundbuchblätter 287 m 260, 323 m 72, 357 m 218 [Postojna 3], 271 m 230 [Unec 1], 236 m 78, 251 m 279, 266 m 151, 269 m 265, 290 m 216, 299 m 42, 358 m 194, Evidenz der K. u. k. Marine Patental Invaliden 5/B–I in Verzeichniss über die abgeführte Personaldokumente Jugoslawischer Staatsbürger [Ljubljana 9], Mannschaftsgrundbuchblätter 356 m 117 [Prebold–Dolenja vas 1], 294 m 300 [Celje 1], Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 97/2367 [Vojnik 1], Mannschaftsgrundbuchblätter 385 m 240 [Konjice 1], Mannschaftsgrundbuchblätter 295 m 230 [Konjice–Sv. Jernej 1], 234 m 75, 49 m 1804, 242 m 726, 304 m 91, 334 m 223, 370 m 153, 316 m 32 [Maribor 7, od tega je eden rojen v Trstu, eden pa v Selnici], Grundbuchblätter der K. u. k. Marine Offiziere und Beamte 14/2394 [Maribor–Radvanje 1], Mannschaftsgrundbuchblätter 335 m 73 [Maribor–Sp. Veličina 1], 224 m 190 [Radgona 1], 311 m 96 [Cmurek 1], 256 m 205 [Wildon 1], 320 m 35, 304 m 6, Evidenz der K. u. k. Marine Patental Invaliden 4/151 [Graz 3], Mannschaftsgrundbuchblätter 205 m 143 [Graz–Dornegg 1], 282 m 128 [Šofja Loka 1], 253 m 227 [Kranj 1], 276 m 246 [Podnart 1], 252 m 188 [Ra-

artilnerije. Drugi, tj. Ivan Fras iz Sp. Veličine, pa je postal mornariški pisar. Odstotek ljudi, ki so prebili podnaredniško bariero, se približa 70 %, kar je za nekaj odstotkov boljše kot pri avstrijskih Nemcih in Čehih. Vse kaže da jih nova, modernejša artilnerija ni plašila in da so se v njej dobro znašli. Vendar je nespodbitno, da so artilnerci tedaj procentualno nazadovali. Vzroki za to postajajo vse bolj očitni. Dober palubni podoficir in dober strojnik sta zlahka našla tudi civilno zaposlitev na trgovskih ladjah, strojniki pa tudi v arsenalih in tovarnah. Artilnerce je lahko uporabil le vojni arsenal, ki pa ni imel toliko zmogljivosti, da bi zaposlil vse demobilizirane. Ljudje so pač začeli izbirati praktične poklice, kar je razumljivo.

V času, ki nas tu zanima, raste tudi število krmarskih podoficirjev. V virih, ki zadevajo cestni križ, najdemo 2 nižja podnarednika, 5 podnarednikov, 5 narednikov, 1 nižjega vodnika in 1 štabnega krmarja v rangu podporočnika.¹⁷³ Torej stroka, ki bi znala veliko pomeniti za naše ljudi, če se ne bi bližal propad Avstrije. Dalje srečamo še dva podoficirja elektro stroke,¹⁷⁴ enega v ostankih mornariške pehote,¹⁷⁵ dva v sanitetni službi,¹⁷⁶ štiri v tako imenovani kuharski stroki (tu je treba imenovati še enega štabnega kuharja, ki pa je bil uvrščen med »uradnike«).¹⁷⁷ Celo vojaške godbe so imele svoje podoficirje. Trije so prišli tudi s križa. Posebej pa je treba poudariti strojnega podoficirja Ivana Novellija iz Ljubljane, ki se je razvijal v letalskem strojništvu in je bil eden prvih letalskih strojnikov našega

dovljica 1], 225 m 106, 293 m 270, 356 m 202 [Celovec 3], 317 m 125 [Gospa Sveta 1], 391 m 39 [Novo mesto 1], 391 m 243 [Brežice 1].«

173 ÖStA, KA, »Hauptgrundsbuchblätter 1883 [razporejeni v »križ«: Štorje 1], Mannschafstgrundsbuchblätter 312 m 4 [Postojna 1], 367 m 252 [Logatec-Dolenja vas 1], 376 m 241 [Ljubljana-Dobrunje 1], 383 m 6 [Trojane 1], 363 m 244 [Celje 1], 370 m 67 [Sl. Bistrica 1], 385 m 147 [Maribor 1], 254 m 196 [Radgona 1], 326 m 149 [Bled-Zagorica 1], 249 m 82 [Celovec 1], 249 m 209 [Celovec-Buchscheiden 1], 266 m 72 [Brežice-Sv. Lenart 1], 306 m 160 [Brežice-Stari grad 1].«

174 ÖStA, KA, »Mannschafstgrundsbuchblatte 366 m 245 in 351 m 251 [oba iz Ljubljane].«

175 ÖStA, KA, »Grundbuch der Marinediener 13-Sa-e [Šain Miha iz Postojne].«

176 ÖStA, KA, »Mannschafstgrundsbuchblätter 348 m 44 in 387 m 299 [po eden iz Postojne in Logatca].«

177 ÖStA, KA, »Mannschafstgrundsbuchblätter 272 m 171 [razporeditev: Ljubljana-Slivenica 1], Konduiltliste Verschiedene 15/1269, Evidenzblätter der K. u. k. Marine Pensionirten 1/2/86 [Ljubljana 2], Mannschafstgrundsbuchblätter 352 m 190 [Maribor 1], 298 m 118 [Graz 1].«

ozemlja.¹⁷⁸ Poleg omenjenih je zaslediti podoficirje, ki so bili degradirani. Iz krajev ob glavnih cestah jih je bilo morda deset.

Če gornje podatke povzamemo, smo našli 440 novih mornariških starešin, uradnikov in arsenalskih delavcev, ki so prišli z območja, ki je predmet te razprave. Štetje slovenskih personalnih listin nas prepriča, da je v tem času napredoval vsak peti Slovenec v mornarici, kar pomeni enega starešino na štiri mornarje. To nas prepriča, da je tedaj prišlo v mornarico nič manj kot 2200 novih ljudi z domovanjem ob cestnem križu. Ob upoštevanju, da so izgubljeni skoraj vsi viri za leto 1885, da manjka skoraj polovica listov za leti 1890 in 1891 in da so skoraj popolnoma prazne mape od leta 1898 do 1902, jih je moralo biti še precej več. V vsej svoji dobi je Daublebsky dajal prednost Korošcem, zato je treba prišteti še koroške Nemce. Precej je bilo tudi Nemcev iz krajev ob cesti Strass–Lipnica–Gradec. K izračunanemu številu je torej treba dodati še kakih 900 do 1000 ljudi. Tako se število mornarjev obravnavanega območja poveča v najslabšem primeru na 3100 novih ljudi, kar da letno povprečje 155 mornarjev, ki je popolnoma solidno.

Na trgovsko pomorski šoli v Trstu so v tem času diplomirali Peter Delak in Anton Šprajc iz Maribora, Ladislav Trnovec iz Sežane in Ivan Rosenberger, verjetno iz Celja. Cerkničan Miroslav Vičič, ki je prišel iz Postojne in Alojzij Mahek iz Furstenfelda sta kot praktična pomorščaka opravila potrebne izpite za poveljevanje. Karlo de Formacher iz Slovenske Bistrice se je tedaj pojavil med ladijskimi konstruktorji.¹⁷⁹

Gorenjec Jožef Mauser se je še nadalje uveljavljal kot ladjar in graditelj pristanišča v Trstu. Uveljavili pa so se tudi Jožef, Kornelij in Milan Gorup iz Slavine pri Postojni, ki so posedovali ladje, kakor sta bila parnika »Triglav« in »Pečine«, svoj kapital pa so vlagali tudi v pomorske družbe, kakor je bila npr. »Ungaro-Croata« na Reki.

Iz vsega vidimo, da so se Slovenci v dobi Daublebskega vse bolj uveljavljali. Obžalovati je le, da slovenski kapital ni bil organiziran, da je bila slovenska buržoazija, razen posameznikov, bolj kontinentalna kot slovenski kmetje in malo meščanstvo. Redki slovenski ladjarji niso mogli združiti svojega kapitala in ustanoviti lastno, tj. slovensko pomorsko družbo. Samo to bi lahko tudi na gospodarskem področju podprlo admi-

178 ÖStA, KA, »Grundbuch der Marinediener 7–K [Hrenovice–Postojna 1], Mannschaftsgrundbuchblätter 284 m 186 [Ljubljana 1], 309 m 292 [Radgona 1].«

179 Kavšek et al. 1970, 81–95.

ralova prizadevanja za uveljavitev Slovencev na morju. Do tega je prihajalo prepočasi in prepozno, da bi lahko imelo večji uspeh.

Peto obdobje

Prva svetovna vojna je bila smo še vprašanje časa. To se pozna tudi pri gradnji vojnih mornaric. Med leti 1903 in 1917 sta Italija in AvstroOgrska gradili svoji novi floti. Medtem ko je Avstrija na novo zgradila 68 vojnih plovil, jih je Italija zgradila 140. Avstrija je z vstopom Italije v vojno prenehala graditi vojno ladjevje. Italija je leta 1915 zgradila še 19 vojaških plovil, leta 1916 dve, leta 1917 jih je imela 13 v gradnji. Če računamo, da je bila italijanska flota leta 1902 še vedno za 107 % večja kot avstrijska in da je bila v svoji boljši in večji polovici stacionirana na Jadranu in v Jonskem morju, kjer bi lahko skoraj hermetično zaprla Otrantski preliv, potem vidimo, da se je Italija temeljito pripravljala na vojno. Da je bila Italija že leta 1902 bolje pripravljena, pove tudi deplasma njene za boj sposobne flote, ki je znašal okoli 377.000 ton, medtem ko je znašal deplasma avstrijske flote le 154.000 ton. Vsa avstrijska flota je bila zgrajena po programu Daublebskega, ki je bil že nekoliko zastarel. Italija je gradila nove in škartirala stare ladje. Pri gradnji pa je upoštevala vse principe tedanje teorije o pomorskem vojskovanju. Če vemo, da je bilo okoli 200.000 ton italijanskega flotnega deplasmaja v Jadranu in v Jonskem morju, vemo tudi, da je bila Italija na morju v popolni premoči. Z novimi gradnjami po letu 1902 se je premoč stopnjevala s skoraj neverjetno naglico. Stanje se je do neke mere uravnotežilo, ko je Avstrija med leti 1908 in 1912, zgradila velike bojne ladje Erzherzog Franz Ferdinand, Viribus Unitis, Radetzky, Prinz Eugen, Tegetthoff in Zrinyi, križarke Novara, Helgoland in Saida, male rušilce in manjše število torpedovk. Vendar je leta 1915 deplasma italijanske vojne flote znašal okoli 420.000 ton brez podmornic. Od tega je odpadlo okoli 300.000 ton na Jadransko in Jonsko morje. V istem času je znašal deplasma avstrijske flote – prav tako brez podmornic – okoli 275.000 ton. Sestav in tonaža italijanske flote dokazujeta, da je šlo za izrazito napadalno mornarico, medtem ko se je Avstrija v gradnji flote še vedno držala koncepcije Daublebskega. Očitno je torej, da je v oborožitveni tekmi prednost na italijanski strani.¹⁸⁰

Von Spaunova administrativna reforma je padla v čas oborožitvene tekme. Čeprav je bila njena zaveznica, Avstrija ni zaupala italijanski po-

180 Marine-Almanach 1903–1916 [Vsi splošni podatki o moči obeh flot so v Almanach für die K. u.K. Kriegsmarine od 1903 do 1916].

litiki. Eden od vzrokov je bil gotovo v oborožitvi Jadrana. To nezaupanje pa je imelo težke posledice za razvoj slovenskega mornariškega kadra. Avstrija je Slovence namenila za soško in tirolsko fronto, zato je precej zavrla rekrutacijo naših vojnih obveznikov v mornarico in jih rajši usmerjala v kopne rodove vojske. Za mornarico je predvidela dalmatinske in ostale Hrvate, za poveljujoči kader pa v glavnem Nemce in Madžare. Tako pridemo do obdobja, ki bi sicer terjalo večjo prisotnost Slovencev na morju in v mornarici, vendar jim je bilo to do neke mere onemogočeno. Rekrutacijska politika Daublebskega je bila nekoliko upočasnjena.

Ne moremo reči, da mornarica ni več sprejemala Slovencev. Nasprotno. Še vedno je v vojnopomorsko akademijo prihajalo precej naših učencev, prihajali so aspiranti. Prav tako so prihajali mornariški vajenci in mornarji prostovoljci. Toda to ni bilo več spodbudno. Zato se je tudi njihovo število relativno zmanjšalo. Če lahko v dobi Daublebskega v najslajših letih beležimo med mornariškim kadrom vsaj 5 % pripadnikov iz naših dežel, včasih celo 9 % do 10 %, moramo za zadnjo avstrijsko mornariško administracijo reči, da so ljudje iz slovenskih dežel predstavljali le 8 % južnoslovenskega kadra mornarice. Ob tem, da je bilo v mornariških vrstah še veliko Cehov, Nemcev in Madžarov, je odstotek nizek. Razveseljivo pa je, da je naš kader prihajal v svojih 45 % do 55 % še vedno kot prostovoljski vajenski kader pod 17 leti starosti. To je našo rekrutacijo mornarjev reševalo. V nasprotnem primeru bi bil odstotek slovenskih fantov v mornarici znatno manjši.

Zaradi le delno ohranjenih virov tudi za to dobo ni mogoče pričakovati popolnega seznama oficirjev in podoficirjev. V vojnem arhivu so ohranjeni podatki za Korošce, Zgornje Štajerce in tiste Kranjce in Spodnje Štajerce, ki so se odločili živeti v Avstriji. Za Kranjsko, Spodnjo Štajersko in Primorsko pa obstajata dva seznama dokumentov, ki jih je Avstrija vrnila Jugoslaviji oziroma Italiji. Personalni dokumenti Jugoslovanov so bili med drugo svetovno vojno izgubljeni, dokumenti, ki jih je dobila Italija, pa niso dostopni. Oba seznama sta nepopolna. V večjem delu manjkajo krajevne oznake oziroma podatki pristojnosti. Zato za velik del mornarjev ne vemo, od kod so prišli. Tako imamo belo liso na skoraj vsej Dolenjski, na delu Štajerske in Gorenjske, skoraj popolnoma pa nam manjkajo podatki za Primorsko.

Na osnovi omenjenih dokumentov in seznamov je bilo mogoče sestaviti 46 novih pomorskih oficirjev, ki so prišli s cestnega križa. Ker se avstrijska vladavina pri nas bliža koncu, ne moremo – razen nekaj primerov –

govoriti o višjih in visokih oficirjih. Dokonca prve svetovne vojne niso mogli napredovati višje. Največ, kar so lahko dosegli, je bil čin poročnika bojne ladje. Razumljivo je pa tudi, da so vsi po vrsti nosili na sebi vse praktične težave prve svetovne vojne. V tem času beležimo 15 poročnikov bojne ladje,¹⁸¹ 21 poročnikov fregate,¹⁸² enega poročnika korvete,¹⁸³ 4 pomorske zastavnike,¹⁸⁴ 15 pomorskih kadetov,¹⁸⁵ in 5 pomorskih aspirantov. V italijan-

- 181 ÖStA, KA, »Marine Almanach 1918 [razporejeni v »križ«: Vrhnika: Adolf Ihan], Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 177/3029, Grundbuchblätter der K. u. k. Kriegsmarine 35a [Ljubljana: Alojz Poljanec in Henrik Gaber], Grundbuchblätter der K. u. k. Marine Offiziere und Beamte 1/89, Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 208/5070, Grundbuchblätter der K. u. k. Kriegsmarine 708 [Celje: Emerik Macher, Gilbert Schneditz in Karl Pramberger], Mannschaftsgrundbuchblätter Abschrift fasc. 1 [Maribor: Rudolf Becker], Grundbuchblätter der K. u. k. Kriegsmarine 89 [Lipnica: Alfred Macher], Grundbuchblätter der K. u. k. Marine Offiziere und Beamte 2/312 [Ehrenhauser: Aleksander Crinis], Grundbuchblätter der K. u. k. Kriegsmarine 567 [Graz: Alfred Liebler], Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 209/5110, 693/4716, Almanach 1918 in Grundbuchblätter der K. u. k. Kriegsmarine 921 [Celovec: Erik Žonta (Schonta), Franc Walnofer, Johan Ritschl, Egon Wachner], Almanach 1918 [Leskovec-Krško: Vladimir Pfeifer].«
- 182 ÖStA, KA, »Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 60/469 in 191/4672 [razporejeni v »križ«: Ljubljana: Karl Gaber, Rihard Riebl], Almanach 1918, Grundbuchblätter der K. u. k. Marine Offiziere und Beamte 4/540 in 2 132 [Celje: Valter Hollega, Franc Khil, Pavel Scarpa], Grundbuchblätter der K. u. k. Kriegsmarine 359, 702. in 70 [Maribor: Anton Fiala, Ivan Pach, Karl Košak], Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 218/582 [Sp. Ščavnica: Maks Sewera], Almanach 1918 [Graz: Oskar Frolich], Verzeichniss über die abgeführte Personaldokumente Jugoslawischer Staatsbürger za 1904 do 1914 [Kranj: Janko Debelak, Vladimir Andoljšek, Metod Pirc], Ibid. [Radovljica: Ciril Wilfan], Grundbuchblätter der K. u. k. Kriegsmarine 457 [Bled: Günter Hönigl], Grundbuchblätter der K. u. k. Kriegsmarine 921, 740, 572, 48 in 610 [Celovec: Egon Wachner, Alojz Rabi, Peter Leber, Artur Pramberger, Herman Madile], Almanach 1918 [Stična: Konrad Wasser].«
- 183 ÖStA, KA, »Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 229/ 5573 [Emil Štrancar iz Planine].«
- 184 ÖStA, KA, »Grundbuchblätter der K. u. k. Kriegsmarine 1216a [Ljubljana: Vincenc Mihelič], Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 220/5307 [Herman Zima], Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 187/4567 [Maribor: Vilibald Rath], Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 205/4988 [Ivan Schimm].«
- 185 ÖStA, KA, »Prim. Verzeichniss über die abgeführte Personaldokumente Jugoslawischer Staatsbürger, Grundbuchblätter der K. u. k. Kriegsmarine 444, 537, 691, 933, 1261a, Qua. list 114/2807, 184/4484, 220/5311, 221/5355, 231/5638, 183/4456 in Marine-Almanach 1918 [Logatec: Silvij Mihelčič: Ljubljana: Anton Lenarčič in Karl Levičnik; Celje: Leo Smolej in Jurij Heček; Slovenska Bistrica: Anton Krautsdorfer; Maribor: Pavel Kroath; Radgona: Karl Prosinagg; Graz: Albert

skih seznamih dobimo še grofa Alfreda Windischegratza iz Planine, ki je bil poročnik bojne ladje.¹⁸⁶ Če pomislimo na dobo Daublebskega, je to res malo. Verjamemo pa, da jih bo mogoče v italijanskih virih odkriti še nekaj.

S križa je prišlo tudi 7 zdravnikov, med katerimi je bilo 5 polkovnikov,¹⁸⁷ 2 duhovnika¹⁸⁸ in 1 sodni oficir.¹⁸⁹ Tu je še za takrat edinstveni oficir, tj. zastavnik strojne stroke, ki je napredoval v arsenalu s položaja mehanika z maturo na srednji strokovni šoli.¹⁹⁰ Učenci mornariške akademije, ki jih ugotavljamo po evidenčnih knjigah šole v zadnjih letih avstrijskega cesarstva, niso utegnili dokončati šolanja.¹⁹¹

Novih administrativnih uradnikov je mornarica sprejela zelo malo. Z magistralnih cest jih je prišlo le 8.¹⁹² Iz istega prostora je prišlo 16 mornariških komisarjev in drugih uradnikov preskrbe.¹⁹³ Tudi uradniki v tem

Simečič; Kranj: Ivan Kern, Boris Pirc; Celovec: Valter Zanoškar, Rudolf Praximarer, Ivan Šuman; Trebnje: Jožef Smolej].«

186 Verzeichniss über die abgeführte Personaldokumente Italienischer Staatbürger Fotokopija v Pomorskem muzeju v Piranu.

187 ÖStA, KA, »Prim. Grundbuchblätter der K. u. k. Kriegsmarine 202, 196, Grundbuchblätter der K. u. k. Marine-Offiziere und Beamte 8/1247, Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 30/745, 234/5754, 198/3229, 19/454 [Ljubljana: dr. Srečko Toman; Celje: dr. Anton Cede; Maribor: dr. Valter Thalmann; Graz–Allerheiligen: dr. Rudolf Sabin; Tržič: dr. Jožef Lužar; Šentvid ob Glini: dr. Friderik Bogensperger; Žužemberk: dr. Emil Smola].«

188 ÖStA, KA, »Verzeichniss über die abgeführte Personaldokumente Italienischer Staatbürger [Morn. kurat Ivan Sedej in mor. župnik dr. Jožef Sever iz Postojne].«

189 ÖStA, KA, »Grundbuchblätter der K. u. k. Kriegsmarine 210 [nadporočnik avditor dr. jur. Anton Kosi iz Celja].«

190 ÖStA, KA, »Grundbuchblätter der K. u. k. Kriegsmarine 1130 [zast. str. stroke Aleksej Ahatz iz Trga].«

191 ÖStA, KA, »Prim. Evidenzblätter der Marineakademie in Fiume 1906–1918 [iz Postojne 1 iz Ljubljane 9, iz Celja 4, iz Maribora 3 in iz Radgone, Graza in Celovca po 1].«

192 ÖStA, KA, »Prim. Konduitliste Verschiedene 16/1359, 22/1823, 95/2333, 19/1536, 20/1655, Verzeichniss über die abgeführte Personaldokumente Jugoslawischer Staatbürger [za leto 1905], Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 53/1278 in Evidenzblätter der K. u. k. Marine Pensionirten 3 [razporejeni v »križ«: Postojna 1, Ljubljana 1, Celje 1, Vojnik 1, Konjice–Ivenca 1, Šentvid nad Ljubljano 1, Žeče pri Brežicah 2].«

193 ÖStA, KA, »Prim. Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 5/123, 3/58, 59/1459, 108/2655, 163/3933, 168/4069, 242/5978, 239/5918, 106/2593, Grundbuchblätter der K. u. k. Kriegsmarine 1352, 1576, 1367, 1353, Evidenzblätter der K. u. k. Marine Pensionirten 1/1, Grundbuchblätter der Österreichisches Landsturm 1817/306a in Verzeichniss über die abgeführte Personaldokumente Italienischer Staatbürger [razporejeni v »križ«: Postojna 1, Borovnica 1,

času niso mogli doseči visokih položajev. Med tehničnim osebjem imamo 9 inženirjev, in sicer 2 ladjedelska, 4 strojne, 2 artilerijska in 1 inženirja kemije. Z njimi se omenjata 2 mornariška risarja.¹⁹⁴ Iz obravnavanih krajev so bili na novo sprejeti tudi trije učitelji.¹⁹⁵

11 ljudi z območja križa je delalo v arsenalu. Pred vsemi je treba omeniti delovodjo Janeza Šteblaja iz Novega mesta, ki je arsenalu posvetil vse svoje življenje. Sledijo štirje arsenalski mojstri, 2 predelavca in 4 specializirani delavci. Spričo vojnih potreb je bilo naših ljudi zelo malo.

Kvalitativne spremembe zasledimo pri podoficirskem kadru. Strojni podoficirji z našega območja so preseglji število podoficirjev palube. Slutnja bližnjega propada Avstro-Ogrske in skrb za novo zaposlitev? Ali morda visoka strokovnost, ki raste ob pomoči Čehov, kot morda še nezavesten plan prevzema mornarice? Najbrž oboje. Bodi karkoli, iz krajev, ki jih obravnavamo, je – po znanih virih – prišlo 72 strojnih podoficirjev. Med njimi so bili le 3 nižji podnaredniki in 12 podnarednikov. To pomeni, da je 79 % vseh omenjenih strojnih podoficirjev prebilo podnaredniško bariero. Tako zasledimo 31 narednikov, 1 nižjega vodnika, 13 vodnikov, 11 štabnih vodnikov in 1 vodjo strojnega pogona.¹⁹⁶ Poslednji je bil

Ljubljana 3, Radgona 1, Cmurek 1, Medvode 1, Celovec 5, Grebinj 1, Šentvid ob Glini 1, Kostanjevica na Dol. 1].«

194 ÖStA, KA, »Prim. Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 49/1215, 193/4708, 231/5644 in 246/6127; Konduitleiste Verschiedene 39/3151 in 28/2361; Grundbuchblätter der K. u. k. Kriegsmarine 1281 in 1887 [to so bili: Štorje: Vladimir Uršič, morn, risar; Ljubljana: stroj, ing. Romeo Fakin in viš. ing. strojogradnje Jožef Rittenauer; Celje: stroj, ing. Egon Figelmiller; Maribor: ladjed. ing. Jožef Suške in ladjed. ing. Teodor Weichmann; Celovec: stroj, ing. Jožef Miki; Novo mesto: morn, risar Ludvik Poljane].«

195 ÖStA, KA, »Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 54/1316, Mannschaftsgrundbuchblätter Abschrift 4, Grundbuchblätter der K. u. k. Kriegsmarine 1384 [Celje: Frank Fink, učitelj; Maribor: Serneč Božena, učiteljica; Slovenji Plajberk: Hans Pernul, učitelj].«

196 ÖStA, KA, »Prim. Mannschaftsgrundbuchblätter 1902–1924 fasc. 24/688, 27/564, 29/1080, 29/1177, 32/1089, 31/635, 19/4166, 4/2508, 5 744, 5/518, 601–2900/ 695, 2901/3757, 12/716, 2901/3894, 32/802, 20/385, 17/81, 20/70, 17/80, 14/2299, 18/738, 3/605, 12/3907, 17/215, 7/481, 13/4058, 7/684, Konduitleiste Verschiedene 23/1893, 15/1272, 15/1255, 28/2289, 17/1367, Grundbuchblätter der K. u. k. Marine Offiziere und Beamte 13/2170, 13/2137; Grundbuchblätter der K. u. k. Kriegsmarine 2052a, 2095, Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 200/4883a, Evidenzblätter der K. u. k. Marine Pensionirten 2 in Evidenzblätter der K. u. k. Marine Pensionirten 5, Mannschaftsgrundbuchblätter 1905–7/194, 2405, 621 2900, 20,116, 20/31, Mannschaftsgrundbuchblätter 1910–21/651, 29/1078, 5/741 [razporejeni v »križ«: Sežana 2, Senožeče 1, Ljubljana 8, Ljubljana–Hrastje 1, Trzin 1, Moravče 1, Lukovica 2, Celje 1, Slovenska Bis-

Ivan Lušicky iz Šentilja. Ker so večinoma prihajali iz industrijskih krajev, se zdi, da jim je bila mornarica odlična šola za zaposlitev v industriji.

Iz krajev ob magistralnih cestah je prišlo 64 palubnih podoficirjev, od katerih se jih je več kot polovica razvila iz mladeničev palube. Med njimi je 23 nižjih podnarednikov, 14 podnarednikov, 23 narednikov in 4 vodniki.¹⁹⁷ Preseneča, da ni niti enega iz Ljubljane, Celja in Gradca in da prednjačijo podoficirji, ki so prišli iz Radgone, Celovca, Kranja in ožje okolice Radovljice.

Z rastjo števila strojnih upada tudi število artilerijskih podoficirjev. Za celotno obdobje jih razpoložljivi viri imenujejo le 15, in sicer po 5 podnarednikov in narednikov, 4 vodnike in enega štabnega vodnika.¹⁹⁸ Niti eden ni prišel iz mest, kakor so Gradec, Maribor, Kranj in Celovec, en sam je bil iz Ljubljane. Zopet znak, da so se mornarji industrializiranih mest že bolj oprijemali poklicev, ki bi jim znali koristiti v civilnem življenju na kopnem.

trica 1, Maribor 9, Ruše 1, Radgona 1, Šentilj 1, Graz 2, Šentvid nad Ljubljano 1, Škofja Loka 1, Stražišče 2, Kranj 3, Predoslje 2, Preddvor 1, Radovljica 1, Kresnice 1, Bled 1, Gorje 1, Celovec 14, Celovec–Bistrica 1, Škofji dvor 1, Celovec–Dole 1, Reichenau 1, Celovec–Poreče 1, Himmelberg 1, Toporje 1, Krško 1, Kršo–Šentrupert 1. Za veliko večino pride v poštev Verzeichniss über die abgeführte Personaldokumente Jugoslawischer Staatsbürger moštvo].«

197 ÖStA, KA, »Prim. Konduitleiste Verschiedene 25/2082, 40/3213, Konduitleiste Verschiedene 9/1385, Evidenz der K. u. k. Marine Patental Invaliden 6/56, Mannschaftsgrundbuchblätter 1912–1918–24/88, 11/512, 5/650, 27/200, 32/835, 20/177, 32/991, 8/2636, 8/2834, 14/510, 17/133, 22/4287, 24/742, 28/683, 17/30, 25/1055, 26/4007, 28/741, 28/753, 32/965, 10/2682, 22/3924, 8/2673, 32/891, 9/281, Grundbuchblätter der Österreichisches Landsturm 1917/415, Verzeichniss über die abgeführte Personaldokumente Jugoslawischer Staatsbürger in Verzeichniss über die abgeführte Personaldokumente Italienischer Staatsbürger moštvo [razporejeni v »križ«: Senožec 2, Hruševje 1, Postojna 2, Logatec 1, Mengeš–Loka 1, Domžale–Dob 1, Celje–Gaberje 1, Slovenska Bistrica 2, Maribor 3, Ruše 1, Radgona 8, Šentvid nad Ljubljano 1, Smednik 3, Škofja Loka 3, Kranj 6, Kranj–Mlaka 1, Kranj–Primskovo 1, Predoslje 1, Naklo 1, Križe 2, Podnart 1, Radovljica 5, Breznica 1, Tržič 3, Slovenji Plajberk 1, Celovec 6, Celovec–Sekira 1, Celovec–Krotna vas 1, Šentrupert 1, Trg 1, Krško 1].«

198 ÖStA, KA, »Evidenz der K. u. k. Marine Patental Invaliden 5/G-I, Evidenz der K. u. k. Marine Patental Invaliden 4/418, Mannschaftsgrundbuchblätter 1902–1918–20/406, 27/53, 27/489, 8/2842, Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte 94/2309, Grundbuchblätter der Österreichisches Landsturm 1917/49a in Verzeichniss über die abgeführte Personaldokumente Jugoslawischer Staatsbürger v seznamih moštva [razporejeni v »križ«: Postojna 2, Planina 1, Ljubljana 1, Celje 2, Prožin 1, Radgona 1, Mavčiče 1, Škofja Loka 1, Zminec 1, Ovšiče 1, Celovec–Gradnica 1, Celovec–Sv. Martin 1, Trg 1].«

Sledijo podoficirji elektro stroke. Uporabljeni viri nam jih navajajo 15, tj. 2 podnarednika, 5 narednikov, 2 vodnika, 2 štabna in 1 višjega štabnega vodnika in 1 vodjo elektro pogona, kar ustreza položaju kaptana ali poročnika bojne ladje.¹⁹⁹ Tak položaj je pripadel Maksu Korošču (Kärntner) iz Radgone. Krmarskih podoficirjev je bilo v tem času 8. V napredovanju so le trije dosegli mesta narednikov, drugi so ostali pod bariero.²⁰⁰ Malo naših ljudi je bilo tudi v ostalih strokah. Vsega skupaj najdemo v ostalih strokah 9 podoficirjev, in sicer enega vodnika torpedista²⁰¹ nižjega podnarednika letalske stroke,²⁰² podnarednika vojaške godbe,²⁰³ enega podnarednika kuhinje,²⁰⁴ dva podoficirja provianta,²⁰⁵ dva sanitejca²⁰⁶ in vodnika telegrafske stroke.²⁰⁷

Iz pregledanih virov je razvidno, da v seznamih podoficirjev vseh poslednjih strok manjkajo Primorci in Dolenjci. Gotovo gre to bolj pripisati nepopolnosti seznamov, ki so jih izdelali po prvi svetovni vojni, kakor pa domnevi, da se Primorci in Dolenjci v teh strokah niso uveljavili. Delni dokaz za to so primorski gažisti. Seznam dokumentov, ki so bili izročeni Italiji, vsebuje kakih 10 gažistov, tj. plačanih zaupnih vratarjev, kurirjev itd., ki so prišli iz vrst podoficirjev. Štirje so bili iz Sežane in štir-

199 ÖStA, KA, »Mannschaftsgrundsbuchblätter 1902–1918–25/2688, 601/2900–2888, 22/3047, 24/615, 32/1376, 12/3928, 31/734, 13/4181, Konduitleiste Verschiedene 27/2246, Grundbuchblätter der K. u. k. Marine-Offiziere und Beamte 8/1308; Grundbuchblätter der K. u. k. Kriegsmarine 2150 [razporejeni v »križ«: Sp. Polskava 1, Maribor 5, Studence 1, Radgona 1, Gleinstätten 1, Celovec 2, Krotna vas 1].«

200 ÖStA, KA, »Mannschaftsgrundsbuchblätter 1902–1918 –23/303, 7/31, 10/2674, 30/3314, 2901/3895, 4/2527, 20/464, Verzeichniss über die abgeführte Personaldokumente Jugoslawischer Staatsbürger v seznamih moštva [razporejeni v »križ«: Domžale 1, Radgona 1, Velesovo 1, Celovec 3, Žihpolje 1, Sepec 1, Vetrinje 1].«

201 ÖStA, KA, »Verzeichniss über die abgeführte Personaldokumente Jugoslawischer Staatsbürger [Rajmond Ribič iz Škofje Loke].«

202 ÖStA, KA, »Verzeichniss über die abgeführte Personaldokumente Jugoslawischer Staatsbürger [Janez Lukane iz Bleda].«

203 ÖStA, KA, »Mannschaftsgrundsbuchblätter 1913–31/272 [Alojzij Suričan iz Radgone].«

204 ÖStA, KA, »Verzeichniss über die abgeführte Personaldokumente Jugoslawischer Staatsbürger [Henrik Pretnar iz Gorij].«

205 ÖStA, KA, »Mannschaftsgrundsbuchblätter 1905–8/2678 in 5/322 [Tomaž Hambruš iz Sepca pri Celovcu in Karl Dragan iz Radovljice].«

206 ÖStA, KA, »Mannschaftsgrundsbuchblätter 1913–3/409 in Verzeichniss über die abgeführte Personaldokumente Jugoslawischer Staatsbürger [Ludvik Kržišnik iz Breznice in Valter Kolman iz Maribora].«

207 ÖStA, KA, »Verzeichniss über die abgeführte Personaldokumente Jugoslawischer Staatsbürger [Franc Oven iz Šentvida nad Ljubljano].«

je iz Postojne.²⁰⁸ To pomeni tudi deset podoficirjev več, in to na tistem delu ceste Dunaj–Trst, kjer bi imeli drugače popolnoma belo liso. Toda če je to točno za Primorsko, zakaj ne bi smelo biti tudi za Dolenjsko? Zakaj ne tudi za cestni odsek od Planine do Ljubljane? Na mestu je prepričanje, da je med nekaj tisoči imen, ki v seznamu Jugoslovanov niso opremljena s krajem rojstva, tudi nekaj Notranjčev in Dolenjcev. Po drugi strani opazujemo, da je v seznamih izredno malo Gorenjcev. Zato nastanejo vprašanja: Ali smo lahko zabeležili le tiste, ki so se odločili živeti v Avstriji? Ali so Gorenjski dokumenti ostali po naključju v Vojnem arhivu? Ali so bili ljudje iz Gorenjske (velja pa tudi za del Spodnjih Štajercev) predčasno pensionirani in so njihovi dokumenti ostali na Dunaju, ker so imeli prizadeti v rokah upokojitvene listine? Vsak odgovor bi bil tvegan. Pred dokončnim odgovorom bomo morali razvozlati sezname Jugoslaviji izročeni dokumentov in vse naše ljudi, ki so služili med prvo svetovno vojno in vsaj dvanajst let pred njenim pričetkom, razporediti po krajih rojstva ali pristojnosti, po strokah in činih. Le tako bomo lahko odpravili bele lise. Ves razvoj našega pomorskega kadra namreč jasno kaže, da dejanskih belih lis ob magistralnih cestah v resnici ni. Zakaj bi torej bile prav med zadnjo administrativno dobo? Čeprav je Avstrija naše vojake usmerjala na koptno, je bilo v mornarici toliko ljudi iz celotnega našega nacionalnega prostora, ki so se razvili iz mladeničev palube, stroja in krmila, da bi bilo prav čudno, da jih ne bi sprejemali tudi iz krajev ob cestah Ljubljana–Brežice in Ljubljana–Trst. Zaradi tega lahko trdimo, da so navideznih belih lis krivi v glavnem slabo izdelani avstrijski sezname vrnjenih dokumentov, ki ne upoštevajo krajevnega faktorja.

V vseh administracijah je jasno, da je s ceste Dunaj–Maribor–Ljubljana–Trst prišlo več pomorščakov kakor s ceste Šentvid ob Glini–Celovec–Kranj–Ljubljana–Novo mesto–Brežice. Mesta, kakor so Šentvid, Kranj, Brežice, deloma Novo mesto in Radovljica, ne odtehtajo krajev, kakor so Celje, Radgona, Lipnica, Slovenske Konjice in Domžale z okolico. Toda promet med Trstom in Dunajem prek Ljubljane, Celja in Maribora je bil veliko večji kakor promet na cesti Celovec–Zagreb. Še več. Promet na cesti Dunaj–Trst je bil večji kot celoten promet Celovca z Zagrebom in Trstom ter vse Dolenjske s Celovcem in Trstom. Zato je razumljivo, da se je večjemu številu prevoznikov, ki so vozili po cesarski cesti, lahko prid-

208 ÖStA, KA, »Verzeichniss über die abgeführte Personaldokumente Italienischer Staatsbürger [v seznamih Marinedienerjev, fotokopija v Pomorskem muzeju v Piranu].«

ružilo tudi večje število bodočih pomorščakov, saj so tod prihajali Čehi, Poljaki, Nemci in velik del Madžarov. Hrvati so imeli na voljo tudi cesto prek Karlovca na Reko, zato jih izročilo na cesti Brežice–Ljubljana skoraj ne beleži.

Če sodimo na osnovi ohranjenih virov, je služilo v avstrijski vojni mornarici med leti 1903 in 1918 samo 307 starešin, uradnikov in arsenalskih odgovornih delavcev, ki so prišli z območja, ki ga imamo v obravnavi. Za čas vojne zelo majhno število. Če bi računali na osnovi tega števila, bi morali reči, da je bilo tedaj v mornarici 1500 ljudi s cestnega križa, seveda ob upoštevanju, da je napredoval približno vsak peti Slovenec. Toda temu ne more biti tako. Če upoštevamo znane Gorenjce od Šentvida na Ljubljano do Radovljice in Tržiča, lahko na osnovi zbranih podatkov izračunamo, da sta napredovala dva od treh. Tega pa zopet ne smemo posplošiti, ker ni mogoče. Mogoče je namreč, da se je z območja Gorenjske, kjer se je širila industrija z železarstvom, zbralo v mornarici določeno število ambicioznih in inteligentnih mladeničev, ki so se učili poklica za civilno življenje. Ni pa mogoče, da bi tak kader prihajal od povsod. Napredovanja pa so bila omejena. Po drugi strani so nekateri, in to neredki starši pošiljali otroke v mornarico tudi zato, ker jim je bil tam zagotovljen vsaj začasen kruh. Gotovo je, da niso poslali tistega od sinov, ki so ga imeli za vrednega ali sposobnega, da bi jih nasledil v trgovini, delavnici ali na kmetiji. Ob pomanjkanju odličnega kadra se je morala mornarica sprijazniti tudi z dobrim. Po drugi strani je bila široka rekrutacija prostovoljcev omejena na dežele severno od reke Mirne. V Dalmaciji je bil bolj v veljavi vpoklic. Le redkeje je dalmatinski mornar, ki bi se obvezal za več kot štiri po zakonu predvidena leta. Tega v slovenskih deželah ni zaslediti. Vsak Slovenec čigar personalni list se je ohranil, se je obvezal za 6 let vkrcanja, 4 leta službe na kopnem (številki sta lahko tudi invertirani, ali pa je vpisal 5 in 5 ali kako drugače) in dve rezervni leti, ki ju je lahko izrabil v službi mornarice (arsenal in zavodi) ali tudi v drugi službi. To pomeni, da je vsak zdrav slovenski fant, ki se je odločil za mornarico, služil dejansko najmanj deset, mnogokrat tudi dvajset in več let in da je imel za ta čas urejeno življenje, torej hrano, obleko, posteljo in nekaj gotovine, torej vse tisto, kar mu reven dom ni mogel z lahkoto preskrbeti. Nezapravljiv mornar si je lahko v desetih letih kaj prihranil. Zato je jasno, da je treba pri študiju rekrutiranja resno gledati na socialni faktor, torej tudi na računice staršev. Torej je to eden od glavnih vzrokov, zakaj ni mogoče, da bi napredovala dva od treh mornarjev. Poudarjamo pa, da je

dopustno, da so Gorenjci resnično tako napredovali, ker so ohranjeni viri popolnoma nedvomljivi.

Seznami Jugoslaviji in Italiji izročenih dokumentov vsebujejo gotovo nekaj tisoč Slovencev brez Korošcev in Zgornjih Štajercev. Zato je število 307 ugotovljenih starešin gotovo prenizko. Možno je, da oficirjev in uradnikov ni bilo več, kakor smo jih mogli naštet. Pogostnost gorenjskih napredovanj pa dokazuje, da je prišlo s križa več kot 182 podoficirjev (192, če upoštevamo znane primorske gažiste). Če dopustimo možnost, da je bilo v mornarici samo 2000 Slovencev iz krajev ob magistralnih cestah, in če upoštevamo, da je napredoval samo vsak peti, pridemo do zaključka, da nam manjka okoli 300 podoficirjev. Verjetno pa je, da je s križa prišlo več mornarjev, kot nam jih narekuje upoštevati previdnost, kljub temu da je Avstrija tedaj potrebovala Slovence na kopnih frontah. Poleg Slovencev pa moramo upoštevati še kakšnih 800 do 1000 Nemcev iz Koroške in Zgornje Štajerske.

Če bi torej mogli razporediti ljudi, ki jih vsebujejo omenjeni sezname, po krajih rojstva ali pristojnosti, bi gotovo zapolnili vse bele lise, ki smo jih zgoraj ugotovili. Še več. Večji kraji, kakor so Celje, Slovenska Bistrica, Žužemberk, Novo mesto, Brežice itd., bi na ta način verjetno predstavljali večji vir za mornariški kader.

Nekaj Slovencev s cestnega križa se je šolalo tudi na pomorsko trgovskih šolah v Trstu, Kotoru in Malem Lošinjju. V Trstu so se šolali Franc Grabušnik in Vladimir Vodnar iz Celovca, Aleksander Hribar iz Ljubljane, Mihael Šetina in Viljem Leitner z okolice Maribora. Ljubljčan Alfonz Fuks je študiral v Kotoru. V Lošinjju pa je študiral Oskar Seidl iz Novega mesta.²⁰⁹ Domnevamo, da v času vojne niso šli na morje in da so si poiskali druge zaposlitve. Nič ne vemo, kaj je bilo z nižjim kadrom, čeprav Lloydovi sezname do leta 1912²¹⁰ vsebujejo lepo število slovenskih imen, ki jih lahko vsaj deloma lociramo v kraje ob cestnem križu. Tako na primer lahko lociramo v Senožeče vsaj poročnika trgovske mornarice Edvarda Sušo, v Sežano poročnika Hermana Kariža, v Logatec ali na Vrhniko prvega strojnika Antona Vončino, verjetno v Ljubljano strojnika Rajmonda Nagliča, v Kranj ali Radovljico Atilija Eržena.²¹¹ Dalje so tu uradniki pomorske vlade, ki so deloma prišli tudi iz pomorstva. Torej lah-

209 Kavšek et al. 1970.

210 *Annuario marittimo 1903–1912* [Prim. letnike 1903 do 1912, predvsem sezname uslužbencev Avstrijskega Lloydja].

211 *Annuario marittimo 1912*, 205–6.

ko ugotavljamo, da so bili naši trgovski pomorščaki in pomorski uradniki, čeprav v manjšem številu, prisotni na trgovskih ladjah ali drugje v pomorstvu tudi v teh zadnjih desetletjih Avstrije.

Toda to je doba, ko imamo – od leta 1914 dalje – v Trstu, na Reki in drugih pristaniščih pravo pomorsko mrtvilo. Zaradi blokade Otrantskega preliva ladje niso mogle niti izpluti niti vpluti. Mnoge so samevale in rjavele ob pomolih. Tedaj pa se je znašel Postojnčan dr. Egon Stare. Računajoč na povojno konjunkturo je začel kupovati ladje. Za posel si je pridobil skupino daljnovidnih mladih kapitalistov iz zaledja, med katerimi je bil tudi slovenizirani Hrvat Hektor Polic. Skupina je imela leta 1918 v Tržaškem tehničnem zavodu 15 ladij. Leta 1917 je bilo mogoče ustvariti družbo, o kateri si je Stare zamislil, da bo prva jugoslovanska družba s pretežno slovenskim kapitalom. Tako je nastala »Oceanija«, ki se je po dolgi povojni diplomatski borbi preselila z ladjami na Sušak, z upravo pa v Beograd. To je bil najvažnejši poskus, da bi se Slovenci uveljavili v ladjarstvu tudi kot priznana pomorska družba z lastnim kapitalom.

Vloga cest pri rekrutiranju

Analiza kadrovske udeležbe slovenskega cestnega križa v pomorstvu Avstrije pove v kratkem tole:

1. Po najbolj previdnih ocenah je prišlo iz krajev ob obravnavanih cestah v vojno mornarico okoli 15.400 ljudi, sprva deloma prisilno, kasneje izključno prostovoljno. Vse to med leti 1812 in 1918. Ker smo pri izgubljenih in nepopolnih virih rajši uporabili spodnjo kot zgornjo številko, potem lahko mirno rečemo, da jih je bilo precej več. Morda bi kazalo reči, da je iz krajev, na katere se omejujemo, prišlo okoli 15.000 Slovencev in okoli 3000 Nemcev iz Koroške in Zgornje Štajerske.
2. Če upoštevamo, da je bilo od 45.000 slovenskih pomorščakov tega časa več kot polovica iz Trsta in neposredne okolice (kraji nad kraškim robom so že izvzeti), potem vidimo, da sta nad dve tretjini vseh ostalih Slovencev prišli iz krajev ob križu.
3. Pri tem je treba upoštevati, da jih je največ prišlo iz krajev ob cesarski cesti, ki je bila najbolj obremenjena, sledijo kraji ob cesti Šentvid ob Glini–Celovec–Ljubljana, ki je bila sorazmerno precej obremenjena, in končno kraji ob cesti Brežice–Novo mesto–

Ljubljana, ki je bila manj obremenjena. Torej je imela obremenjenost cest zelo važen vpliv na kadrovanje mornarjev.

4. Nesporno je ugotovljeno, da je bilo naše najbolj pomorsko mesto poleg Trsta Ljubljana. V skoraj enaki meri ji sledita Maribor in Celovec, nato Gradec, Celje, Kranj in Škofja Loka. Med manjšimi kraji prednjačijo Brežice, Radgona, Slovenska Bistrica, Konjice, Postojna, Logatec in Vrhnika ki jim sledijo Novo mesto, Žužemberk, Tržič, Radovljica in Sežana.
5. V podatkih smo srečali veliko število višjih oficirjev, tj. kapetanov bojne ladje, fregatnih in korvetnih kapetanov, višjih oficirjev mornarici pridruženih rodov vojske, tj. pomorske pehote in artilerije, višje oficirje sodne, zdravstvene, dušebrižniške stroke, visoke uradnike in komisarje. Srečali smo podoficirje, ki so se s pridnostjo in študijem razvili v višje oficirje in uradnike. Toda nad vse pomembno je naslednje: V obravnavanem prostoru smo srečali 21 bodočih admiralov, torej skoraj polovico vseh visokih oficirjev, ki so bili rojeni na Slovenskem – vseh je bilo 44. Dva izmed njih sta dobila admiralski čin v Jugoslaviji. To sta Metod Koch in Ivan Kern, oba iz Kranja. Po štirje admirali so prišli iz Ljubljane in Celja, trije iz Gradca, po dva iz Maribora in Celovca ter po eden iz Sežane, Sela pri Ljubljani, Šentjerneja in Konjic. Najbrž pa bo treba na cestni križ postaviti tudi katerega od admiralov, za katere nimamo podatkov. Tak primer bo morda admiral Maksimilijan Daublebski (ml.) pl. Eihcham, ki je pokopan v Drtiji pri Moravčah.
6. Generalske čine oziroma položaje je imelo 6 zdravnikov, in sicer po eden iz Postojne, Logatca, Preske, Slovenske Bistrice, Maribora in Celovca. Položaj generala je imel duhovnik Jurij Račič iz Dola pri Ljubljani. Dalje smo srečali po enega generala artilerijske in sodne stroke iz Gradca oziroma Šentilja. Na položaju generalov so bili trije generalni komisarji, in sicer po eden iz Ljubljane, Srkovca in Kranja. Prav lepa bera za narod, »ki je sprejel tezo o svoji kontinentalnosti in verjel vanjo«.

Vse to dokazuje, da se je kader naših dežel dobro obnesel in odlično uveljavil. Toda tu nastane vprašanje: Kako je to mogoče, ko pa smo bili brez tradicije in v »svoji miselnosti popolnoma kontinentalni«. Vprašanje je na mestu iz več vzrokov. Predvsem je bilo naše zgodovinopisje do nedavna absolutno kontinentalno. S posameznimi pomorskimi podatki

zgodovinarji niso vedeli kaj početi. Šele F. Gestrin in J. Šorn sta opozorila na probleme morja in pomorstva v zvezi z našimi ljudmi in našim zaledjem.²¹² Nismo poznali našega kopnega prometa in njegove vloge na relaciji morje–zaledje in narobe. Nismo poznali kooperacije zaledja z vojno in trgovsko mornarico, z ladjedelnicami in arsenali. Nismo poznali – k sreči smo jih nekoliko slutili – zvez našega zaledja z Benetkami, čeprav so nepretrgano obstajale že od srednjega veka. Nepoznavanje teh problemov ima svoje korenine. Bojazen avstrijskih političnih in ekonomskih krogov, da bi se naši ljudje utegnili spričo obmorske lege uveljaviti v obmorskih mestih na škodo nemški politiki in gospodarstvu Avstrije, je sprožila propagando, ki nas je ideološko in gospodarsko odpravila od pomorstva, čeprav je država potrebovala naše pomorščake tako v vojni kakor v trgovski mornarici. Ugotovili smo, da so trije veliki admirali spoznali slovensko pomorsko sposobnost, borbena uporabnost in pomorsko miselnost. To ni seglo do naše buržoazije, ki je navedenim krogom celo pomagala proglasiti naš narod za nepomorski, popolnoma kontinentalno usmerjen in celo za kmečki narod, ki nima s pomorstvom nikakršne zveze. Tako se slovenska buržoazija – razen redkih posameznikov – ni usmerila v pomorske dejavnosti. Torej nas je lastna buržoazija, ki naj bi bila po logiki zgodovine tedaj še napredna, pomagala proglasiti za kontinentalce. To je prvo.

Po drugi strani je ista buržoazija prezrla dejstvo, da je velik del kmečke trgovine usmerjen na morje, tj. v Benetke, Trst, Reko, Koper, Izolo in Piran. Prezrla je dejstvo, da skoraj ves hrastov in mnogo jelovega lesa potuje mimo uradne trgovine v pristanišča in ladjedelnice. Prezrla je delovanje gozdarjev, mornariških komisarjev in komisionarjev med slovenskim plemstvom in kmečkimi lastniki gozdov. Prezrla je torej kooperacijo, ki so jo vojna mornarica in ladjedelnice organizirale po vsem slovenskem ozemlju. Slovenski kmetje in plemstvo so organizirano kooperirali z mornaricami. Torej so bili reakcionarni slovenski plemiči in konservativni slovenski kmetje v tem pogledu naprednejši od »napredne« buržoazije. Plemstva in kmetov ni mogla omajati nobena uradna ali poluradna propaganda. Slovenska buržoazija pa se je tu pokazala za popolnoma nesposobno.

212 Gestrin 1965; 1972. Njegovi članki in razprave v Pomorskem zborniku, Slovenskem pomorskem zborniku, Kroniki itd. Dalje: J. Šorn s članki in razpravami o Michelangelu Zoisu, Francu Tomažu Grošlju in Francu Rakovcu-Reigersfeldu, o merkantilizmu v Kroniki in na drugih mestih.

Dalje je slovenska buržoazija prezrla gospodarsko ost omenjene propagande, ki je tičala v »ugotovitvi«, da Slovenci nimamo pomorske tradicije. Ne glede na delovanje naših merkantilistov in naših kapitanov v 18. stol. in na uspehe naših prvih ladjarjev 19. stol. bi morala buržoazija videti pomorsko tradicijo v dejstvu, da je bilo na morju na desetine naših oficirjev, kapitanov in poročnikov ter na stotine mornarjev. Tudi to je naša buržoazija prezrla. Tradicijo smo imeli, ne da bi bili tako rekoč vedeli zanj. Celo naši pisatelji, razen Prešerna, Jurčiča, Gregorčiča in Cankarja in še koga, je do prve svetovne vojne niso poznali. Toda Prešeren je videl le tragiko morja, Jurčič je smešil mornarja nekako v smislu primorskega pregovora, ki pravi, da Čič ni za barko, Gregorčič je videl v morju le grozo. Šele Cankar, ki je proglasil Trst za pljuča Slovenije, je prvi med pisatelji vedel, kakšno važnost ima morje in pomorstvo za Slovence. Bil pa je tudi edini, ki je vsaj deloma poznal tradicijo. Toda kdo je Slovincem sploh ustvaril pomorsko tradicijo? Odgovor je jasen: Slovenski kmetje s svojo organizirano kooperacijo in slovenski furmani s svojo zavestno, neredko organizirano propagando. Kooperacija je spravila pomorstvo v kmečko zavest, furmanstvo pa je to razširilo na zavest malomeščanstva in revnejših obrtnikov. Za odhajanje slovenskega pomorskega kadra je važno predvsem furmanstvo, tako tisto »nekaj boljše«, ki je skrbelo za poštno in potovalne kočije, kakor tovarno furmanstvo, ki je prevažalo tovore v smeri proti Trstu in drugim pristaniščem in od tam v smeri proti zaledju. Ugotovljeno je, da se je samo po štajerskih cestah gibalo do 1200 furmanov dnevno. Glavne postaje so imeli v Gradcu, Lipnici, Radgoni in Šentilju, Lenartu, Mariboru, Polskavi, Slovenski Bistrici, Konjicah, Vojniku, Celju, Šempetru in Vranskem. Na mestu je prepričanje, da se je po gorenjskih in koroških cestah gibalo vsaj 600 do 700 voz dnevno, s tem da je bila cesta Ljubljana–Škofja Loka–Kranj najbolj zasedena s kakšnimi 200 do 250 furmani v obe smeri. Tu so bile glavne postaje v Šentvidu, Medvodah, Škofji Loki, Kranju, Trziču, Borovljah in Celovcu. Pridružile pa so se tudi postaje na cesti proti Štajerski, tj. Trzin in Domžale. Cesta čez Dolenjsko na Brežice ni bila tako zasedena, ker je Madžarsko in Hrvaško povezovala z morjem cesta skoz Karlovac. Vendar smo prepričani, da se je po dolenjskih cestah gibalo najmanj 300 furmanov dnevno in so najbolj obremenili cesto Novo mesto–Žužemberk–Grosuplje–Ljubljana. Postaje so bile v Brežicah, Kostanjevici, Šentjerneju, Novem mestu, Žužemberku in Grosuplju.

Vse omenjene ceste se stekajo v Ljubljano in se tu združijo v edino veliko vpadnico, ki prek furmanskih postaj na Vrhniki, v Logatcu, Planini, Postojni, Razdrtem, Senožečah in Sežani pelje naravnost v Trst. Razvitost prometa kaže tudi na razvitost gostinstva. Na vseh postajah cesarske ceste je bilo le-to zelo razvito. Podobno je na cesti Ljubljana–Celovec–Šentvid ob Glini. Slabše je na dolenski cesti, kjer sta med postajami izjemni le Brežice in Novo mesto. Bolj ali manj razvit in pogost promet in bolj ali manj razvito gostinstvo nakazuje vlogo, ki so jo imeli furmani pri rekrutiranju pomorskega kadra. Toda preden pridemo do načina rekrutiranja, moramo vedeti za naročnike novih pomorskih kadrov. Naročnika sta bila – to je razvidno iz povedanega – vojna in trgovska mornarica. Pridružujeta se jima, seveda v manjši meri, ladjedelstvo in pristaniške dejavnosti. Vsi ti, razen morda pristanišč, so imeli v zaledju svoje stalne ali občasne predstavnike. To so bili komisarji za vojno, komisionarji pa za ladjedelnice in trgovsko mornarico. Toda njihova prisotnost na terenu ni zadoščala za stalno rekrutiranje. Zaradi tega je npr. vojna mornarica imenovala rekrutacijske oficirje. Za naše zaledje so odgovarjali oficirji na Reki, v Kopru, predvsem pa v Trstu. Rekrutacijski oficirji so spoznali svojo nemoč, ker niso dobro poznali zaledja. Od tod pristop k furmanom, ki so postali stalni propagatoci pomorstva, predvsem vojnega.

Vprašanje načina propagande je bilo znanstveni javnosti že večkrat pojasnjeno.²¹³ Naj tu ponovimo osnovne teze in dodamo nekaj dognanj s poslednjih terenskih raziskav. 1) Furmani so svojo rekrutacijsko dejavnost izvajali še pred povezavo z rekrutacijskimi oficirji. Ker so bili začuden nad tem, kar so videli v Trstu in na Reki, so v vsaki gostilni, kjer so počivali, obnavljali svoje vtise, kar je vzbujalo pozornost in radovednost predvsem mladih ljudi. 2) Ko so rekrutacijski oficirji stopili z njimi v zvezo, so jim dali tudi navodila, »kakšne ljudi in za kakšne službe oziroma stroke mornarice« naj poskusijo rekrutirati. V tem pogledu so važna predvsem tista obdobja, ko se v mornarici množično pojavlja vajenski kader. Torej je takrat veljalo pravilo rekrutiranja otrok od 12. do nedovršene 18. leta. 3) Podobno so se furmani dogovarjali tudi s predstavniki ladjarjev, le da verjetno z manjšim uspehom.

Furmani so se s takšnimi naročili podali na pot. Po gostilnah, kjer so sedeli s kmeti, za katere so vozili les in drugo blago, in z revnejšimi meščani naših mest, so se nemalokrat srečali z gozdarji, tehniki ladjedelnic in komisarji. Razvili so se pogovori o Trstu, ladjah, hišah, oficir-

213 Pahor 1978a; 1978b; 1979.

jih itd., pogovori ki so marsikateremu mladeniču preusmerili življenje in marsikateremu očetu odvzeli precejšnje breme vsakdanjih skrbi. Izročilo v Senožečah, Planini, Vrhniki, Domžalah, Vranskem, Konjicah, Polskavi, Škofji Loki, Kranju, Naklem, Radovljici, Trziču, Borovljah, Vetrinju, v Grosuplju, Žužemberku, Šentjerneju, Brežicah in drugih krajih ugotavlja, da so bili furmani čudoviti pripovedovalci in dobri pevci. Njihovo pripovedovanje o ladjah, ki so lahko vkrcale na »tisoče ton ali več sto vozov tovara«, o palačah, kjer je delalo več ljudi »kot ima Polskava prebivalcev«, o jamborih, ki so videti »višji od Šentjernejskega turna« itd., je pritegnilo pozornost mladih. Tako smo lahko na Štajerskem zapisali, da »je imela mladina večja ušesa od glave«, na Gorenjskem, da »so bila mladina sama ušesa«, na Koroškem, da »so mladini kar vidno rasla ušesa«, na Notranjskem in Primorskem, da »so se ušesa mladih razširila« ob poslušanju furmanskih zgodb. To je moralo učinkovati. Furmani pa so v zadnje prinašali pomorske pesmi. To je učinkovalo na Korošce, ki jim – kakor pravi izročilo v Borovljah in Slovenjem Plajberku – »vsaka melodija tiči v ušesih že od rojstva«. Toda učinkovalo je tudi na Štajerce, kjer so – po nekaterih podatkih – ob trgatvi in drugih skupnih delih še do nedavna peli pomorske pesmi, ki so drugod po Sloveniji neznane. Pesmi kakor »Barčica«, »Pojdi z menoj«, »Stoji ob bregu deklet«, »Dekle je pralo srajčici dve« in druge, so s svojo romantiko pritegnile in ljudje so se zamislili. Spričo tega, da so furmani »slikali vojno mornarico v najlepših barvah«, da so govorili »o potovanjih po svetu«, o »dohodkih«, ni čudno, da se je toliko mladine odločilo »tudi videti in poskusiti«. Marsikateri oče, »želeč svojemu drugo ali tretjerojenemu boljše življenje, se je zamislil«. Od tod do dogovora s furmanom, da odpelje »mladeniča v Trst«, ni bilo več daleč.

Iz vsega povedanega lahko ugotovimo, da je velika večina mornarjev s cestnega križa prišla s furmanskih postaj. Toda tu moramo razlikovati med nekaterimi kraji, ki so si v bistvu podobni, niso pa prispevali »podobnega« števila pomorščakov. Kraji, kakor so Radgona, Slovenska Bistrica, Polskava, deloma Vrhnika, Logatec, Brežice, Žužemberk in Kranj, so dali sorazmerno veliko mornarjev. To so kraji s preprežnimi postajami, kjer so nekateri furmani izročili tovor naslednjim voznikom in se vračali z novim tovorom v svojo smer. Preprežne postaje so imele večje število voznikov in konj, vendar niso dale zaslužka »ostalemu« prebivalstvu – razen gostilničarjem in deloma obrtnikom. Zato tudi večje število mladih, ki so se odločili iskati kruh drugje – med drugim v mornarici.

Drugače je bilo v krajih, kjer so bile, poleg preprežnih organizirane tudi priprežne postaje. Primeri, kot so Novo mesto, Višnja gora, Konjice, Frankolovo, Vransko, Lukovica in deloma Domžale, Škofja Loka, Tržič, Borovlje, Slovenji Plajberk, Planina, Postojna, Senožeče in deloma Sežana, kjer so bile poleg preprežnih tudi priprežne postaje, so dali – z izjemo Senožeč, Postojne in Konjic – razmeroma malo mornarjev. Preprežne postaje »v dve smeri«, kakor npr. Razdrto, skoraj nobenega. To je razumljivo: tu so imeli lastniki konj in volov stalen – čeprav ne velik – zaslužek z dodatnimi vpregami, s katerimi so pomagali stalnim furmanom speljati težke in nevarne klance. Kot primer naj služijo še kraji ob tako imenovani »jamborni cesti«, ki so dali v mornarico izredno malo ljudi. To so kraji od Strmce in Studenega do Malega Ubeljskega. Tu so imeli prebivalci precej zaslužka s vpregami. Ta dejstva nam povedo, da je imel pri kadrovanju mornarjev velik pomen tudi socialno-gospodarski faktor in pa geografski položaj kraja.

Ne moremo reči, da je vse to vplivalo na bodoči oficirski kader, vendar – kakor dokazuje primer Wolfganga Baillona iz Železne Kaple, in to leta 1918 – vemo, da so tudi mnogi med njimi uporabili prevoz s furmani. Tu se je treba vprašati zakaj. Ne zanikamo važnosti železnice, vendar ima pri kadrovanju in prevozu mornarjev le neznatno vlogo. To dokazujejo kraji kakor so Sevnica, Radeče, Zidani most, Zagorje, Trbovlje in Hrastnik in deloma Litija, ki so v mornarico dali – kljub hitrosti in udobnosti prevoza – izredno malo ljudi. Podobno je na nekaterih drugih železniških postajah. Odgovor na zamotano vprašanje daje izročilo na Štajerskem: »Furman je bil živ človek, železnica pa brezdušen stroj.« Torej so se starši odločili, da izročijo otroke furmanom, kljub temu da se je vožnja od Gradca do Trsta znala zavleči 5 do 6 dni, namesto da bi potovali »nekaj ur« z železnico. »Toda – tudi to je logika staršev – ves čas potovanja je bil sin v varstvu človeka.« Izročilo na Štajerskem, Gorenjskem in Dolenjskem trdi, da so furmani »otrokom ves čas potovanja nadomeščali starše«. To je odtehtalo udobnost in hitrost železnice.

Ne gre zanikati, da so se mnogi peljali tudi z železnico, Štajerci seveda prej kot Gorenjci in Dolenjci, vendar daje ljudsko izročilo slutiti, da se je s furmani odpeljala v Trst, na Reko ali v Koper velika večina vsega obravnavanega kadra vsaj do začetka 20. stoletja.

Takšna je bila vloga magistralnih cest pri rekrutiranju pomorskega kadra. Lahko trdimo, da tudi na drugih cestah ni bilo mnogo drugače. Toda naše ceste, posebno še »cesarska«, niso služile samo našim mornar-

jem. Izročilo trdi, da so furmani prevažali tudi poljske, češke, madžarske, nemške, hrvaške in celo sedmograške fante, ki so se prijavi v mornarico. Torej so bile naše ceste in ljudje na njih odličen rekrutacijski faktor. Slabše poznamo rekrutacijo trgovsko pomorskega kadra, sodimo pa, da ni mogel biti bistveno drugačen. Furmani, kočijaži, poštarji pa tudi posamezni privatniki, ki so s konji potovali v Trst, so mornarici prispevali več kadra kot vse železnice, ki so jih zgradili na naših tleh.

Obdobje stare Jugoslavije

Z italijansko zasedbo Slovenskega Primorja in Istre leta 1919 je bil slovenski cestni križ prelomljen na enem od najbolj občutljivih mest: med Planino in Postojno. Trst, Reka in istrska pristanišča so bili odrezani od globljega zaledja. Toda cestni križ je bil pretrgan tudi na Štajerskem in Koroškem. Obe deželi sta bili z dvojno mejo odrezani od morja. Gradec in Celovec, ki sta bila po svojih kadrih – in ne samo po kadrih – zelo povezana s pomorstvom, postaneta popolnoma kontinentalni mesti z ozko kontinentalno miselnostjo. Kontinentalizirajo se – čeprav ne v taki meri – tudi slovenska mesta na Kranjskem in Spodnjem Štajerskem.

Popolnega cestnega križa, ki bi vezal Brežice, Gradec, Celovec in ostala slovenska mesta na zgornji Jadran in na pomorstvo, bodi vojno ali trgovsko, ni bilo več. Cesta čez Belo Krajino in Gorski Kotar ni mogla nadomestiti ceste Planina–Trst. In vendar so slovenski fantje našli pot v pomorstvo tudi v takšnih razmerah. Da bi pojasnili, zakaj to, moramo upoštevati dve važni komponenti, ki prideta v poštev ob preživetem furmanstvu, ki bi lahko rekrutiralo mornarje – le za Italijo – kajti tja so še vedno vozili jambore in drug dolgi les, ki ga železnice še niso rade sprejemale.

Prva komponenta v odhodu na morje je neprikrita želja po osvoboditvi Slovenskega Primorja in Istre. Slovenci iz Kranjske in Štajerske so sicer zgubili teritorialni stik z morjem, toda onkraj meje je ostal del naroda, ki ni nikdar sprejel zasedbe kot večne in se je že v začetku boril proti tuji oblasti. Mnogo Primorcev je pribežalo čez mejo, mnogo Kranjcev in Štajercev je ostalo v Trstu in Gorici. Želja po osvoboditvi, po vrnitvi v Trst in po tistem malem »oknu v svet«, ki je prišlo v tuje roke, se je od bežečih Primorcev prenesla na večino slovenskega naroda, še posebno po nastopu fašizma, ki je imel očiten namen izkoreniniti slovenski živelj na vsem zasedenem območju.

Druga komponenta odhoda v pomorstvo je bila pozitivna tradicija. Pomorsko tradicijo smo Slovenci nedvomno dobili od Avstrije. Iz Avstrije izhajajo tudi prvi slovenski oficirji jugoslovanske vojne mornarice. Pozitivni in negativni. Pozitivni, kakor Metod Koch, ki ga je Narodno viječe v Zagrebu imenovalo za prvega komandanta nove mornarice že 2. novembra 1918, kakor Anton Dolenc, ki se je na Krfu boril – žal neuspešno – za priznanje te mornarice, kakor Miroslav Grund in Adolf Mladič, ki sta že tedaj snovala načrte za jugoslovanske vojnopomorske šole, in kakor vrsta drugih, ki so se takoj odzvali potrebam po ustanovitvi nove vojne mornarice, ko je bila avstrijska flota na zahtevo Italije tako krivično razdeljena med Antantne sile. Negativni, kakor tisti posamezniki, ki so po 23 letih službe prešli k ustašem. Toda eno je jasno. Kljub temu, da pri oblasteh ni bil priljubljen, je Metodu Kochu uspelo, da je veliko večino naših oficirjev in podoficirjev usmeril v delo za jugoslovansko vojno pomorstvo, »za Jugoslavijo kot skupno domovino Slovencev, Hrvatov in Srbov«, kakor je imel navado reči. Če bi v mornarici kot celoti zavladal Kochov duh, bi bila njena zgodovina gotovo drugačna.

Jugoslavija je v svojo mornarico sprejela skupno 154 avstrijskih pomorskih oficirjev. Od tega je bilo 43 Slovencev. Neposredno s slovenskega cestnega križa je bilo 23 od teh prvih oficirjev. Med njimi sta dva bodoča kontraadmirala. Prvi je bil Franc Vučer in Šentjerneja na Dolenjskem, ki je bil penzioniran leta 1930. Drugi je bil Ivan Kern iz Kranja, ki ga je povišal maršal Tito zaradi uspešno izpeljanih akcij v drugi svetovni vojni. Med temi prvimi oficirji je treba omeniti komodorja Grunda iz Dobrne kot odličnega oficirja, ki je, žal, prezgodaj umrl. V to skupino spada tudi kasnejši kapetan bojne ladje Karl Levičnik iz Ljubljane, ki je med narodnoosvobodilno vojno napredoval v generalmajorja. Že imenovani kapetan bojne ladje Adolf Mladič iz Krškega je bil organizator in prvi voditelj vojnopomorske akademije v Dubrovniku. Bil je tudi prvi vzgojitelj novega vojnopomorskega kadra, tj. tistega kadra, ki je bil leta 1941 izdan in na katerem je kasneje slonela teža junaškega osvobodilnega pohoda od otoka Visa do Istre in Trsta. Med kasnejše kapetane bojne ladje spadajo Metod Pirc iz Kranja, ki je na odhodu iz Slovenije v mornarico NOB prehodil najdaljšo pot, Bernard Jeločnik in Vladimir Kostanjevec iz Ljubljane, Oskar Jeglič in Vladimir Andoljšek iz Kranja, Miroslav Štumberger iz Šmarij pri Jelšah, ki je prišel s celjske gimnazije in je omembe vreden že zato, ker ve-

lja za očeta jugoslovanske pomorske muzeologije.²¹⁴ Med kasnejšimi kapetani fregate je treba kot prvega omeniti Vladimirja Pfeiferja iz Leskovca pri Krškem, ki si je prizadeval ustanoviti podmorniško flotiljo, kar mu je sicer uspelo, prineslo pa sovražstvo najbolj nazadnjaških, karierističnih in protinarodnih elementov mornarice. Henrik Klinar z Jesenic se je uveljavil kot predavatelj akademije in pisec učbenikov. Anton Lenarčič iz Ljubljane se je specializiral v torpedno-minerski in hidroaviatični stroki. Končno je tu še kap. fregate Ciril Wilfan iz Radovljice, ki je bil penzioniran leta 1939. Sem spada še poročnik bojne ladje Ivan Šuman, ki se je leta 1926 ponesrečil s hidroavionom. Bil je najbolj verziran, a tudi najbolj drzen jugoslovanski pilot svoje dobe. Poročnika fregate Vladimir Trost in Franc Sevnik iz Ljubljane nista napredovala. Prvi se je leta 1919 smrtno ponesrečil na monitorju Drina, drugi je bil leta 1927 preveden v rezervo.²¹⁵

Med ostalimi oficirji so bili od Avstrije prevzeti tudi trije zdravniki, tj. Mariborčani dr. Friderik Vrečko, dr. Ivan Fras in dr. Josip Majcen, dva strojna oficirja, in sicer Franc Tinta iz Kranja in Oskar Bezjak iz Maribora, in končno dva intendantska oficirja, tj. Joža Pretnar (st.) iz Podbrezja in Ivan Bezjak iz Maribora.²¹⁶

Vsi omenjeni spadajo v območje cestnega križa. Dva admirala, en general, en komodor in 11 kapitanov bojne ladje za to dobo ni majhen uspeh. Iz neposredne bližine »križa«²¹⁶ že bil tudi komodor Anton Dolenc iz Orehka pri Postojni.

To so bili oficirji, ki jih je Jugoslaviji zapustila avstrijska tradicija, ali bolje rečeno, ki so že v Avstriji nadaljevali slovensko pomorsko tradicijo. Delno je na njih slonela vzgoja novega kadra, ki je v lepem številu prihajal tudi iz Slovenije.

Ker se je arhiv jugoslovanskih podoficirjev mornarice med drugo svetovno vojno izgubil, nam verjetno ne bo mogoče nikoli točno vedeti, niti koliko podoficirjev je mornarica prevzela od Avstrije, niti koliko se jih je šolalo v jugoslovanskih podoficirskih šolah. Na svojih terenskih obhodih je ekipa Pomorskega muzeja obiskala 17 avstrijskih podoficirjev,

214 Prim. terenski podatki v Pomorskem muzeju v Piranu. Podhorsky 1970; 1972; Ranglista ukaznog osoblja Kraljevske mornarice 1939 [Neidentificiran vir, op. ur.]. Ostali kapetan bojna ladje so Boris Pirc iz Kranja, Anton Klinar iz Jesenic, Mirko Plajvajs iz Ljubljane, Zdenko Papež iz Postojne. Poslednji se v drugi svetovni vojni ni obnesel, celo nasprotno (prim. članke Boža Martinca v Oblali in tipkopise istega avtorja v Pomorskem muzeju).

215 Podhorsky 1970; 1972; Ranglista ukaznog osoblja Kraljevske mornarice 1939.

216 Ibid.

ki so služili tudi v Jugoslaviji. Med njimi ni niti enega Štajerca in samo en Dolenjec. Zanimivo pa je, da je med njimi precej takih, ki so novo mornarico kmalu zapustili bodi iz razočaranja nad nacionalnimi razmerami, bodi iz praktičnih vzrokov, kakor so ženitev na kmetijo, služba v trgovski mornarici ali sprejem na delo v kakšni tovarni, ki je potrebovala strojni kader. Trije od omenjenih podoficirjev so se kasneje razvili v oficirje. Največ je dosegel Rafael Perhauc iz Gabre pri Senožečah, ki je napredoval v kapetana 1. reda, med drugo svetovno vojno pa v letalskega podpolkovnika. Franc Bajer iz Belskega je napredoval v poročnika signalne stroke in Viktor Strlekar iz Ljubljane v podporočnika strojne stroke. Zanimivo je tudi, da podoficirji, ki so v letih 1917 in 1918 pripravljali upor proti Avstriji, v novih razmerah niso dosegli ničesar. Tak je bil primer Franca Ogrizka iz Postojne, o katerem se je zvedelo, da je pripravljaj upor v Šibeniku.²¹⁷

Poudariti je treba, da so mornariške oblasti sprejele več avstrijskih podoficirjev, kot nam dovoljujejo sklepati terenski podatki. Gotovo jih je bilo več tudi s cestnega križa, predvsem iz Ljubljane, Celja, Maribora in drugih večjih mest. Žal smo Slovenci začeli prepozno zbirati podatke, da bi lahko zvedeli več.

Novi oficirski kader jugoslovanske mornarice se je vzgajal na vojnopomorski akademiji v Dubrovniku. Le-ta je do leta 1940 izšolala 398 pomorskih oficirjev in od tega 120 Slovencev ali nad 30 % vseh izšolanih.²¹⁸ (Če naj verjamemo izročilu, ki smo ga zapisali pri starejših oficirjih, si je kapetan bojne ladje Mladič zamislil akademijo, kjer bi morale biti 33 % Slovencev in po 33 % Srbov in Hrvatov – za Makedonce ni vedel, Črnogorce je prišteval k Srbom.) Ne bomo navajali, kaj so do začetka druge svetovne vojne dosegli, ker nimamo točnih podatkov zadnjih napredovanj. Mislimo, da je dovolj, če ugotovimo, da so bili med njimi junaki, kakor poročnik bojne ladje Sergej Mašera, ki je z Milanom Spasićem potopil rušilec Zagreb in iz protesta proti sramotni predaji flote Italijanom žrtvoval svoje življenje, Ive Osredkar, ki je prvi med pomorskimi oficirji odšel v partizane in leta 1942 padel v jurišu na Blegoš, Igor Beran, ki je svoj poškodovani avion usmeril na nemški štab na Kreti in daroval življenje, Ivan Malnarič, ki je junaško padel kot major letalstva pri Valpovu, Branko

217 Terenski podatki razporejeni v »križ«: Senožeče 2, Hrenovice 1, Bukovje 1, Postojna 2, Planina 1, Logatec 1, Ljubljana 4, Šentvid nad Ljubljano 1, Medvode 1, Šk. Loka 1, Jesenice 1, Brod pri Krškem 1.

218 Podhorsky 1970; 1972. Za število izšolanih.

Pečovnik, ki je novembra 1943 padel ob svojem topu, in Baldomir Saje, ki je padel 1. aprila 1945 v poskusu, da bi rešil polovico svojega odreda, ki je zašel v uničujoč sovražni ogenj.

Dalje naj omenim oficirje, ki so z Ivanom Kernom 17. aprila 1941 prebili italijansko blokado v Otrantu. Med njimi sta bila brata Franc in Karel Valentinčič, Božidar Vrančič, Stanislav Gomerčič, o katerih nimamo točnih podatkov; gotovo pa je, da je bil poročnik bojne ladje Milan Zupančič iz Ljubljane, strojni poročnik Franc Reš iz Škofje Loke. Z našega križa so bili tudi nekateri podoficirji, ki so se udeležili te akcije.

Mnogi so bili v taboriščih. Gonars, Padova, Garessio, Dachau, Luckenwald in druga taborišča so izčrpavala njihove moči. Niso jih izčrpala. Po vrnitvi iz Padove in Gonarsa, kjer so bili organizirani v OF, ki so jo poznali že doma, so se po večini udeležili narodnoosvobodilne vojne; nekateri v kopnih, drugi v mornariških in letalskih enotah. Posebej je treba imenovati organizatorje mornariške grupe 9. korpusa, tj. kasnejšega kontraadmirala Ivana Tomšiča, majorja Slavka Kavška in Baldomirja Sajeta iz Novega mesta, poročnika Franca Dermoto iz Kranja, poročnika korvete Radka Pečovnika iz Maribora in druge. Akcijo osvoboditve otoka Raba je ob razpadu Italije vodil poročnik bojne ladje Franc Potočnik iz Ljubljane. Naši mornarji so bili tam, kjer je bilo najbolj vroče.

Medtem se je v Dalmaciji, posebno na otoku Visu, zbiral kader nove mornarice pod poveljstvom kasnejšega admirala Josipa Černija iz Maribora. Z Visa, kamor je odšla tudi večina slovenskih oficirjev, se je začela slavna epopeja osvoboditve Dalmacije in otokov, Istre in Trsta, ki je bila zaključena maja 1945. Omeniti je treba, da so mnogi mornarji ostali v kopnih enotah. Med njimi tudi kasnejši viceadmiral Franc Rustja, v Mariboru živeči Tržačan, ki je bil tedanji načelnik operativnega odseka 9. korpusa.

120 šolanih oficirjev mornarice v manj kot 20 letih je precej. Žal imamo točnejše podatke le za 88 oficirjev. Od teh jih je 61 prišlo iz krajev ob križu. Po podatkih Podhorskega je bilo med njimi 10 kapetanov korvete,²¹⁹ 25 poročnikov bojne ladje 1. reda,²²⁰

219 Podhorsky 1970; 1972. Razporejeni v običajen »križ«: Ljubljana 3: Avgust Grošelj, Stanislav Abram, Valter Kure; Prebold 1: Edvard Piki; Maribor 2: Boris Slavik in Josip Černi; Graz: Ernest Blažon; Kranj 1: Anton Zupan; Radovljica 1: Boris Vilfan.

220 Podhorsky 1970; 1972. Razporejeni v »križ«: Ljubljana 12: Oskar Bizjak, Anton Javoršek, Sergej Mašera (roj. v Gorici), Dušan Medič (roj. v Nabrežini), Oton Miklavčič, Franc Mirtič, Franc Potočnik, Anton Razinger, Albin Semen, Rajko Valand, Franjo Valentinčič, Milan Zupančič; Domžale: Rudolf Pogačar; Celje 2: Oton Lu-

1 poročnik bojne ladje 2. reda,²²¹ 8 poročnikov fregate²²² in 7 poročnikov korvete.²²³ Poleg pomorskih je tedaj služilo v vojni mornarici 6 novih zdravstvenih oficirjev, 4 inženirji, 3 vojni uradniki, 3 novi oficirji pomorske aviacije (bivši podoficirji), 4 oficirji strojne stroke, 4 strokovni oficirji in en oficir minerske stroke.²²⁴ Pri tem so naštetih le tisti, ki so prišli iz krajev ob magistralnih cestah.

Na opravljene terenske raziskave smo vezani tudi glede podoficirjev. Med 208 obiskanimi podoficirji, ki so se šolali v Jugoslaviji, jih izhaja 146 iz krajev ob cestnem križu. Večina le-teh, tj. 95, je navedla kot svojo šolo mornariško strojno šolo v Kumboru. Po činih lahko zasledimo 16 podnarednikov, 37 narednikov, 24 narednikov vodnikov, 13 vodnikov in 5 starejših vodnikov. Ker je stanje tudi v krajih izven križa približno enako, vidimo, da se je strojna stroka dokončno uveljavila med našimi vojnimi pomorščaki. Splošno brodarsko podoficirsko šolo mornarice v Šibeniku navaja 28 obiskanih podoficirjev iz obravnavanih krajev. Med njimi srečamo 3 podnarednike, 10 narednikov, 4 narednike vodnike, 6 vodnikov in 5 starejših vodnikov. Hidroaviatično šolo v Divuljah navaja 11 podoficirjev. Tu imamo enega monterja, 2 podnarednika, 4 narednike, 2 narednika

bec in Ivan Osterc; Sl. Bistrica: Franc Dolinšek; Fram: Franc Prelog, Kranj: Tomislav Mihelič; Radovljica: Stanko Štiglič; Mokronog: Vinko Hudeček; Novo mesto 3: Franc Misjak, Baldomir Saje in Janez Tomšič; Kostanjevica na Dolenjskem (Sv. Križ): Ivan Malnarič; Krško-Leskovec: Branko Voglar.

221 Podhorsky 1970; 1972. Ljubljana 4: Hrvoje Gregorin (roj. v Gorici), Vincenc Grošelj, Bojan Marok in Vinko Petrič; Celje: Bruno Šegvič; Maribor 2: Igor Beran in Alojz Plantan; Kranj: Miroslav Mihelič; Novo mesto 2: Slavko Kavšek in Radoslav Saje; Šentjernej: Aleksander Vučer.

222 Ljubljana 3: Ivan Gašperin, Dimitrij Omersa (španski borec) in Miroslav Vrančič; Celje: Marijan Gorečan; Maribor: Branko Pečovnik; Šentilj: Ilij Poljanec; Kranj: Franc Dermota; Radovljica: Pavle Planinšek.

223 Podhorsky 1970; 1972. Ljubljana 4: Branko Ahčin, Bojan Ahlin, Ive Osredkar, Karel Valentinčič; Zg. Polskava: Radko Pečovnik; Maribor: Franc Rustja (roj. v Trstu); Kranj-Sp. Besnica: Ivan Papier.

224 Ljubljana 7: Dr. Anton Štor, dr. Anton Logar, Tehn. uradnik Ivan Šušteršič, Stroj. poroč. Ludvik Valentinčič, stroj, pporoč. Julij Legat, stroj, pporoč. Vinko Mavec, Strok, poroč. Milovan Bernik (roj. v Postojni); Braslovče: Ing. Ivan Rojnik; Celje: dr. Josip Kotnik (roj. v Grazu); Celje-Ponikve: Ing. Anton Ošlak; Celje-Šentjur: ing. Drago Kveder; Konjice: strok, poroč. Jože Vedinger; Zg. Polskava: stroj, poroč. Alojz Drozg; Maribor 4: dr. Boris Kristan, dr. Ivan Koprivnik, dr. Franjo Vizjak, ing. Gabrijel Majcen; Šk. Loka: stroj. poroč. Jože Ambrožič; Kranj: stroj, kap. Franc Reš; Kranj-Zadruga: min. poroč. Miha Koselj; Radovljica-Mošnje: voj. uradnik Janez Kržišnik; Jesenice: poroč. hidroav. Vlado Šetinc; Lavrica: pporoč. hidroav. Leopold Ankon; Grosuplje: voj. uradnik Anton Zemljak; Novo mesto: strok. poroč. Drago Mežnaršič.

vodnika in 2 vodnika. Trije obiskani podoficirji navajajo artilerijsko stroko (2 narednika in en vodnik), trije navajajo radiotelegrafsko stroko (po en narednik, narednik vodnik in vodnik) trije elektro stroko (po en podnarednik, narednik in vodnik), dva sta navedla torpedno stroko (oba narednika) in eden minersko stroko.²²⁵ Pri tem je jasno, da so vse poslednje stroke premalo zastopane. Strokovnjake le-teh so radi sprejemali razni podjetniki. Tako so se minerji lahko zaposlili v rudnikih in kamnolomih, elektrikarje so potrebovali po vsej Sloveniji. Vojna mornarica je bila rezervoar radiotelegrafistov, ki so se zaposlili na trgovskih ladjah. Iz naših krajev jih je odšlo na trgovske ladje najmanj 10.²²⁶ Isto velja za strojne podoficirje. Na trgovskih ladjah tistega časa jih srečamo najmanj 8. Podatki

225 Razporeditev v »križ« izgleda takole: Pianina–Unec 1, Rakek 1, Dragomer 1, Mala Ligo j na 1, Log–Brezovica 1, Podpeč 1, Ljubljana 29, Vodmat 1, Stožice 1, Mengeš 1, Domžale 2, Vir 1, Šempeter pri Celju 1, Griže 1, Polzela 1, Letuš 1, Celje 7, (od Celjanov je po eden rojen v Bočni, Jagnjenici, Zavodnem in Šmarju pri Jelšah); Šentjur 2, Štore 1, Vojnik 2, Konjice–Loče 1, Kamna gora 1, Rače 1, Maribor 9, Studenci 1, Hoče 2, Murska Sobota 1, Šmartno pod Šmarno goro 1, Medvode 1, Škofja Loka 1, Dorfarji 1, Sv. Duh 1, Sovodnje 1, Forme 1, Trata 2, Sp. Bitnje 1, Kranj 7, Podreča 1, Kokrica 1, Tržič 1, Podnart 1, Dvorska vas 1, Radovljica 3, Zapuže 1, Rodine 1, Bled 1, Gorje 2, Bled–Radovna 1, Bled–Bohinjska Bistrica 1, Javornik 2, Jesenice 3, Hrušica 1, Dovje 2, Belca 1; Radohova vas, Žužemberk–Dvor 1, Mačkovec 1, Podlipa 1, Mirna 2, Novo mesto 4, Bršljin 1, Brusnice 1, Novo mesto–Podgora 1, Potočna vas 1, Šentjernej–Hrastje 1, Kostanjevica na Dol. 2, Leskovec 1, Krško 6, Brežice 5 (od teh je bil eden rojen v Zagrebu); Kapele 1 (Prim. terenski podatki v Pomorskem muzeju v Piranu. Tu je treba opomniti, da raziskovanja še niso končana in da so mnogi bivši podoficirji že pokojni. Podatke le teh bomo izredno težko dobili. Poleg že raziskanih poseduje muzej še okoli 600 imen podoficirjev, ki pa žal niso opremljeni z nikakršnimi podatki).

226 Dijaki Pomorsko-trgovske šole v Bakru iz krajev ob »križu«. Navtiki: Postojna 2: Vladimir Čeč in Zdenko Gostiša; Ljubljana: Janez Koman, Kamilo Vovko, Janez Vreček, Leopold Rijavec, Ivan Modic, Stojan Velepich in Leo Bradaška; Domžale: Vinko Bertonecelj; Celje 2: Dušan Benčan in Radovan Božič; Sl. Bistrica: Zvonimir Roškar; Maribor 4: Franjo Jurkovič, Ivan Zemljič, Franjo Marušič in Dragoslav Tomažič; Slivnica: Franc Špurej; Šk. Loka 2: Anton Perko in Vladimir Žužek; Kranj 2: Ivo Bajželj in Joško Pfeifer; Radovljica: Roland Wessley; Bled: Ivan Vrhunc; Bled–Rečica: Franjo Turnšek. Strojniki: Ljubljana: Maksimilijan Mikluž; Ljubljana–Dol: Rudolf Valjavec; Celje: Marijan Juvane, Stanko Klemenc in Franjo Artnak; Maribor: Valter Vogler; Novo mesto: Oskar Metlika. Dijaki Trgovske pomorske šole v Dubrovniku. Navtiki: Ljubljana: Branko Žižek, Josip Zelenka; Maribor: Srečko Wolfzettel; Brežice: Teodor Knific in Viljem Vrenko. Dijaki Pomorske šole Kotor. Navtiki: Borovnica: Leopold Bole (roj. v Ali – Italija); Ljubljana 3: Janez Mazek, Oskar Marc in Ludvik Roškar; Šempeter pri Celju: Miran Cvenk; Celje: Adolf Kolar; Maribor–Limbuš: Vladimir Podgornik (roj. v Gorenji Tribuši); Tržič: Anton Lavš; Žužemberk: Borut Carli; Blanca: Vladimir Likar.

veljajo za jugoslovansko trgovsko mornarico. Omenjene številke bo treba z novimi terenskimi raziskavami dopolniti.

Naši mornariški podoficirji so bili v nekaterih krajih v prvih vrstah boja proti okupatorju. V jeseniški železarni zaposleni podoficirji so bili med prvimi organizatorji OF na Gorenjskem, med organizatorji in nosilci gorenjske vstaje leta 1941, kjer najdemo npr. Janeza Mišiča iz Hrušice, Antona Šavlija iz Javornika, Ivana Peternela in Alojza Rabiča iz Dovjega, Jožo Krajca in mnoge druge. Nekateri so padli, drugi so bili ustreljeni kot talci, tretji so končali svoja življenja po nemških taboriščih, četrti pa so nadaljevali boj. Nekaj podobnega se bo najbrž pokazalo tudi v Celju, Kranju, Mariboru, posebno pa v Novem mestu.

Narodnoosvobodilna borba in revolucija sta tudi med mornarji izbirala najsposobnejše. Med podoficirji mornarice, ki so med bojem napredovali po svojih zaslugah, najdemo: Alojza Koželja iz Šentjurja, ki je od vodnika artilerijske stroke prehodil pot do kapetana bojne ladje, Rudija Sirca iz Brežic, ki je postal strokovni zastavnik, Ludvika Medveda iz Šentjurja, ki je napredoval v poročnika, Jožo Semelbauerja iz Hoč in Adolfa Bulca iz Mirne, ki sta napredovala v strokovna poročnika. Čine strokovnih kapetanov so dosegli Ivan Bobnar iz Novega mesta, Alojz Tonija iz Škofje Loke in Ludvik Bradeško iz Tržiča. Major je postal Stane Valenčič iz Šmartnega pod Šmarno goro, podpolkovnik pa Dušan Velkavrh iz Ljubljane. Dva bivša podoficirja sta bila upokojena kot polkovnika. To sta Dušan Ravhekar, roj. v Bohinjski Bistrici, in Viljem Klemenc iz Ljubljane.

Posebno omembo zasluži v Gradcu rojeni mornariški podoficir Franjo Federi, jeseniški strojnik, komunist, v Italiji obsojen na 6 let političnega zapor. Ko je pobegnil iz italijanskih zaporov, je odšel v partizane na Primorsko. 28. novembra 1943 je padel kot politični komisar Gregorčičeve brigade.

Čeprav so terenske raziskave vse prej kot zaključene, lahko poudarimo: Opisana rekrutacija pomorskih oficirjev in podoficirjev jasno kaže, da v večini izhajajo iz istih krajev, ki so bili domovina tudi avstrijskim pomorskim oficirjem in podoficirjem, tj. iz večjih in manjših krajev ob slovenskem cestnem križu. Pri tem je jasno, da so furmani, ki so svojo prometno vlogo skoraj dokončno odigrali že v Avstriji, prenehali biti glavni propagator pomorstva. Prevoz do novih mornariških baz v Boki Kotorski in Šibeniku, do šol v Dubrovniku, Kumboru, Šibeniku in Divuljah so prevzeli deloma železnica, deloma pomorski objekti na Sušaku. Po izginitvi furmanstva smo ostali Slovenci brez glavnega pro-

pagatola pomorstva. Deloma je to vlogo prevzel tisk. Posebno Jadranska straža je s svojim podmladkom opravila precej propagandne dejavnosti. Toda Jadranska straža je izhajala v Beogradu in v Slovenijo je prišlo le omejeno število izvodov. Propagatorje pomorstva moramo torej iskati drugje. Mnogi podoficirji so izjavili, da so se odločili za pomorstvo pod vplivom upokojenih avstrijskih oficirjev in podoficirjev. Tako je na primer propagiral jugoslovansko vojno pomorstvo v Drtiji živeči upokojeni vice-admiral Maksimilijan Daublebsky mlajši. V drugih krajih so to opravljali drugi. To jasno priča, da je na ruševinah avstrijskega pomorstva ostala v Sloveniji pozitivna tradicija. Verjetno bi brez tradicije ne dosegli niti tako visokega števila oficirjev niti tako razvite strokovnosti.

Po drugi strani moramo poudariti primorski element. Mnogi od omenjenih in mnogi od neomenjenih oficirjev in podoficirjev so bili rojeni na Primorskem. Po izselitvi so se sicer morali vživeti v nove razmere, vendar so neprikrito željo po osvoboditvi Primorske prenašali na novo okolico. Nekaj primerov: novomeščana Janez Tomšič in Slavko Kavšek sta bila rojena na Primorskem, prvi v Postojni drugi v Divači. Oba sta čutila, da je nova jugoslovanska meja proti zahodu krivična. Oba sta tudi obsojala fašistično politiko do Primorcev. Poleg tega sta bila oba prijatelja v Gorici rojenega Sergeja Mašere, ki je fašizem skrajno sovražil. V Trstu rojeni Franc Rustja, je občutil italijansko zasedbo kot krivično. Podobno je bilo z Goričanom Karlom Kronegerjem, Idriječanom Jožo Klinetom, Tržačanom Viktorjem Kobolom in mnogimi drugimi. Jasno je, da so ti fantje vplivali na svojo okolico tako v novih krajih kakor v mornarici. Tako je nastalo med mornarji, predvsem mlajšim oficirskim in podoficirskim kadrom, hotenje po osvoboditvi. Neredko se je pojavilo vprašanje: Zakaj ne tudi z morske strani? To je bil eden od odločilnih faktorjev.

K temu je treba dodati socialni faktor. Mornarica je zagotavljala brezplačno šolanje. Mnogi inteligentni fantje, ki bi drugače ostali doma, so to izkoristili. Toda večina takšnih je ostala v mornarici le za obvezno dobo. Po demobilizaciji so si poiskali zaposlitev na kopnem.

Ni čudno torej, če se mnogi oficirji in podoficirji po sramotni predaji flote znajdejo v Sloveniji, kontaktirajo z OF, trpijo po taboriščih in se končno znajdejo prav v boju za Primorsko, v organizaciji in vodstvu njenih mornariških enot.

Na trgovskopomorskih šolah Jugoslavije je študiralo med obema vojnama 87 Slovencev. 47 smo jih srečali v krajih ob cestnem križu, 40 pa v ostalih delih Slovenije (vključno s Primorsko). V Bakru je študiralo 38

navtikov in 7 strojnikov. Od tega jih je 33 z območja glavnih cest. Od 29 navtikov, ki so študirali v Kotoru, jih spada v območje križa 10, od 6, ki so študirali v Dubrovniku, pa 4. Dodati je treba po enega študenta v Bakru in Dubrovniku, ki ju v uradnih virih ni, imata pa vse potrebne dokumente. Na Reki je leta 1928 doštudiral en slovenski navtik²²⁷.

Priznati je treba, da je – v primerjavi s tem, kar smo opažali v Avstriji – število presenetljivo, posebno v razmerah, ko razen »Oceanije« nismo imeli nič, niti morja ne.

Zaposlitvene razmere v trgovski mornarici stare Jugoslavije so bile kritične. Precejšnje število diplomiranih navtikov ni moglo dobiti zaposlitve. Zato se število diplomiranih bistveno razlikuje od števila zaposlenih. Po nepopolnih podatkih smo imeli pred drugo svetovno vojno le 6 kapitanov dolge plovbe, ki so izšli s cestnega križa. To so bili Vladimir Čeč in Zdenko Gostiša iz Postojne, Branko Kisič iz Ljubljane, Vladimir Štolfa iz Divače (v mornarico je prišel iz Ljubljane kot izseljenec), Slavko Štepančič iz Celja in Franjo Turnšek iz Rečice pri Bledu.²²⁸ Isti podatki navajajo do leta 1939 15 poročnikov trgovske mornarice,²²⁹ 9 usposobljenih strojnikov²³⁰ in 10 radiotelegrafistov, ki pa so prišli iz vojne mornarice.²³¹ Številke so skromne, vendar spričo krize ustrezne gospodarskemu stanju. Visoko število vojnih pomorščakov, lepo število dijakov trgovsko pomorskih šol in skromne številke zaposlenih kapitanov, poročnikov in drugih pričajo o nekem hotenju, ki je v bistvu narodno in zelo staro, o hotenju po uveljavitvi na morju.

Zaključek

Slovenski cestni križ je – sodeč po vsem, kar smo ugotavljali – opravljal svoje naloge do uvozno-izvozne trgovine, do pristaniškega prometa, do prevoznikov, ki so dostavljali surovine za arsenale in ladjedelnice, za pri-

227 Kavšek et al. 1970. Na Reki je študiral Adolf Prah iz Celja, kasneje radiotelegrafist vojne mornarice.

228 Pomorski godišnjak 1928–1940, 2–14.

229 Kavšek et al. 1970. Leopold Bole iz Borovnice, Janez Koman in Franjo Piškur iz Ljubljane, Dušan Muc iz Črnomlja, ki v Godišnjaku navaja Ljubljano kot mesto pristojnosti, Vinko Bertancelj iz Domžal, Miroslav Štok iz Petrovč, Dušan Benčan iz Celja, Vladimir Podgornik iz Limbuša, Joško Pfeifer iz Kranja, Roland Wessley iz Radovljice, Anton Lavš iz Tržiča, Vladimir Likar iz Blance in Teodor Knific iz Brežic.

230 Kavšek et al. 1970.

231 Ibid.

stanišča in ladje. Kakor smo videli, je opravljaj svoje naloge tudi do mornarice. Le-ta je potrebovala kader in zopet kader. Ta je prihajal od nas kakor tudi iz globljega avstrijskega, češkega, poljskega, madžarskega zaledja. Tu nas je zanimalo slovensko zaledje in v njem tisti kraji, ki so bili neposredno ob magistralnih cestah ali pa pod njihovim neposrednim vplivom in v njihovi bližini. Ugotovitev, da je izšlo iz krajev ob cestnem križu v dobrih 100 letih nad 15.000 slovenskih vojnih pomorščakov – in gotovo lahko dodamo nekaj tisoč trgovskih – pomeni v svoji vsebini, da smo bili pomorski narod, kakor je trdil admiral Daublebsky, da smo bili pomorsko misleči, bolj kot kateri drugi narod v Avstriji, kakor je nemalokrat izjavil veliki admiral Anton Haus na svojih potovanjih po Dolenjskem.

Imeli smo opravka s pomorščaki prostovoljci, ki so v mornarici iskali smisel življenja, kruh in bodočnost. Le kako bi mogli take ljudi vrednotiti kot kontinentalce? Ovrednotiti jih moramo popolnoma drugače, kajti tega so gotovo vredni, saj so na ladjah predstavljali narod, o katerem ni bilo dotlej znanega skoraj ničesar. Ne gre jim jemati zasluge, da so morje približali narodni zavesti. Ko torej govorimo o njih, mislimo na narodni pomorski kader, čeprav so služili pod zastavo, ki ni bila niti najmanj narodna. Imeli so svoj daljnosežni cilj, ki je ustvaril tradicijo, na osnovi katere smo lahko ustvarjali lastni kader nove mornarice.

Cestni križ je vsekakor omogočil ustvarjati tradicijo. Ob njem je namreč vrelo življenje, ki je med drugim temeljilo na zvezah z morjem in pristanišči. Furmanstvo je dalo temu življenju svoj pečat: pripovedovanje, petje, pogovori, rekrutiranje, vse to se je dogajalo na vsaki furmanski postaji in v skoraj vsaki samotni gostilni ob cesti. Vse to je pomenilo tudi obveščanje. Ljudem je dalo vpogled v dogajanje v pomorskih mestih, na ladjah in nemalokrat – v svetu. Sledili sta radovednost in želja, da bi poskusili. Ob tako živi propagandi ni bilo daleč od želje do poskusa. In poskusi so sledili drug drugemu. Dotok mornarjev je postal stalen, zveze konkretnejše, tradicija je bila tu. Komandanti, kakor sta bila Tegetthoff in Daublebskv, so poznali vrednost našega ljudskega elementa. Zato so mu dali polno priznanje. Res je, da so v Pulj in druga pristanišča prihajali tudi Romuni, Ogrji, Hrvati, Avstrijci, Poljaki itd., relativno pa je naš narod dal največ, saj če je bilo v celotnem obdobju avstrijske mornarice našega kadra od 8 % do 10 %, ga je bilo v posameznih letih Daublebskega celo do 15 %, kar pomeni trikrat toliko, kot bi zahteval odstotek prebivalstva.

Ugotovitev, da je bila Ljubljana poleg Trsta naše najbolj pomorsko misleče mesto, da so ji sledila mesta, kakor so Maribor, Celovec, Celje in

Gradec, ki so prav tako dala veliko kadra, in da je prišlo mnogo mornarjev tudi iz manjših mest in povsem kmečkih krajev, kakor so Senožeče, Šentjernej, Polskava in drugi, povleče za seboj novo ugotovitev: naše malo meščanstvo in naše kmečko prebivalstvo je bilo vse prej kot kontinentalno usmerjeno. Sledi že izrečena misel, da sta bila ta dva »konservativna« elementa naprednejša od »napredne« buržoazije. To misel potrjujejo tudi naši prvi ladjarji – v glavnem bivši praktični kapitani, ki so začeli na ladji kot vajenci – ki so svoje skromne prihranke vložili v ladje in s tem poskusili uvrstiti sebe in narod v dejavno pomorsko življenje. Žal so bili njihovi uspehi preskromni, da bi zbudili našo nič kaj daljnovidno buržoazijo. Dejstvo, ki je za gospodarski razvoj vsekakor negativno.

V Jugoslavijo so bile prenešene pozitivne in negativne strani tradicije. Pozitivno je bilo šolanje pomorščakov na vseh tedaj obstoječih šolah od Bakra do Kotora. Negativno je bilo, da se naša buržoazija, razen peščice kapitalistov, ki so ustvarili »Oceanijo« in posameznikov, ki so vložili denar v Jadransko plovitvo, sploh ni zanimala za pomorstvo. Tako je ostal trgovsko-pomorski kader večinoma brez zaposlitve. »Oceanija« je bila premajhna, druge družbe so imele dovolj – in preveč – hrvaškega in črnogorskega kadra. Tako tudi pozitivna tradicija ni mogla roditi uspehov.

Če se ozremo na vojno mornarico, nas preseneča veliko število ladijskih strojnikov, ki so se izšolali v Kumboru. Že podatki, ki smo jih navedli, presenečajo. Vemo pa, da so bili na nekaterih ladjah skoraj vsi strojniki stalno Slovenci. Toda če istočasno pogledamo kader velikih slovenskih tovarn, bomo opazili, da so zaposlovali po večini odslužene pomorske strojnike. Jesenice, Štore, Ravne, Maribor, Celje, Kranj in Ljubljana se lahko pohvalijo z največjim številom tam zaposlenih mornariških strojnih podoficirjev. Zakaj? Obiskani govorijo o slabih razmerah na ladjah, o narodnostni nestrpnosti, o slabih izkušnjah s poveljujočimi oficirji – v glavnem ustaši. Zaradi tega so si po obveznem roku poiskali službe na kopnem. Gotovo pa vzroki zapuščanja mornarice niso vsi zajeti v zgornji ugotovitvi. Vojna mornarica je premalo skrbela za razvoj srednjega kadra. Premalo je bilo poučnih potovanj, premalo stikov med vojsko in prebivalstvom. Vse to je povzročilo, da se je dobršen odstotek kadra vračal na kopno. Toda tudi na kopnem so ostali – mornarji. Čeprav razočarani, so propagirali morje in pomorstvo.

Kakor so furmani, ki so ves čas Avstrije dnevno potovali po cestnem križu, ustvarili naš pomorski kader in našo pomorsko tradicijo, tako so jugoslovanski podoficirji, ki so se zaposlili v tovarnah na ključnih mes-

tih celotnega slovenskega prometa, to tradicijo vzdrževali in nadaljevali. Zato ni čudno, da je slovenski pomorski kader Jugoslavije prihajal iz istih krajev od koder je prihajal avstrijski. Kdor je zaoral v globoke brazde morja, kdor je občutil njega širino in bogastvo, je moral – čeprav razočaran – sprejeti misel dr. Franca Sevniga: »Morje je naša rešitev.« Zato je vsak tak podoficir ostal po srcu mornar in je po svojih možnostih skrbel, da se je mornariški strokovni kader pomlajal. In na cestnem križu je to bilo in je vedno najbolj mogoče.

Viri in literatura

Arhivski viri

KA: Österreichisches Staatsarchiv, Kriegsarchiv.

Literatura

Annuario marittimo. 1859–1912. *Annuario marittimo dell' I. R. Governo marittimo*. Trst: Stabilimento Letterario Artistico J. Ohswaldt, nato Tipografia Lloyd Austro-Ungarico, nato Tipografia Lloyd Austriaco.

Bayersburg, Heinrich Bayer von. 1959. *Unter der K.u.K. Kriegsflagge*. Dunaj: Bergland.

Dahlerup, Hans Birch baron. 1912. *In österreichischen Diensten*. Berlin: Meyer & Jessen.

Gestrin, Ferdo. 1965. *Trgovina slovenskega zaledja s primorskimi mesti od 13. do konca 16. stoletja*. Ljubljana: Slovenska akademija znanosti in umetnosti.

———. 1972. *Mitninske knjige 16. in 17. stoletja na Slovenskem*. Ljubljana: Slovenska akademija znanosti in umetnost.

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

Marine-Almanach. 1903–1916. *Marine-Almanach für die K.u.K. Kriegsmarine*. Pulj in Dunaj: Gerold.

———. 1904. *Marine-Almanach für die kuk Kriegsmarine 1904*. Pulj in Dunaj: Gerold.

———. 1918. *Marine-Almanach für die kuk Kriegsmarine 1918*. Pulj in Dunaj: Gerold.

- Pomorski godišnjak. 1928–1940. *Pomorski godišnjak*. Split: Direkcija pomorskog saobraćaja.
- Pahor, Miroslav. 1969. *Sto let slovenskega ladjarstva 1841–1941*. Piran: Splošna plovba.
- . 1978a. »Vloga furmanstva pri rekrutiranju prostovoljnega kadra avstrijske mornarice (s posebnim ozirom na Štajersko).« *Časopis za zgodovino in narodopisje* 49 (1): 92–9.
- . 1978b. *Slovensko zaledje v kooperaciji s pomorskim ladjedelništvom*. Beograd: Acta Oeconomica Jugoslavica.
- . 1979. »Vloga gorenjsko-koroške prometne pahljače pri rekrutiranju pomorskega kadra v preteklosti (1812–1918).« *Kronika* 27 (1): 30–42.
- 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.
- Ritter von Attlmayr, Ferdinand. 1896. *Der Krieg Österreichs in der Adria im Jahre 1866: Seekriegsgeschichtliche Studie*. Pulj: Carl Gerold's Sohn.
- Ujević, Mate, in Miroslav Krleža. 1961. *Pomorska enciklopedija* 7. Zagreb: Leksikografski zavod FNR.

2

»Pr murji«:
primorsko-notranjsko
podeželje in morje

Kraška vas Povir, primer simbioze med kopnim in morjem

*Povirski zvon, povirski zvon,
prav milo tvoj odmeva bron.
Čez hrib, dolino in prelaz
tvoj glas brni v deveto vas.*

*Ko zjutraj zora rumeni,
opoldne sončece žari,
zvečer ob lučkah čez Povir,
zvoniš nam ti oj ljubi mir.¹*

Tako je doživel Povir eden od vaških učiteljev neposredno pred prvo svetovno vojno. V tistem času je bila vas še skoraj popolnoma skrita v orehovem gozdu, ki jo je obkrožal. Velikanski (tudi do 60 cm v premeru) orehi so rasli okoli vasi in po vseh vaških ulicah. Le zvonik cerkve Sv. Petra in Pavla je molel iznad gostih krošenj. Danes nudi Povir lepo, nekoliko raztegnjeno panoramo, žal že preveč poudarjeno z modernimi hišami, ki se ne vklaplajo v stari vaški ambient. Kajti Povir je stara vas, vas ki je verjetno nastala v zgodnjem srednjem veku. Zgodovinarji jo prištevajo med prafare. Že leta 1380 se v vasi imenuje duhovnik.² Ni znano, koliko resnice je na stari bajki, da je v svojem začetku stala vas na kraju z ledinskim imenom Morišče, približno 500 m od sedanjega naselja. Dejstvo pa je, da je bilo že v prejšnjem stoletju tukaj županstvo, da je bil torej Povir središče občine, ki je obsegala še vasi Gorenje, Brestovico, Žirje, Plešivico in Merče.

Leta 1852 je južna železnica presekala naselje na dva dela. Od tedaj dalje se vaščani gredo Gorenjce in Dolenjce, odvisno od tega, ali stanujejo nad železnico ali pod njo. Kot tretji razdelek naj omenimo še de! vasi okoli cerkve Sv. Petra in Pavla, ki ga imenujejo Britof. Danes ima vas obsežen trg. Zaradi starega vodnjaka, ki stoji na tem mestu, mu pravijo »pri Štirni«. Ker bo o Štirni še govora, naj trenutno zadostuje omemba.

- ¹ Pesem je napisal upokojeni učitelj Milan Vouk. Tako pravi večina pripovedovalcev. Drugi pravijo, da jo je napisal učitelj Brginc. V obeh primerih gre za učitelje, ki so delovali pred prvo svetovno vojno. Osebnega imena učitelja Brginca nismo mogli zvedeti.
- ² Podatek je posredoval župnik Jožef Milič. Drugi pripovedovalci so navajali isti datum.

Poleg cerkve sv. Petra in Pavla, ki je danes središče župnije, je treba omeniti še opuščeno cerkev sv. Jakoba sredi vasi. Medtem, ko je župna cerkev, kakršno vidimo danes, nastala v 19. stoletju, je zgradba cerkve sv. Jakoba precej starejša. Nad pročeljem se bohota lep baročni zvonik, verjetno iz 17. stoletja. Na Gori, približno pol ure od vasi, je še romarska cerkev Matere božje na Gori, tako imenovane po kraju, kjer jo je postavil renesančni umetnik.

Povir je vas gozdov: Tabor, Stari tabor, Novi boršt, Strmec, Gora, Debela griža, Kožljek, Benčna jama, Štirnice itd., vse to so imena gozdov, ki – precej razredčeni in na videz mladi – še danes obkrožajo vas. Velikanski ceri in hrasti so bili dolga stoletja bogastvo vasi. Isto velja za ostale vasi občine Povir. Prav zaradi gozdov je sredi februarja 1976 prišla sem ekipa Pomorskega muzeja v Piranu s posebno topografsko nalogo.

Toda preden preidemo na nalogo samo, moramo navesti še nekaj zgodovinskih podatkov. Med prvo svetovno vojno se je iz Povirja odcepila ozkotirna železnica, ki jo je zgradila avstrijska vojska zaradi lažjega oskrbovanja kraške fronte. Železnica je prečkala ves zahodni Kras in se končala v bližini Opatjega sela. Ves čas prve svetovne vojne je bil Povir eno od glavnih zbirališč vojske, ki je odhajala na fronto ali prihajala iz nje. V vasi je bilo skladišče municije, ki je leta 1917 povzročilo požar, v katerem je zgorela cela ulica. Vse pripovedovalke (moški so bili tedaj na frontah) se živo spominjajo dogodka, ko je skozi Povir potoval cesar Karel z generalom Borojevičem. Pri železnici se je ustavil, sprejel report krajevnega vojaškega poveljnika, pozdravil ljudi in odpotoval dalje proti Sežani.

Leta 1918 so Povir zasedli Italijani. Tedaj se je za vas začelo najtežavnejše obdobje. Začela se je težka brezposelnost, ker so se Italijani braniли slovenskih delavcev. Leta 1926 so fašisti začeli siliti vaščane v stranko. Brez strankarske izkaznice ni bilo mogoče dobiti stalnega dela. Nekateri so nasedli propagandi in se vpisali, posebno še zato, ker so videli, kako so fašisti pretepli Jožeta Mahniča, ki je kategorično odklonil vpis. S tem so si mladinci pridobili dolžnost nedeljskih predvojaških vaj in »pravico« do stalnega dela. Ali od »pravice« do dela je bila še dolga pot, ki so jo le redki prehodili, kajti stalnega dela za Slovence ni smelo biti.

Leta 1931 so začeli Italijani graditi novo cesto Divača–Sežana, ki se je v blagem loku izognila Povirju, odpravila pa je dva prehoda preko železnice, ki sta mnogokrat ovirala cestni promet. Polir, ki je vodil dela – pisal se je Zanella – je kljub prepovedi sežanskega fašističnega vodje Graziolija, sprejel na delo tudi tako imenovane »boljševike«. Zanella ni

gledal na strankarsko pripadnost, ampak na zmožnost za delo in na pridnost. Dobrih delavcev ni odpustil, tudi ko je Grazioli to od njega zahteval pismeno. A kaj, ko je bilo delo samo začasno! Nekateri so bili sicer pritegnjeni na cesto za Snežnik, vendar tudi ta je bila kmalu končana in delavci so se znašli ponovno na svojih kmetijah.

Povirci so sicer glasno očitali italijanskim oblastem, da je stanje slabše kot je bilo pod Avstrijo. Vendar uspeha ni bilo.³ Začele so se prve misli na upor. In vas je bila zelo složna. V odporu proti fašizmu, ki se je pojavljal v raznih oblikah, ni bilo izdajalca.

Leta 1940 je Povir zadela še ena nesreča. V velikem požaru je zgorela še ena ulica. Še danes so te hiše nepozidane. Ljudje so si poiskali ali druge lokacije ali so se izselili. Takšna je bila vas neposredno pred začetkom druge svetovne vojne. Ko je spomladi 1941 Italija napovedala vojno Jugoslaviji, se je začel čas upanja na osvoboditev. Povirci so se zavedali, da prihajajo težki časi, toda sklenili so sprejeti nase vsako nevarnost, da le pripomorejo k borbi Primorske proti okupatorju. Tako se je boj začel tudi v Povirju. Že 26. novembra 1942 je bil ustanovljen petčlanski odbor Osvobodilne fronte.⁴ Dva meseca kasneje je bil odbor razširjen na sedem članov.⁵ Delo odbora so italijanske oblasti kmalu občutile. Zato so marca 1943 odpeljali v Italijo vse za orožje sposobne fante in može. Bili so uvrščeni v tako imenovane specialne bataljone, ki jih lahko imenujemo tudi kazenske. Večina se je vrnila po kapitulaciji Italije. Nekateri, ki se niso mogli vrniti, so se nekoliko kasneje vključili v prekomorske brigade.

Kot odgovor na to italijansko akcijo je bila v Povirju že marca 1943 ustanovljena celica zveze komunistične mladine Jugoslavije (SKOJ).⁶ Delo organizacije je bilo že takoj na začetku zelo živo. Mladinke so organizirale in skrbele za kurirske zveze, prinašale literaturo in na sploš-

3 Odgovor, ki so ga dobili Povirni od oblasti, je bil takle: »Le strade le abbiamo fatte; l'acqua verrà. Se non avete denaro, andate, a battere la pietra. Tanti mucchi tanto danaro.« Povirci so razumeli zafrkljivost odgovora in so si ga razlagali takole: »Ceste smo naredili (razumeti je treba :»torej imate prosto pot«, seveda na jug), voda bo prišla (razumeti: »ko bo deževalo«). Če nimate denarja, pojdite tolči kamenje. Kolikor kupov, toliko denarja (razumeti: »torej izselite se iz vasi in sledite novim cestam«). Zaradi tega je bilo povezovanje vaščanov v boju proti fašizmu kmalu nujno.

4 Vsi podatki o NOB v Povirju so iz »Povirske kronike«, ki jo je po vojni pisala vaščanka Pavla Felicijan (Povir 48). Rokopis je v njenih rokah. Člani prvega odbora OF so bili Filip Mahnič, Andrej Mahnič, Roman Vitez, Franc Vitez in Stanko Felicijan.

5 N. o. m. Nova člana sta bila Jakob Mahnič in Pavla Mahnič.

6 N. o. m. Prve članice SKOJ-a so bile Pavla Miklavec, Marija Mahnič in Natalija Mahnič.

no poživile delo odbora Osvobodilne fronte. Tudi to so Italijani občutili. Zato so 25. marca 1943 ponovno vdrli v vas in s seboj odpeljali Jakoba Mahniča in Andreja Šavlja. Zaprli so ju v tržaški Coroneo, kjer sta sedela nekaj mesecev.

Delo v vasi pa zaradi tega ni izostalo. Po hišah so drdrali kolovrati, ženske so predle globoko v noč, mladinke so pletle nogavice in jih oddajale partizanom. Kurirska zveza med Sežano, Divačo in Senožečami je delovala brežhibno. Prav tako zveza s Štorjami in drugimi kraji. Prišel je 8. september 1943. Skozi vas je pribežalo nekaj italijanskih vojakov. Povirci so jih razorožili in orožje oddali partizanom. Kljub nemški zasedbi, ki je sledila italijanski kapitulaciji, delo v Povirju ni zamrlo. 16. oktobra 1943 je prišlo v vas 30 partizanov, ki so priredili krajši miting. Še isti dan je odšlo z njimi 14 Povircev. Kasneje so se jim pridružili tudi drugi.⁷

Februarja 1944 je bila ustanovljena organizacija AFŽ, ki je zajela tudi ostale povirske vasi. Kljub nemški postojanki v vasi, je delo za partizane dobivalo nov razmah. Čeprav so Nemci prisilili ženske, da so čvale progo, da je ne bi partizani minirali in čeprav so si sledile hišne preiskave druga za drugo, so aktivisti in aktivistke v Povirju še nadalje opravljali svojo dolžnost. Mimo Nemcev je šla hrana za partizane, mimo nemških straž so kurirke odnašale in prinašale nadvse važno pošto. Hišne preiskave niso uspele.⁸ Vas je bila zelo složna. Ni bito človeka, ki bi pomislil na izdajo. Celo v vasi živeči mesar – Nemeč, poročen s Povirk⁹, ki je sicer delal za Nemce, je bil prisiljen delati tudi za partizane – in molčati.

Tako je prišla osvoboditev. Pet mladih življenj je žrtvoval Povir na žrtvenik domovine.¹⁰ Po vojni se jim je oddolžil s skromno vendar vidno spominsko ploščo na združnem domu. Ko je leta 1947 sledila priključitev k Jugoslaviji, se je tudi za Povir začelo novo življenje. Žal je meja pri Sežani skoraj popolnoma prekinila tiste (starodavne zveze z morjem, ki so jih Povirci v času Avstrije zavestno vzdrževali, in ki jih je Italija zmanj-

7 N. o. m.

8 N. o. m. Včasih je prišla prav tudi krsta. Pripovedovalkin oče si je naredil krsto še za življenja. Imel jo je v svoji spalnici. Tu je pripovedovalka pustila spisek vseh darovalcev za partizane. V tem pa so Nemci vdrli v hišo in začeli s preiskavo. Ko so prišli do očetove spalnice, so se ustrašili krste (oče je medtem globoko spal) in odbrzeli naprej. Tako je bil spisek rešen. Pripovedovalka kasneje ni več naredila takšne napake.

9 To je bil Jožef Hubner, ki je bil ubit ob bombardiranju Opčin skupaj s sinom in hčerjo.

10 Padli so Franc Živec, Ivan Kariž, Lojze Kariž, Milan Mašič in Stojan Mašič.

šala na minimum v svoji slepi narodnostni politiki do Slovencev. V to vas se je torej odpravila ekipa Pomorskega muzeja v Piranu, da bi na osnovi pripovedovanja poskusila dognati, kakšne so bile zveze z morjem, ladjedelnicami, pristanišči itd. Vprašalnik, ki je obsegal 159 vprašanj, je bil namenjen tako v osebne, delovne kakor gospodarske stike z morjem in mornaricami. Naslednja izvajanja podajamo kot strnjene zaključke raziskovanja, ki so jih potrdili razni pripovedovalci tako v samem Povirju kakor v Žirjah, Plešivici in v drugih vaseh. Za osnovo smo vzeli celotno bivšo občino, čeprav je bila teža dela v centru tako imenovanega »županstva«.

Mornarji

Najtežje je bilo poizvedeti, koliko in kateri ljudje so preživeli del svojega življenja na morju oziroma na ladjah trgovske ali vojne mornarice. Težave so bile predvsem za čas avstroogrške monarhije, ker se ljudje le težko spominjajo, kaj so jim pripovedovali njihovi starši in dedje v otroških letih. Vendar smo deloma s pomočjo že objavljenih dejstev, deloma s pomočjo arhivov in deloma s sodelovanjem pripovedovalcev, le uspeli rekonstruirati dobršen del pomorske preteklosti vasi. Kdaj so se prvi Povirci in okoličani odločili oditi na ladje in pluti za vojno ali trgovsko mornarico, najbrž ne bo mogoče nikoli zvedeti. Verjetno že v srednjem veku. Prvi znani pomorščak iz Povirja je bil Anton Žvab (v dokumentih tržaške trgovsko-pomorske šole je pisan Schwab). Rojen je bil 16. januarja 1828 kot sin Antona Žvaba in Marije Svetina. Najbrž še ni bil 17 let star, ko se je preselil iz Povirja v Bazovico in od tam v središče Trsta, kjer se je zaposlil v ladjedelnici. Tu se je izučil za ladijskega tesarja in taisto delo je opravljal v vojnopomorskem arzenalu v Pulju, ko ga je avstrijska vojska oziroma mornarica poklicala na odsluženje vojaškega roka. O njem je znano, da je bil med redkimi Slovenci, ki se v mornarico niso prijaviли prostovoljno. Po vrnitvi iz vojske se je vkrcał na eno izmed ladij avstroogrškega Lloyda in nekaj let plul kot ladijski tesar. Leta 1871 se je nenadoma odločil za vpis na trgovsko-pomorsko akademijo v Trstu. Tu je dovršil šestmesečni tečaj za plovnega ladjedelskega mojstra. Po uspešno opravljenem izpitu se je ponovno vkrcał in od tedaj nimamo o njem nikake sledi več.

Anton Žvab je spraval na morje tudi svojega mladega nečaka Karla Žvaba. Ta je bil rojen 4. novembra 1849 v Povirju kot sin Simona Žvaba in Terezije, vdove Počkar, rojene Štok. Karl Žvab se je vpisal na trgovsko-pomorsko akademijo okoli leta 1867. Tu je – verjetno na stričeve stroške – študiral na navtičnem oddelku. Iz virov tržaške pomorske akademi-

Januar
Januar
Jänner
January

1. teden

Sreda
Srijeda
Mittwoch
Wednesday

1

POVIR, 18. 2. 1976

Topografija. 60 spšelniku.

MAHNIČ FILIP, POVIR 35, 86 let

Pod Italijo je plul Čefuta Frauc za
Kozulicu in pri Lloydu Tr. (Lloyd & Kofrac)
Pod Jugoslavijo je est v pom. sili v Bizanem
Stok Silvan in pl. za Hfl. pl. žirni & Korizju
Čefuta? informacije pri bratu & Gorencu
Čefuta Berto.

iz Plesirca sta sluzba Polaj Čičič in
Metod Borjeglav v arhivski kopiji
mornarici. Čičič na vojskovan (Lustisa)
Lubstov ^{ovčič} Brigja. Informacije - žirni & Hfl.

Žvab - Gorenc?

Borjeglava sta več kot 8 let.

Plesirca pri Polajevih! (Zilgama)

Terenski zapiski Miroslava Pahorja iz Povirja.

je je razvidno, da je leta 1871 diplomiral. Nadaljnje sledi o njem bo treba iskati v Lloydovem arhivu v Trstu ali v arhivih zasebnih tržaških ladjarjev. Obema Žvaboma je sledilo nekaj fantov, katerih imen pripovedovalci niso navajali. Vkrcali so se na trgovske ladje raznih ladjarjev bodi kot tesarji ali izučeni mizarji, bodi kot navadni mornarji. Tudi o njih bo tre-

ba iskati sledi v tržaških pomorskih arhivih. Toliko o mornarjih trgovske mornarice.

Glede vojne mornarice, lahko rečemo, da je bilo, kakor za ostale kraje Primorske, odločilno tudi za Povir usodno leto 1849, ko je danski vice-admiral v avstrijski službi Hans Birch von Dahlerup ob blokadi upornih Benetk odpravil veliko večino italijanskega kadra avstrijske vojne mornarice in ga nadomestil s Slovenci iz Trsta in okolice, s Krasa in iz Istre, iz Vipavske in Soške doline, nekoliko kasneje pa tudi iz Notranjske in ostale Kranjske ter Štajerske in Koroške.

Meseca marca 1849 srečamo pred Benetkami kar tri Povirce hkрати. Vsi trije so se ob von Dahlerupovem pozivu prijaviли prostovoljno v vojaško službo, ki jim je dajala večje možnosti napredovanja. To so bili Ivan Štok, Dominik Sila in Anton Mahnič. Edini med njimi, za katerega viri navajajo napredovanje, je bil Anton Mahnič, ki je že leta 1850 postal podoficir izkrcevalne pehote. Za ostala dva napredovanja niso navedena. Ivan Štok se omenja leta 1856 kot ladijski topničar prvega reda. Vsi trije so zapustili mornarico leta 1861. Ni znano, ali so se vrnili v Povir. Od pripovedovalcev smo slišali, da je v času italijanskih vojn služil v mornarici kot prostovoljec še Franc Mahnič, o katerem pa nimamo drugih podatkov.

V sedemdesetih letih 19. stoletja srečamo v vojni mornarici nadaljnjih pet Povircev. Prvi je bil Jožef Renčelj (v viru je pisan kot Rönzel), ki se je javil v Pulju 1. oktobra 1871. Točno leto dni kasneje mu je sledil Jožef Štok. 1. oktobra 1874 se je v vojno mornarico prijavil Peter Mahnič, 4. aprila 1876 Anton Štok in 1. decembra 1877 Janez Mahnič. Vseh pet so avstrijske mornariške oblasti uvrstile med ladijske topničarje. Pomorsko službo so zapustili po dvanajstih letih od prihoda v mornarico. Tudi zanje ni znano, ali so se vrnili v Povir. V naslednjem desetletju je v vojni mornarici služil Rudolf Štok. Rojen je bil v Povirju leta 1864. V vojsko je odšel 1. oktobra 1881. Leto dni nato je bil povišan v nižjega podnarednika palube (Marsgast). V naslednjih desetih letih je napredoval do višjega podoficirja palube (Bootsmannsmaat ali narednik-noštromo). V mornarici se omenja še leta 1895. Po demobilizaciji je vsaj nekaj časa živel v Pulju. O njem vemo, da se je leta 1917 ponovno javil v mornarico, da pa ni bil sprejet zaradi prevelike starosti.¹¹

11 Pahor 1970 [za vse podatke o Antonu in Karlu Žvabu]; ÖStA, KA [za podatke o vojnih pomorščakih]; Assent protokol [za posamezna leta]; Abgang protokol [posameznih let za konec službovanja] in Mannschaftsgrundbuchslätter [do 1883 so temeljni listi urejeni po abecedi, od leta 1883 do 1903 po prihodu v mornarico].

Nekaj vojnih pomorščakov imajo v Plešivici in v Žirjah. V Plešivici smo zabeležili pravo pomorsko družino. To je družina Božeglav. Pripovedovalci se spominjajo treh avstrijskih podoficirjev, ki so odšli na morje po sledovih svojih stricev, o katerih nimamo podatkov. Najbolj znan je bil Franc Božeglav, rojen 13. septembra 1882. Leta 1901 se je prijavil v mornarico kot prostovoljec. Leta 1904 se je vrnil s činom palubnega podnarednika (Quartiermeister). Plul je na različnih ladjah od novih torpedovk do bojnih ladij tipa Habsburg. Na začetku prve svetovne vojne je bil ponovno vpoklican in je služil kot podnarednik do razpada Avstrije. Njemu je sledil brat Metod Božeglav, rojen v Plešivici 14. julija 1887. Ta je odšel v mornarico leta 1906. Odpuščen je bil leta 1912 brez čina. Od tedaj do prve svetovne vojne je delal v tržaški luki. Leta 1914 je bil ponovno vpoklican. Ni znano, na katerih ladjah je služil, znano pa je, da je bil določen v artilerijsko stroko. Na koncu leta 1916 je imel čin nižjega podnarednika artilerijske stroke (Waffengast). Tretji brat je bil Ciril Božeglav, rojen ravno tako v Plešivici 29. marca 1889. V mornarico je odšel leta 1909 in je služil do konca prve svetovne vojne. Nazadnje je služil na admiralski ladji »Viribus Unitis«. Ko se je po eksploziji ladje novembra 1918 reševal, je postal invalid. Tudi on se je ukvarjal z artilerijo in kakor Metod je končal vojno v činu nižjega podnarednika artilerijske stroke. Leta 1917 je bil vpoklican v mornarico še starejši Ivan Mahnič iz Plešivice. Rojen je bil 31. decembra 1877. Vzroki tako poznega vpoklica in premestitve iz drugega rodu vojske niso znani. V mornarici je ostal do konca prve svetovne vojne.

Med prebivalci Žirij smo zvedeli, da je bil »prvi« njihov mornar »Lukotov Janez«. Priimka žal nismo zvedeli. Izgleda, da je odšel v mornarico okoli leta 1880 in da je služil še prva leta tega stoletja. Zanimiva osebnost je bil Franc Kocijan iz Žirij. V mornarico se je javil kot prostovoljec z dvanajstletno službo. Kmalu je napredoval do nižjega podnarednika krmarske stroke (Steurgast) in nato v podnarednika (Steuerquartiermeister). Ko pa je prišel po osmih letih službe do čina in položaja narednika (Steuermaat), je naredil disciplinski prekršek. Z vsemi svojimi možmi se je do nezavesti napil. Zaradi tega je bil degradiran in kariero je končal kot navaden mornar. Kasneje je služil na železnici in tu se mu je – po zatrdilu pripovedovalcev – godilo enako. Žirski mornar je bil Ivan Kocijan, ki je služil do konca prve svetovne vojne kot palubni nižji podnarednik (Marsgast).

Poudarjamo, da bo treba seznam avstrijskih mornarjev iz Povirja in okolice dopolniti s tem, kar bodo povedali drugi arhivski viri. Domneva,

da je bilo mornarjev več kot smo jih navedli, je popolnoma na mestu. Predvsem sredi 19. stoletja, ko opažamo takorekoč množičen odhod Slovencev na morje, bomo gotovo našli še katerega, še bolj gotovo bo to v tridesetih letih, ki sledijo pokoritvi Benetk leta 1849.

Italija je v času med obema vojnama na tem delu Krasa skoraj prekinila tradicijo. Nezaupanje do Slovencev, ki naj za mornarico ne bi bili »primerni«, kakor niso bili primerni tudi za druga opravila, je tu povzročilo precej škode. Vendar tudi v času Italije najdemo nekaj mornarjev, to pot iz samega Povirja. Prvi je bil Franc Čefuta, ki je bil kvalificiran mizar. Kot tak je delal v tržaški ladjedelnici na notranji opremi ladij. Ker pa so fašisti težko pritiskali nanj, da bi se vpisal v stranko, je pod grožnjo, da bo zgubil delo, napisal prošnjo za vkrcanje. Ker je bila prošnja naslovljena na podjetje bratov Kozuličev, ki so imeli s Povirjem tudi drugačne zveze, je bil sprejet in vkrčan na prekoceanski ladji »Vulcania«. Na tem kolosu je plul nad 10 let. V trgovsko mornarico je odšel tudi Albin Princ, o katerem pa nismo dobili drugih podatkov.

Kljub temu, da je Italija poskušala in v veliki meri uspela prekiniti avstrijsko pomorsko tradicijo med našimi ljudmi, je nekaterim Povircem in okoličanom uspelo priti tudi v vojno mornarico. Prvi je bil Albert Fonda. Rojen je bil v Povirju 7. aprila 1920. Po poklicu je bil ključavničar. Neposredno pred drugo svetovno vojno je bil vpoklican v italijansko vojno mornarico. Po nekajmesečni službi v La Spezii, je plul na vojni ladji »Duca degli Abruzzi« kot mornar-trobentač. Po kapitulaciji Italije je iskal zveze z narodnoosvobodilno vojsko. 15. februarja 1944 mu je uspelo priti v 3. prekomorsko brigado, v kateri se je boril do osvoboditve kot vodnik v inženirskem bataljonu.

Leta 1939 so Italijani vpoklicali v vojno mornarico Metoda Božeglava mlajšega, sina že obravnavanega Franca Božeglava iz Plešivice. Rojen je bil 31. maja 1918. Torej je bil ob odhodu na morje navaden rekrut. Imel je manj sreče kot njegov oče in oba strica. Vkrčan je bil namreč na ladji »R. T. Calipso«, ki je bila med prvimi italijanskimi ladjami, ki jih je Angležem uspelo potopiti. 9. decembra 1940 je bila ladja zadeta in je zginila v globine Sredozemlja. Od tedaj je Metod Božeglav pogrešan. Družina še vedno hrani dokument, s katerim so ga vojaške oblasti proglasile za pogrešanega.

Končno je treba spregovoriti še o Bernardu Štoku, ki je bil leta 1931 in 1939 dodeljen obalni artileriji, stroki, ki so jo tako v Avstriji kakor v Italiji nekako prištevali k pomorskim strokam. Prvič je služil dve leti na Siciliji, drugič pa na Sardiniji, kjer je ostal do konca druge svetovne vojne.

Prekinjena tradicija in nenaravna odrezanost od Trsta je vplivala na stanje po drugi svetovni vojni. Vendar do popolne kontinentalne miselnosti tudi zdaj ni prišlo. Po vojni sta namreč študirala dva Povirca na pomorskih šolah v Piranu. Prvi je bil Ecijo Štok, ki je dovršil strojni oddelek in plul nekaj let na ladjah Splošne plovbe v Piranu. Drugi je bil Silvan Štok, ki se je šolal na ribiški šoli in plul na ribiških ladjah podjetja Delamaris v Izoli ter na vojnih ladjah JVM. Silvan je plul skupaj deset let. Na Pomorski šoli v Piranu so se šolali tudi nekateri otroci razseljenih Povircev. Nekateri še vedno plujejo za Splošno plovbo in druga podjetja. Iz povedanega je razvidno, da je pomorska tradicija začela upadati z italijansko zasedbo. Medtem, ko je Avstrija znala ceniti pomorščaka Slovenca, čeprav je bil tudi njej nevaren, ga je Italija poskušala popolnoma odriniti od morja in pomorstva. V tem je vsaj za prvih deset let njene vladavine uspela. Žal se ta uspeh vleče tudi v nove razmere, ki so nastale z osvoboditvijo. Prekinjano tradicijo je zelo težko obnoviti.

Med doki in žerjavi

Nekoliko lažje je bilo poizvedovati za ljudi, ki so delali v ladjedelnicah in pristaniščih. Lažje predvsem iz razloga, ker so se ladjedelski delavci vračali domov in so ostali otrokom v spominu kot ljudje, ki so vsaj enkrat na teden peš prehodili pot iz Povirja v Trst in nazaj. Podatki, ki smo jih dobili, segajo v devetdeseta leta prejšnjega in gredo do tridesetih let sedanjega stoletja. Nekateri pripovedovalci so nam sicer zatrjevali, da so ljudje iz Povirja hodili na delo v tržaške ladjedelnice že mnogo prej, vendar nam niso vedeli povedati nobenega imena. Delno smo to razrešili na osnovi virov Vojnega arhiva na Dunaju. Toda tudi to vprašanje bo ostalo v precejšnji meri nerazrešeno, dokler ne najdemo arhivskih virov, ki bi pripovedovanje osvetlili in poglobili.

Začnimo s pristanišči. V pošteveh prihaja predvsem novo pristanišče v Trstu, kjer sta ob koncu prejšnjega stoletja in na začetku sedanjega stoletja delala Žirca Peter Kobeja in Blaž Kuferšin. Oba sta delala kot nakladalca in razkladalca ladij in to tako na žerjavih kakor samotěž in z vozovi. Povirec Anton Mahnič je dela v novem pristanišču celih osemnajst let in to od svojega dvaintridesetega leta (rojen je bil leta 1864, torej je začel delati leta 1896) do leta 1914. Včasih jo delal na žerjavih, včasih pa z lastno vprego, kar mu je nudilo več zaslužna. Istočasno je nekaj Povircev delalo sezonsko v ladjedelnici Sv. Marka v Trstu. Med njimi so pripovedovalci najčešče omenjali Franca in Andreja Mahniča in nekega Čefuto, katere-

ga imena pa nismo mogli zvedeti. Omeniti je treba še Miho Grželja, ki je bil sicer pri tajni policiji, vendar zadolžen za Novo pristanišče in ladjedelnico. Med ladjedelci so pripovedovalci označevali že omenjenega Antona Mahniča, ki pa je delal v Sv. Marku le, kadar ni bilo dela v pristanišču. V Sv. Marku so delali še Franc Čefuta, Ivan in Lovrenc Štok, vsi trije stalno zaposleni, medtem ko je bil Jože Mahnič sezonski delavec. Sezonec je bil tudi Franc Grčelj, ki pa je delal v ladjedelnici v Tržiču.

Razen Antona Mahniča, ki si je uredil samsko stanovanje pri Sv. Jakobu v Trstu, in Franca Mahniča, za katerega pravijo, da je stanoval v Škednju, so vsi omenjeni stanovali po delavskih barakah ali na senikih. Zaslužek je bil sicer dober, vendar so bili le redki, ki so si kaj prihranili. Trdo zasluženi denar so razmetavali po veselicah in na plesih v Povirju in okolici. Zgodilo se je tudi, da je kdo zapravil vso tedensko plačo po gostilnah na poti domov. Izjema so bili Ivan in Lovrenc Štok, ki sta z zaslužkom pomagala graditi hišo v Povirju, in Anton Mahnič, ki si je kupil hišo s posestvom prav tako v Povirju (sedanja št. 7). Poslednji je bil tudi edini, ki si je v pristanišču in ladjedelnici prigaral pokojnino.

Med ladjedelci poznamo enega celo iz 16. stoletja. Neki Jelar iz Povirja se namreč imenuje leta 1575 na seznamu ljudi, ki so bili dolžni pri-spevati delo za gradnjo tržaškega gradu. Bil je smolar, kar pomeni, da je delal pri gradnji ladij.¹² Gotovo se bodo našli v arhivskih virih še kateri. Trenutno znani viri pa jih ne omenjajo.

Če preidemo na 19. stoletje, ko je bil ustanovljen mornariški arzenal v Pulju in ko so začele delati velike ladjedelnice v tržaškem zalivu, tj. v Trstu, Miljah in Tržiču (do tedaj segajo tudi podatki naših pripovedovalcev), spoznamo, da je bil Povir po svojih ljudeh povezan tudi z ladjedelništvom. Najpogostejši poklic, ki ga srečamo v ladjedelniških strokah, je slabo plačani poklic delavca težaka. Toda Povirci se lahko pohvalijo, da je bila večina njihovih ladjedelskih delavcev sprejeta na delo zaradi poklica, v katerem so bili izučeni. Vojna mornarica je med svoje arsenalske delavce sprejemala v glavnem ljudi s formiranim poklicem. Tako srečamo v arsenalu v Pulju izučenega kovača Karla Perhavca, ki je odšel iz Povirja okoli leta 1880. 1. aprila 1881 ga je mornarica uvrstila med kovače arzenala. Kovač je bil tudi Karlo Štok, ki je bil sprejet v arzenal 3. januarja 1887. Naslednji vojnoipomorski delavec je bil Albin Štok, ključavničar, ki je bil sprejet v arzenal 20. novembra 1889. V arsenalu se je prekvalificiral v li-varja, kar mu je onemogočilo redno napredovanje. 10. decembra istega

12 ÖStA, HHS, »Österr. Acten Triest u. Istrien 1564–1657/3. TS. 1. 2. 1575.

leta je bil sprejet v arzenal Mihael Kariž, mizar. Edini, ki je bil sprejet kot delavec težak, je bil Štefan Miklavec, ki se prvič omenja v arzenalu 3. januarja 1890. Po pregledanih Virih ni mogoče dognati, koliko časa so omenjeni ostali na delovnih mestih arzenala. Domnevamo pa lahko, da je zanje veljala ista službena doba kot za mornarje prostovoljce, tj. 12 let. Prav tako je mogoče domnevati, da so službeno dobo podaljšali za več let, ker je bil arsenal med tistimi ustanovami, ki so zelo težko in nerade odpuščale dobre delavce, če so hoteli ostati na precej dobro plačanih delovnih mestih.¹³

Podobno poroča ustno izročilo za povirske ladjedelce v civilnih ladjedelnicah stare Avstrije, le s to razliko, da ne navaja časa zaposlitve in da gre v precej primerih za sezonsko ali občasno zaposlitev. Da bi si bili o tem popolnoma na jasnem, bi bilo treba raziskati personalne akte vseh tržaških in morda tudi reških ladjedelnic, kar pa zaenkrat ni mogoče. Po ustnem izročilu je bil Anton Mahnič tesar, Franc Čefuta pa kvalificiran mizar. Mizarja sta bila tudi že omenjena Ivan in Lovrenc Štok, medtem ko je bil Jože Mahnič kovač. Že sami poklici povedo, da so omenjeni delali pri notranji opremi ladij, z izjemo Antona Mahniča, ki je verjetno delal pri rebrih in kobilici. Čeprav je šlo do določene meje za sezonce, ni dvoma, da so to bili dobri delavci, kajti drugače bi jih ladjedelnice ne sprejemale. Po drugi strani, če so sprejemali sezonsko delo, pomeni, da so se tako v ladjedelnice kakor v pristanišča radi vračali, da so torej živeli z nastajajočimi in s potovanj vračajočimi se ladjami. Med sezonskimi delavci tržaških ladjedelnic se omenjajo za čas Avstrije še Jože Mahnič, Franc Grželj in Anton Škrinjar.

Prva svetovna vojna je delo ladjedelnic skoraj popolnoma zavrla. Zato so bili Povirci, kolikor jih vojaške oblasti niso poklicale na fronto, nezaposleni. To je čas, ki se ga vaščani ne spominjajo radi. Vas je zasedlo vojaštvo. Tu je bilo zbirališče pred odhodom na kraško fronto in zaledje, kjer so počivale frontne čete. Na njivah je zmanjkovalo vsega. Mnogi vaščani so hodili peš na Dolenjsko, da bi si preskrbeli hrano. Vladala je lakota, stanje je bilo brezupno. Vojska se je sicer obnašala človeško, a kaj ko so tudi vojaki stradali, štiri leta takšnega stanja so spravila vas gospodarsko skoraj popolnoma na tla.

Z odhodom Avstrijcev so prišli Italijani. Nihče si jih ni želel in nihče jih ni pričakoval. Povirci so se nasproti novim oblastem obnašali dokaj

13 ÖStA, KA, »Assent protokoli [za navedena leta v mornariškem oddelku Vojnega arhiva na Dunaju].«

sovražno. Stanje se je še poostrilo z nastopom fašizma. Tržaške ladjedelnice so sicer rabile delavce, da bi obnovile trgovsko floto Lloyda in drugih velikih ladjarjev. Toda za zaposlitev je bila potrebna fašistična legitimacija, ki so jo pa Povirci in okoličani odklanjali. Preostalo je le še sezonsko ali, bolje rečeno, občasno delo. Ko so določene ladjedelnice bodi v Trstu, Miljah ali Tržiču gradile nove plovne objekte ali izvrševale večja popravila na starih ladjah, so Povirci uspeli dobiti delo za teden ali dva, največ za dva meseca. Res je sicer, da nove uprave ladjedelnic niso rade sprejemale Slovencev, vendar so bili Povirci tako povezani z ladjedelništvom lin ladjarstvom, da so vsaj v tem deloma uspehi. Dovolj je bilo, da je eden od Kozuličev ali Martinolič, ali Gerolinič dvignil telefonsko slušalko in poklical uprave ladjedelnic in že je bilo nekaj tednov dela za razne Povirce tudi brez »črne« legitimacije. Tako so delali v ladjedelnici sv. Marka v Trstu Ivan Grželj, Franc Tavčar, Albin Kariž, Ivan, Franc in Anton Štok iz Povirja ter Danilo Mahnič, Ivan Čok, Metod Božeglav in Danilo Čok iz Plešivice. Metod Božeglav se je iz Trsta preselil v ladjedelnico v Tržič, kjer je občasno delal do odhoda v vojno mornarico, od koder se ni več vrnil. V Tržič se je preselil tudi Danilo Čok, po poklicu livar. Ta poklic mu je zagotovil skoraj neprekinjeno delo. Neprekinjeno je v zadnjih letih pred vojno in med vojno delal v tržaški ladjedelnici Martin Miklavec, ki je bil po vojni zaposlen v ladjedelnici v Piranu, kjer je delal vse do zaslužene upokojitve. Občasno je delal v Tržiču tudi Anton Štok, vendar hkrati po največ štiri mesece. Zaslužek je bil pod Italijo vse prej kot zadosten. Omenjeni fantje so v glavnem zaslužili za vsakdanje potrebe in še to če so živeli skromno. Edini izmed omenjenih, ki je preživel družino z zaslužkom iz ladjedelnice, je bil Ivan Čok iz Plešivice.

Vprašati se moramo: kaj je gnalo vse omenjene moške in mladeniče, da so iskali zaposlitev prav v ladjedelnicah? Ni dvoma, da bi se našla občasna zaposlitev brez »črne« legitimacije tudi v času Italije. Pridne in marljive delavce so rabili razni gradbeni in drugi podjetniki. Ni dvoma, da bi se lahko občasno zaposlili pri raznih prevoznih podjetjih. A povirske fante je gnalo na morje. Zelo stara, čeprav izumirajoča tradicija, jih je gnala med doke in žerjave, na ladje, kjer so lahko soustvarjali železne velikanke, ki so bile ponos tržaških ladjarjev. Seveda so Povirci doma pripovedovali o svojem delu. Ker pa tega kmetje niso dovolj razumeli, je pripovedovanje prešlo na opis ladij, njihove veličine, lepote in uporabnosti. Tako so bili Povirci sicer na grobo, vendar dovolj dobro seznanjeni s tem, kar se je

dogajalo v pomorskem Trstu. In Trst je bil za Povirce dovolj važen, da so se zanimali zanj.

Kot rečeno, so nudile ladjedelnice v času Italije dokaj slabe možnosti preživetja. Ljudje so zdržali tudi ob slabem zaslužku, ker so jim doma pomagali s hrano in ker so se lahko vračali domov ali vsak dan ali vsaj na dan sobote. Vendar so nekateri že videli, da pomeni fašizem s svojimi legitimacijami za Slovence narodno in družbeno zlo in so se začeli pripravljati na organiziran odpor. Med temi je bil tudi Ivan Štok, ki je na začetku tridesetih let pobegnil v Jugoslavijo, kjer se je začel pripravljati na boj za osvoboditev.

Fašistična Italija je hotela s svojo politiko odriniti Slovence od morja, torej tudi od ladjedelnic. Prisilno raznarodovanje, prepoved stalne zaposlitve za nečlane stranke, prepoved narodnega jezika, vse to je pripomoglo k temu, da so tudi Povirci gledali v Jugoslaviji rešitev. A fašizmu je uspelo vsaj to, da je skoraj popolnoma prekinil staro mornariško in ladjedelsko tradicijo, ki je bila za Povir z okolico dolga desetletja kakor okno v svet.

V Trst in Benetke s hrasti in ceri

»Benetke stojijo na kraških hrastih«. To je rek, ki ga slišimo po vsem Krasu od Senožec do morja in od Kozine do Opatjega sela. V Povirju ljudje precizirajo: »Benetke stojijo na kraških cerih«. Povirci ločijo namreč tri vrste hrasta. Prvi je »cer«, ki je bil v teh krajih najbolj pogost. Raste bolj ravno kot ostale vrste, ima »lepšo« skorjo, podolgovate, ozke in »gosto nazobčane« liste. Povirci vedo, da je cer trd in odporen. Pripraven je predvsem za podvodna dela, torej za »pilote« in morda za podvodni de! bark, ker pod vodo ne razpoka in lahko zdrži stoletja. V Žirjah so naredili poskus. Na cerovem pilotu so zgradili obok domače »Štirne«. Po petdesetih letih so ga sneli, ker je bilo treba »štirno« popraviti. Cer je bil tak, »kakor, da bi ga posekali tisti dan«. Drugi vrsti hrasta pravijo Povirci: »gnjelic«. To je pravi hrast. Raste bolj krivo, ima temnejšo in grobo skorjo, široke in malo nazobčane liste. Je pripraven za posodo (sode, škafe itd.). Vendar so vsi pripovedovalci iz Povirja, Žirij in Plešivice enotnega mnenja, da je gnjelic pripraven za ladjedelništvo. Vedo povedati, da so iz njega delali ladijske kobilice, deske za oblogo ladijskega trupa in plohe za palubo. Krivi gnjelic so rabili za ladijska rebra. Nekateri pripovedovalci so vedeli povedati, da so cere in gnjelce rabili v Trstu za »jarbole«, kar sicer ne drži, potrjuje pa dejstvo, da so ljudje tudi s svojimi gozdovi sodelovali z

ladjedelnštvom. Gnjelc je bil za ladjedelnštvo posebno priporočajliv, ker – če je pravočasno sekan – je odporen proti črvom in drugim zajedalcem in boleznim.

Tretji vrsti hrasta pravijo »graden«. To je krhki hrast. Po zunanosti je podoben gnjelcu, vendar je manj odporen, mehkejši in bolj podvržen črvom. Rabi se za iste namene kakor gnjelc, le da z manj uspeha.

Medtem, ko za cere ni veljalo posebno pravilo, kdaj jih je treba sekati, le da so bili to poznojesenski ali zimski meseci, je veljalo za gnjelc in graden pravilo, da ga je treba sekati v »decembrski luni«, tj. v luni, ki nastopi v decembru. Sekali so lahko tudi januarja, če je decembrska luna nastopila pozno. Decembra in januarja je bil torej čas sečajne. Ljudje so odhajali v gozdove, posekali, kolikor so mislili tisto leto prodati ali uporabiti, ali kolikor so jim naročili posredniški trgovci. Ob koncu sečajne so priredili skromen likof, ki so se ga udeležili vsi delavci z gospodarjevo družino. Na mizo so prinesli pršut, salamo, klobase, kruh in vino (navadno tako imenovani povirski teran, ki je bil bolj podoben cvičku kakor teranu). Ob takih prilikah so tudi zapeli in tudi drugače katero »rekli«.

Iz Povirja in okolice je šlo v Trst in Benetke ogromno hrastov vseh vrst. Vsi pripovedovalci zatrjujejo, da je trgovina s hrastom za potrebe pristanišč, ladjedelnštva, predvsem pa za potrebe Benetk v njihovi družinski tradiciji obstajala za nekaj stoletij nazaj. V dveh primerih smo zabeležili stavek: »Moj ded mi je pravil, da je slišal od svojega deda, da so Benečani kupovali naše cere«. Že ta stavek pomakne cerovo trgovino za stoletje in pol nazaj. Če bi imeli možnost iti še bolj nazaj, bi verjetno ugotavljali kaj podobnega. Vsekakor je bila to zelo stara trgovina, ki se je sicer le deloma rentirala, do določene meje pa je le pomagala živeti. Po podatkih, ki smo jih zabeležili, pa lahko to trgovino ločimo v dve časovni obdobji.

Prva obsega ves čas Avstrije do konca prve svetovne vojne, druga pa čas Italije, nekako do sredine tridesetih let sedanjega stoletja.

Pod Avstrijo so Povirci izvažali v Trst vse tri vrste hrasta. Avstrijske pristaniške oblasti so rabile cere za razširitev pristanišča in gradnjo valobranov. Za takšna dela so naročali do 6 m dolga cerova debela, ki jih je bilo treba samo posekati, prežagati na zeleno dolžino, olupiti in odpeljati. Za gnjelc in graden je včasih veljalo isto. Zelo pogosto pa se je zgodilo, da so prihajali naročniki z načrti. V takšnih primerih so iskali najbolj krive gnjelce in gradne. »Bolj so bili krivi, rajši so jih imeli«, so nam zatrtili nekateri pripovedovalci. Ni dvoma, da so iskali les za ladijska reb-

ra, prednji in zadnji del kobilice in verjetno prednje in zadnje ograje. V takšnih primerih so dobili povirski tesarji naročilo, da so les na grobo obtesali po predloženih načrtih, šlo je za pravo kooperacijo z ladjedelnicami. Nekateri pripovedovalci so vedeli povedati, da sta tako ravnali predvsem ladjedelnica sv. Marko in Tržaški tehnični zavod.

Ista podjetja so kupovala tudi orehov les. Ta je služil v glavnem za notranjo opremo. Orehe so prodajali cele. Treba jih je bilo le olupiti. Le v posebnih primerih so naročniki zahtevali, da se določena orehova debla grobo obtesajo po načrtih.

Kmetje iz Povirja so svoj les najraje prodajali sami naravnost naročnikom. To jim je dajalo največ zaslужka. Toda zelo pogosto so se vmešali desni trgovci – posredniki, ki so dobili od ladjedelnice naročilo, da dobavijo ves les za načrtovani plovni objekt. Trgovci so bili v glavnem Italijani, katerih imena pa se v Povirju niso ohranila. Niti lesnega trgovca Tamburlinija, ki je bil med najbolj znanimi dobavitelji ladjedelnice in je veliko hodil po Krasu in po Notranjskem, se v Povirju ne spominjajo. Pravzaprav se spominjajo samo lesnega trgovca Leskovca, ki je med drugim kupoval tudi akacijo, in pa Postojnčana Jurco, ki je dobavljal les ladjedelnicam. Lesni trgovci so včasih kupovali še stoječi les. Navadno so kupili cele gozdne komplekse, jih dali posekati, debla olupiti, po potrebi obtesati po načrtu in odpeljati na Opčine ali v Rojan, od koder so jih v ladjedelnice spravili z lastnimi prevoznimi sredstvi.

Les so Povirci vozili na vozovih. Vozovi so biti popolnoma leseni. Lesena je bila celo os. Prednja prema je bila trdno zbita z drenovimi klini. Stari ljudje so našim pripovedovalcem pravili, da so bila kolesa teh voz polna, t.j. brez »špic«, le glava je bila vanje vdelana, tako da se ni premikala. V novejšem času so se pojavila praktičnejša kolesa na špice. Zadnja prema je bila premična. Sora je imela luknje, da so voz lahko po potrebi podaljšali ali krajšali. Kolesa so bila okovana z železnimi obroči. »Križnih« koles se v Povirju ne spominjajo. Edino en pripovedovalec je slišal za neokovana kolesa. V slučaju, da so vozili samo po eno dolgo hrastovo deбло, je lahko to služilo namesto sore. V takšnem primeru je postala zadnja prema lahko premična, da so bolje izvozili ovinke.

Na vprašanje, kdo je fural, so pripovedovalci odgovarjali na splošno, da je furala vsa vas. Končno pa nam je uspelo zapisati nekaj znanih furmanov, ki so vozili tudi za druge. To sta bila npr. Jakob Mahnič in Alojzij Škrli. Oba sta imela konje in oba sta lahko hitreje prišla v Trst oziroma Rojan kot tisti vozniki, ki so vozili z voli. Iz Žirij je vozila cerovino

tudi ženska. To je bila Marija Kuret, babnica, »ki je niti hudič ne bi osleparil«. V ostalem pa so furali tudi drugi lastniki lesa. Ker je bilo v vasi do 20 parov volov,¹⁴ lahko domnevamo, da je bilo stalno na razpolago kakih deset furmanov. Manjše tovore pa so vozili tudi s kravami.¹⁵

V času Avstrije so vozili po stari »Napoleonovi« cesti, ki je peljala iz Divače čez Gorenje in Povir ter mimo Plešivice in Merč v Sežano. Ljudje se sicer spomnijo govoric o stari srednjeveški cesti, ki je šla po gmajni med Povirjem in Brestovico v smeri proti Trstu, toda več kot to, da je bila ozka, da se na njej še vidijo kolesnice v kamnu, ter da je po njej divjala »Šembilja«, danes ne vedo.

S prihodom Italije se je stanje spremenilo precej na slabše. Trgovina z lesom bi lahko še ostala, vendar so bili gozdovi že precej razredčeni. Kljub temu je še vedno šlo veliko cerov v Trst, kjer so jih rabili pri gradnji pristanišča in v Tržič, kjer so jih potrebovali za utrditev morskega obrežja pri ladjedelnici in za razna podvodna dela v sami ladjedelnici. Tako je na primer Franc Tavčar po prvi svetovni vojni prodal lepo količino cerov, ki jih je zvozil v pristanišča. Da bi pa kmetje sami prevažali svoj les neposrednemu potrošniku, oziroma ladjarju, ladjedelnici ali pristaniškemu poveljstvu, se je dogajalo že zelo poredko. Trgovino z lesom so vedno bolj prevzemali v svoje roke lesni trgovci iz Trsta, ki so v dogovoru z vodstvi ladjedelnice in pristanišča prevzemali v svoje roke vso dobavo lesa.

V času Italije so Povirci prodali ogromno orehovega lesa. Orehi so nekaj let pred vojno zboleli in se začeli sušiti. Treba jih je bilo posekati, dokler je bil les še dober. Do sredine tridesetih let je izginil tako imenovani »orehov gozd« okoli Povirja. Ves les je šel v tržaške ladjedelnice, kamor

14 Stalež živine v času Avstrije je dosegel do 400 glav govedi, 4 do 5 parov konj in okoli 100 glav drobnice. Pod Italijo so drobnico opustili, ker se ni več izplačala. Stalež govedi se je zvišal za kakih 40 do 60 glav zaradi trgovine z mlekom, ki je postajala kmetom – zaradi visokih davkov – vedno važnejši vir dohodka. Gotovo pa je, da so bile v vsej povirski okolici in v Povirju samem vse krave vprežne. Tako so lahko vozili oziroma delali tudi s kravami. Le močne mlekarice so »šparali« za mleko.

15 Oprema vprežne živine je bil do konca prve svetovne vojne jarem za dva vola z dvema kambama, ki sta bili večinoma leseni. Jarmi so bili navadno okrašeni z rastlinskimi ali geometričnimi motivi. Zelo razširjen okras je bil hrastov list z želodom. Tu pa tam so vrezali v jarem stilizirane poljske rože. Med geometričnimi motivi so se često pojavljale po dve ali več vzporednih valovitih črt. Po večini je bila na jarmih vrezana letnica izdelave in začetne črke lastnikovega imena. Po prvi svetovni vojni je začel jarem izpodrivati komat za enega vola, ki ga pa ne smemo zamenjati s konjskim komatom. To je pravzaprav enojen jarem s kambo, ki je vedno pogostejše železna. Na zahodnem Krasu tj. okoli Temnice in Kostanjevice se tak komat imenuje »klojster«.

odslej štejejo tudi ladjedelnico v Tržiču, kjer so ga uporabljali za notranjo opremo ladij. Toda kmetje so imeli od te trgovine vedno manj. Glavni dobiček so pripravili lesni trgovci. Prodajali so neobtesana debla, ker je za tesanje poskrbel trgovec. Tako je izginil tudi ta zaslužek. Prav tako so prodajali gnjelic in graden. Vedeli so, da gre v Trst, da pa se tam ne ustavi, kakor se je ustavljal še pred vojno. Hrastovino so rabile le še ladjedelnice v Kopru in Piranu, ki so še gradile majhne lesene barke za ribiče in za obalni promet s peskom, kamenjem in drugim gradbenim materialom. Povirci so vedeli, da sekajo za Piran ali Koper; svoj les so dajali deloma iz potrebe, deloma pa tudi zato, ker jih je na ladjedelnico vezala stara tradicija.

Očitno je, da je Italija začela odrivati Slovence od morja. To so Povirci občutili tudi pri svoji trgovini z lesom. Prehod lesa v roke posredniških trgovcev je naše ljudi odrinil od morja. Tako je bilo stare tradicije vedno manj. Pri svojem življenju so bili vedno manj povezani z morjem in da bi preživelih krizo, ki jo je za naše kraje pomenila Italija, so se vedno bolj vezali na Trst. Ta je odslej absorbiral vedno več njihovih pridelkov. Morje je izgubljalo vrednost, Trst jo je pridobival. A Trst je pomenil pomorstvo, zato ga je bilo treba trdno držati. O tem pričajo nadaljnja dogajanja.

Furmanska postaja

Slovenskega pomorstva v preteklosti si ne moremo zamišljati brez furmanstva. Furmani so bili najvažnejši člen med morjem in zaledjem. Vse kar so ladje privažale v Trst, so prevozili v notranjost tja do Dunaja. Vse kar so naše dežele izvažale, so furmani prepeljali v Trst ali na Reko, da so se lahko ladje polnile. To je nedvomno bila ena od kooperacijskih dejavnosti, ki je bila na slovenskem ozemlju najbolj razširjena. S časom so nastale furmanske postaje vzdolž vse poti do Dunaja in do Zagreba. Najbolj znane so Trojane, Logatec, Planina, Senožeče, Sežana in Opčine na eni strani, Sodražica, Knežak, Ilirska Bistrica, Divača in Lokev na drugi strani. Vendar so tu in tam nastale manjše furmanske postaje, ki so jih imeli furmani prav radi. Takšna postaja je bil tudi Povir. Gostilni »pri Hribu« in »pri Štampinu« sta imeli urejena prenočišča za furmane in »štale« za konje. Tudi vozove sta lahko spravili pod obširne lope ali v skednje. Družinsko izročilo pri Perhavčevih, ki so lastniki gostilne »pri Hribu«, pripoveduje, da je bila tukaj gostilna »že od zdavnaj«. Še določneje povedano naj bi stala tam že skoraj tristo let. Nekaj več kot dvesto let naj bi se tam ustavljali furmani, ki so prihajali iz Vremske doline in Škocjana in vozili v Trst les in druge pridelke. Izročilo sicer pretirava, nedvomno pa

so se furmani ustavljali tukaj vsaj od začetka prejšnjega stoletja. Isto velja za gostilno »pri Štampinu«. Furmanska postaja gotovo ni mogla nastati pred tako imenovano »Napoleonovo cesto«, ker se je stara cesta izogibala Povirja, avstrijska cesta Trst–Dunaj pa je šla iz Sežane čez Štorje in Senadolice v Senožeče. A tudi sto let pomeni za Povir gotovo rast in seveda določeno blagostanje.

Ceste, po katerih so furmani voziti, so bile precej nevarne. Tu in tam so prežali cestni razbojniki, kakor npr. pri Ravbarkomandi pri Postojni, ki je bila menda najbolj zloglasna. Ravbarkomanda pa ni bila edina. Na cesti med Fernetiči in Opčinami so večkrat prežali cestni tatovi, da so vračajočim se vozarjem odvzeli denar. Prišlo je tudi do ubojev.¹⁶ Najnevarnejše mesto je bil kraj med Opčinami in Fernetiči, ki ga ljudje imenujejo Pikic.

Da so bile ceste prevozne, jih je bilo treba vzdrževati. Dežela je skrbela samo za glavno cesto Sežana–Štorje–Senožeče, medtem ko so morali vse ostale ceste vzdrževati kmetje sami z roboto (v Povirju rečejo rabota). Vaški vodja je sklical ljudi s tem, da je »poklenkal« z zvonom cerkve sv. Jakoba.¹⁷ Vaščani so se zbrali in vaški vodja jim je povedal, kaj bodo delali. Nato so odšli na cesto in jo uredili. Posebno dobro je bilo treba skrbeti za »Napoleonovo« cesto, ki so ji rekli tudi furmanska cesta. To je razumljivo, saj je prinašala največ dobička. Dolžnost Povircev je bila, da so vzdrževali naslednje odseke: Proti Gorenju do »kraja, kjer je rasla velika lipa« in ki ga še danes imenujejo »Pri lipi«, proti Plešivici, do kraja, ki ga imenujejo »Podgora«, proti Brestovici do takoimenovane »Kapane poti«. Cesto do Žirij so si z Žirci delili na pol. Med vzdrževanje cest je spadalo tudi kidanje snega. Čeprav je bila »Napoleonovo cesta« ozka in polna »oključev« (ovinkov), je bila za furmane privlačna, ker je bila vedno dobro vzdrževana. Tako se je vas lahko pohvalila, da je kljub ozki cesti privlekla dobršen del prometa za Trst in iz njega.

Poleg tega se je zgodilo, da so povirski furmani posodili priprago, da so lahko težko otovorjeni vozovi speljali najtežja mesta tja do Merč ali celo do Sežane. Zgodilo se je tudi, da so povirski furmani prevzeli del tovara in so ga s svojimi vpregami peljali do Trsta, prav v pristanišče. To se ni dogajalo pogosto, kajti vsak furman je rad zaslužil. Toda pot je bila dolga in kdaj pa kdaj je bila pomoč potrebna.

16 Ubit je bil npr. neki Matija iz Podbrežja. Umor pa tatovom ni prinesel zaželenega dobička, ker je imel denar sin, ki se je vrnil domov že nekaj ur prej.

17 Po prvi svetovni vojni niso več zvonili. Ljudi je skliceval trobentač s trobento.

Trgovski odnosi z avstrijsko vojno mornarico

Avstrijska vojna mornarica je bila v mnogih ozirih vezana na slovensko zaledje. Od tu je dobivala les, premog, del potrebnega železa in drugih metalov. Toda iz slovenskega zaledja je mornarica dobivala tudi del hrane, predvsem pa lahko kvarljive hrane, ki bi jo bilo težko prevažati iz globljega avstrijskega zaledja. Zato so mornariški komisarji (intendant) potovali po deželi in kupovali živino, zgodnje sadje, pa tudi moko in druge prehranske artikle. Povir se je znal vključiti v to trgovino. Res je, da smo le s težavo zvedeli, da so se pojavili mornariški komisarji v Povirju, vendar smo iz njihovega obnašanja, iz jezikov, ki so jih govorili in iz drugih podrobnosti, ki jih lahko pripišemo samo ljudem, ki so dolgo živeli na morju, mogli zaključiti, da so se komisarji kdaj pa kdaj oglasili tudi v Povirju. Predvsem se je to dogajalo v pozni pomladi, ko so dozorevale češnje. Mornarica je večkrat kupila velik del povirskih češenj, jih dala prepeljati v Trst, od koder so jih vojne ladje odpravile v Pulj in druge mornariške baze. V pozni jeseni so občasno kupovali zelje in »vrzote« (ohrovt) pa repo in korenje. Tudi to so dali prepeljati v Trst in od tam v Pulj.

Včasih so komisarji odpeljali po nekaj glav živine za svoje klavnice v mornariški bazi. Včasih so kupovali krompir. Neredko so iskali specialen orehov les za puškina kopita in za opremo določenih delov vojnih ladij. To se je dogajalo predvsem v osemdesetih in devetdesetih letih, to je v dobi modernizacije avstrijske vojne mornarice, ko je imel mornarico na skrbi kot komandant Celovčan baron Maksimilijan Daublebsky von Sterneck, ki je bil tudi drugače vezan na slovensko zaledje, saj je kljub visoki starosti večkrat prihajal na Kras na lov. Morda je prihajal tudi na povirsko lovišče.

Le redko so komisarji kupovali orehe, saj mornariške kuhinje niso pogosto pekle potic. A zgodilo se je tudi to. Okoli leta 1900 je vojska, tj. mornarica kupila ves pridelek orehov v povirski okolici. Ljudje so radi prodajali mornarici, ker je plačevala nekoliko višje cene kot trgovci-dobavitelji. Poleg tega so kupovali večje kontingente, kar je imelo za posledico cenejši prevoz in boljšo spravitev pridelkov.

V posameznih primerih smo zvedeli tudi za cene, ki so jih plačevali mornariški komisarji. Vola srednje velikosti so plačevali okrog 55 goldinarjev, medtem ko je bil velik vol vreden do 65 goldinarjev in včasih tudi več. Krompir so plačevali po dva do dva in pol solda za kg. To so bile cene, ki so se vsaj za 15 do 20 % razlikovale od cen, ki so jih plačevali drugi tr-

govci. Ni čudno torej, če je v tistem času vzdrževala vas zelo dobre odnose z vojno mornarico.

Ostali izvozni pridelki

Vsa okolica Povirja je sejala precej konoplje. Iz nje so tkali domače rjuhe in izdelovali delovne »gvante« in trpežne »firtahe«. Vendar se je ob konoplji razvilo tudi »štrikarstvo«. Pripovedovalci so v glavnem trdili, da so ljudje izdelovali štrike samo za domačo uporabo, toda dva starejša vaščana sta slišala od svojih staršev, da so včasih izdelovali debele »štrike« tudi za ladjedelnice in mornarico. To kaže, da je bilo štrikarstvo v prejšnjem stoletju med kmeti v Povirju precej razvito.

Drugi izvozni predmet je bil led. V bližini Povirja je »globača«, tj. dolinica, kjer se izteka voda. Ko se pozimi napravi led, so ga kmetje sekali in shranili. V ta namen so si v zemlji pripravili pokrite ledenice, kjer so skladali ledene klade in jih hranili do poletja. Poleti so led zvozili v Trst. Kupcev za led je bilo več. Zelo rada ga je kupovala pivovarna »Dreher« v Trstu, toda navadno so ga vozili naravnost v pristanišče, tj. direktno na čakajoče ladje, o katerih so vedeli, da bodo Kraški led odpeljale daleč po svetu. Lahko si zamislimo, kako so bili ponosni, ko so slišali, da je njihov led pripotoval v Brazilijo ali Argentino ali kam drugam v kako oddaljeno deželo.

Led so iz Povirja vozili samo ponoči. Navadno so vstali še pred polnočjo, naložili vozove in okrog ene odpotovali. Pred peto uro zjutraj so morali biti že pred ladjo ali v pivovarni.

Še en pridelek je treba omeniti, na katerega so bili Povirci zelo ponosni. To so bile češnje. Sicer smo jih že omenili v zvezi z vojsko, a včasih so češnje »delale čudeže«. Ob posebno dobrih letinah so češnje – zopet z ladjami – izvažali v Anglijo. V takšnem primeru so prišli prav trgovci naročniki, ki so s seboj prinesli žveplo v prahu. Odbrane in zdrave češnje so zložili v zabojčke, vsako plast prežveplali, da se sadje ne bi kvarilo, in jih pomoči peljali v Trst. Tu so jih čakali trgovci, ki so blago stehali in izplačali ter odpravili naravnost na ladjo, ki je morala čim prej odpluti. Tudi ta primer pove, da so hoteti biti Povirci povezani s svetom.

Obrt

Takšno razgibano življenje je zahtevalo tudi skrb za popotnika, ki se je ustavil v vasi. Kot rečeno sta bili tukaj dve gostilni, ki sta skrbeti za pre-

nočišče, za tovorno živino in tovore ter za hrano in pijačo. Toda to ni bilo dovolj. Marsikdaj je bilo treba konje podkovati in popraviti razmajane ali polomljene vozove. Zato se je razvilo nekaj kovačij, ki so sicer delale za domačo rabo, ampak tudi za furmane in druge tujce, ki so biti tega potrebni. Prav tako je bilo nekaj »bognarjev« (kolarjev), ki so popravljali vozove in izdelovali jarme ter komate. Bognarji so popolnoma zadoščali za potrebe vasi in za širšo okolico. V starejših časih je bilo precej tesarjev, ki so po načrtih pripravljali les za ladjedelnice in druge kupce. Dalje so bili tu krojači in čevljarji, ki so delali za vso okolico. Najbolj so se razvili kovači, kar je pri takšnem staležu živine popolnoma razumljivo. Včasih so jih imenovali podkvarje, ker so izdelovali podkve za konje, vole in krave. Izdelovali so jih vedno po naročilu in le redko za prodajo na tuja tržišča. Poleg tega so izdelovali »drevesa« (lemeže), brane, »fouče« (krive nože), ognjišča in štedilnike, kadenje (verige za ognjišča), obroče za kolesa in sode ter druge predmete za domačo rabo. Nekateri pripovedovalci so vedeli povedati, da so dobili kovači naročila tudi zunaj »županstva« in včasih se je zgodilo, da je določeno količino konjskih podkev kupila vojska.

Bognarji so prenehali delovati s prenehanjem furmanstva, tj. neka-ko v začetku prve svetovne vojne. Po vojni so delali še nekateri, a le za domače potrebe. Mizarji so imeli precej dela z mizami, stoti, »mendrgami« (zaboj za mesenje kruha, ki je imel v spodnjem delu po dva predelka za shranjevanje masti in drugih živil ali posode) in skrinjami, ki so bile, kar pomnijo ljudje, večinoma brez okrasja. Le redko so se lotili kakšne omare, še redkeje kompletnega pohištva.

Vsi naštetih obrtniki, posebno pa kovači, bognarji in mizarji so imeli v času Avstrije precejšnje možnosti zaposlitve. Bili so celo zelo iskani. Večinoma so se občasno zaposlovali v ladjedelnicah ob gradnji velikih ladij. Tako je Povir tudi na tem področju – čeprav so bile zaposlitve prehodnega značaja, – prispeval k pomorstvu majhen, a toliko bolj pomemben delež.

Lovišče¹⁸

Nov dokaz za trditev, kako je bila vsa ta okolica povezana z morjem, nam ponuja povirsko lovišče. To je obsegalo ves kraški predel od Sežane in Dan do Divače in Senadol z izjemo vasi Žirje, ki je imela lastno lovišče v oskrbi veleposestnika Kocijana. Občina je sicer lovišče prodajala na dražbi naj-

18 Podatke o lovišču, kulturi in drobni trgovini je zbrala Ilonka Hajnal, za kar se ji na tem mestu toplo zahvaljujem.

boljšemu ponudniku. Ko je ta lovišče izdražil, je podpisal lovno pogodbo, ki se je navadno glasila na tri leta, a jo je bilo možno podaljšati na šest in tudi na devet let. Zanimivo je na primer to, da je občina pogodbe podaljševala, ne glede na to, da bi se lahko po treh letih pojavil boljši ponudnik. A najbrž je vedela zakaj.

Kdo je kupoval pravico do lova v Povirskem lovišču?

Pripovedovalci so tako za čas Avstrije, kakor za čas Italije navajali priimke, ki so naši pomorski zgodovini dobro znani. Za čas Avstrije navajajo sledeče priimke: Prote, Bandelj, Scaramacca, Rossaro, Pollay, Diem, Kralj, Tarabočič, Kozulič, Premuda, Oblak in Windischgraetz, torej same ladjarje, velike pomorske trgovce in mornariške oficirje. Za čas Italije so bili pripovedovalci še bolj jasni. Tačas so imeli v zakupu lovišča Anton in Gvido Kozulič, Anton Bandelj, Anton

Oblak, Ivan, Marijan in Anton Kralj. Dalje so sestavljali to lovsko družbo: Premuda, Martinolič, Gerolinič, Karmelič, Vidič, Vascotti, Caffedonti (ta je bil iz Genove), Janežič, Torosella in Tripkovic. Torej zopet sami ladjarji in pomorski trgovci.

Lovci so v Povir prihajali vsako nedeljo in to ves čas lovne sezone. Lovili so v glavnem zajce, lisice, jerebice, brinovke in srnjake. Če je šlo za lov na srnjake, so lovci odstopili od nedeljskega pravila in prihajali tudi druge dni v tednu. Nekoliko dni poprej so sporočili lovskemu čuvaju, koliko jih pride, in mu naročili, kaj naj pripravi. Čuvaj (pod Italijo čuvaji) je pripravil oštevilčene liste in javil v vasi, da potrebuje določeno število »plašcev«. Ko so se prijavili (navadno se jih je prijavilo več kot jih je potreboval), je razdelil liste in povedal, kateri del lovišča bodo prečesali. Za »boljše lovce« je čuvaj najel tudi nosače.

Zjutraj pred lovom so se s kočijami pripeljali lovci. Navadno se je njihovo število gibalo od 15 do 30. Na začetku prve svetovne vojne so kočije prišle iz mode in lovci so se pripeljali z avtomobili. To se je nadaljevalo tudi v času Italije. Pripovedovalci so nam zatrdili, da se je pred gostilno »pri Hribu« zbralo od 8 do 15 kočij in kasneje od 5 do 10 ali več avtomobilov.

Ko so torej prišli, so razdelili »plašcem« malico – navadno pol kg kruha z mortadelo ali sirom, ponovili, kateri del lovišča bodo tisti dan zajeli, in naročili, v katero smer naj plašijo. Nato so plašci odšli in kakšno uro za njimi tudi lovci z nosači. Lovili so ves dan. Zvečer so se vračali s plenom v Povir, izplačali plašce in se odpeljali v Sežano, kjer so navadno priredili lovsko pojedino v gostilni pri »Treh kronah«. Pri takšnih pojedinah ni manjkal kraški teran.

Ljudje so hodili radi med plašce. Pod Avstrijo je bila lovska nedelja bolj športnega značaja. Kljub 2 kronam dnevnega zaslužka, kar ni bilo tako malo, je bil lovni dan rekreacija od napornega tedna. Pod Italijo je postalo vse drugače. Zaslužka je bilo malo in lovna nedelja je bila za povirske fante in može tudi lov na majhen, toda gotov zaslužek. Zato so se takorekoč množično prijavljali lovskemu čuvaju vsako soboto zvečer. Ta jih je zbral 15 do 30, kolikor mu je bilo naročeno, In naslednji dan zvečer jih je izplačal. Poleg malice so dobili po 10, redko kdaj 20 lir za dan plašenja. Ker je lovska sezona trajala od 1. oktobra do 31. decembra, za srnjake pa do 31. marca, je bilo mogoče, da je plašec, ki je imel srečo, da so ga najeli vsako nedeljo, zaslužil do tristo lir v lovni sezoni, kar je bilo zelo malo.

V času pod Avstrijo je bilo povirsko lovišče izredno bogato. Zgodilo se je, da je družina tridesetih lovcev ustrelila do 70 zajcev poleg jerebic in brinovk, ki jih niso niti šteli. To so ladjarji, ki so najemali lovišče, tudi dobro vedeli. Zato so s seboj pripeljali povablence, da so se pri lovu razvedrili in da so jih s tem vezali nase. Tu nastane vprašanje, kdo so bili ti povabljeni. Pripovedovalci na to vprašanje niso vedeli točnega odgovora. Iz drugih virov, predvsem pa od pripovedovalcev iz Sežane, ki so bili izprašani leta 1974, je moč dognati, da so to bili tržaški veletrgovci, ki so jih hoteli ladjarji pridobiti. Povirci pa so nam pripovedovali, da so ladjarji marsikaterega gosta v času Avstrije nagovarjali z gospodom kapetanom ali z gospodom admiralom, pri čemer lahko zatrdno zaključimo, da je ladjarska lovska družina vabila tudi visoke oficirje avstrijske vojne mornarice. To tudi drži. Iz Sežane vemo, da je tod hodil, v družbi ladjarjev in sam, kontraadmiral Anton Schaffer, Sežanec, ki je bil strasten lovec do svoje smrti leta 1904. Prav tako je z družbo ladjarjev lovil kontraadmiral Oto Balzar iz Ljubljane. Isto velja za kontraadmirala Hermana Janittija iz Trsta, kateremu se je večkrat pridružil tedanji kapetan fregate Anton Dolenc iz Loža pri Cerknici, oziroma iz Orehka pri Postojni, kjer je imela njegova družina graščino. Seveda so semkaj prihajali tudi kapetani bojne ladje Beno Milenkovič iz Konjic, Oskar Cassini iz Trsta, vsekakor tudi mlajši knez Windschgraetz, ki je bil tedaj poročnik fregate. Vse to dokazuje, da je imel Povir izredne goste. Dokazuje pa tudi, da so hoteli imeti tržaški ladjarji dobre odnose z vojno mornarico, od katere so bili deloma odvisni zaradi prodaje uvoženega blaga.

Podobno se je dogajalo v času Italije, le da o imenih povabljenih lovcev ni bilo mogoče zvedeti ničesar.

Zanimivo je, da je lovišče s prihodom Italije dokaj obubožalo. Predvsem zajcev je primanjkovalo za dober lov. Proti koncu prve svetovne vojne so zajci zboleli za nepoznano boleznijo in jih je bilo vedno manj. Zato je lovska družba ladjarjev kupila divje zajce od drugih italijanskih lovskih družb in jih dokaj pogosto spomladi pripeljala na povirsko lovišče, da so se do jeseni zredili. Tako je lahko ladjarska lovska družba iz Trsta obdržala dober lov do začetka druge svetovne vojne. Toda prinašanje divjih zajcev od drugod je pomenilo tudi skrb za zarod divjadi, kar pa je med drugo svetovno vojno prekinila nova bolezen.

Na vprašanje o odnosu lovcev do prebivalstva vasi smo dobili silno različne odgovore. Nekateri pripovedovalci so nam zatrjevali, da so bili lovci do vaščanov prijazni, oziroma prijateljski, drugi so zatrčili, da so na vaščane gledali zviška, tretji so rekli, da je bil to odnos gospodarjev do hlapcev. Najbrž bo držalo, da je bil odnos do vaščanov odvisen od posameznika. Vsekakor so bili odnosi lovci – prebivalstvo vasi pod Avstrijo boljši, kakor pod Italijo. Iz pripovedovanj se da izluščiti, da so se Slovenci in Hrvati obnašali do prebivalstva precej bolje kot Italijani in Nemci. V času Italije pa so se odnosi nekoliko zaostрили. Prihod italijanskih povablencev, ki so bili uvoženi z juga, je odnosom do slovenskega prebivalstva precej škodil. Gotovo je, da so se »uvoženi« Italijani, ki so imeli pač nalogo italijanizirati naše prebivalstvo, obnašali do Povircev kot se obnašajo gospodarji do hlapcev, ali bolje rečeno kot »višja« rasa nasproti nižji. Zgodilo se je npr., da je italijanski lovec ranil plašca, ki se mu je preveč približal, a se za to še zmenil ni. Po drugi strani pa je tudi res, da so se Tržačani, predvsem potržačeni Dalmatinci In Hrvati, kakor so bili Kozuliči, Tripkoviči, Geroliniči in drugi, obnašali bolje. Med njimi se je na primer našel zelo pozitiven primer lovca. To je bil Martinolič, ki se je tako navezal na vas, da je hotel posvojiti pripovedovalca Dušana Uršiča, ker ni imel lastnih otrok. Obljubil mu je, da ga bo šolal in spravil na »vrh« družbene lestvice. Do posvojitve ni prišlo, ker je bil pripovedovalec preveč navezan na starše in na Povir.

Vsekakor drži, da so si tržaški lovci prizadevali obdržati dobre odnose z vaščani Povirja. V ta namen so enkrat na leto priredili lovsko paradu z godbo. Na ta dan je bilo v vasi precej veseleje kakor ob navadnih lovskih dnevih. Na novega leta dan so iz Trsta prinesli pakete in z njimi obdarili otroke vseh plašcev. Tako so na ta dan prišli v Povir tudi otroci iz Merč, Plešivice, Gabrovice in Gorenja. V paketih je bilo raznovrstno sadje, kakšna čokolada, ameriški lešniki in kdaj pa kdaj tudi kakšna majica

in podobno. Na ta dan so tudi plašči dobili boljše plačilo. Navadno so na novo leto spravili v žep deset lir več, kot je bilo plačilo za navadno nedeljo.

Da bi bilo lovišče varno pred divjimi lovci, so tako lovci kakor občina nastavili lovske čuvaje. Pod Avstrijo je zadostoval en občinski lovski čuvaj, ki je skrbel za vse lovišče tam od Dutovelj in Tomaja do Divače in Senadol. Za povirsko lovišče so lovci nastavili še enega čuvaja, ki je skrbel za opisani predel. Zadnji lovski čuvaj v času Avstrije je bil Andrej Čefuta. Za čas Italije to ni več zadostovalo. Poleg občinskega čuvaja, ki je nadalje skrbel za vse lovišče, so bili v Povirju nastavljeni kar trije čuvaji. Andrej Čefuta je dobil pomoč svojih dveh sinov. Ti trije so si razdelili povirsko lovišče tako, da je eden skrbel za Povir, drugi je odgovarjal za Gorenje in Brestovico in tretji za Merče in Plešivico. Žirje je bilo tudi pod Italijo izvzeto, ker je lov ostal Kocijanovi družini.

Kljub povečanemu številu čuvajev se je pod Italijo divji lov zelo razmahnil. Računajo, da je bil vsak peti povirski odrasli moški divji lovec. Največ je bilo zankarjev, bilo pa je tudi nekaj takih, ki so za lov priredili avstrijske vojaške puške, ali stare dvocevne pištole 18. in 19. stoletja. Kljub temu, da so jih čuvaji vztrajno preganjali, so divji lovci lovili vse do druge svetovne vojne in to kljub temu, da je bil kateri od njih po nekaj tednov zaprt ali celo plačal zelo veliko globo.¹⁹ Poleg zajcev, lisic in kun so zankarji lovili tudi srne. Ptice, posebno brinovke (v Povirju rečejo brinjevke), so lovili na »labrce«, tj. spretno v piramido postavljene kamnite skrle, pod katere so nasuli hrane. Dovolj je bilo, da so se ptice dotaknile določene dela skrle, da so se labrce sesule in jih ujele pod seboj. Ujeto divjačino so divji lovci navadno pojedli doma. Neredko pa so tudi divjačino prodajali v Trst.²⁰

Tekma za tržaško tržišče

Kakor rečeno, je bila Italija od vsega začetka v krizi. Fašistična diktatura je uspela šele v tridesetih letih ustvariti navidezno blagostanje za dolo-

19 Lovski čuvaji so na primer ujeli Matijo Sila, ko je iz zanke snemal zadavljeno srno. Za to je presedel 14 dni v sežanskem zaporu. Huje kot zapor je bilo to, da je moral plačati visoko globo, za katero je moral prodati kar tri vole. Zgodilo se je pa tudi, da so divji lovci sneli plen z zanke lovskim čuvajem pred nosom. Žival so odrli in kožo ponoči pribili na »porton« čuvajeve hiše. Za dvocevne pištole nam je bilo lahko – po opisu – ugotoviti, da so spadale v omenjeni čas.

20 Zavite v seno ali slamo, so zajce in srne odpeljali v mesto. Težava je bila pri »šrangi« na Opčinah. Vendar se je tudi tu našel kak mitničar, ki je zajčje tace ali srnje noge potisnil globlje v seno, če so zaradi tresenja voza zdrsnile in se videle.

čene srednje sloje, ki pa ni prišlo nikoli do polne realizacije. V naših krajših je fašistična Italija pritiskala na Slovence iz dneva v dan bolj. Toda tu je bil Trst. Mesto z več kot 200.000 prebivalci ni moglo živeti brez slovenskega zaledja in slovenske kraške vasi so to vedele. Trst je potreboval mleko, drva, zelenjavo, krompir, sadje, meso in vrsto drugih proizvodov, ki jih je moral dobivati tudi iz zaledja. Tako so šli Kraševci v boj za tržaško tržišče. Treba si je bilo zagotoviti prodajo odvečnih pridelkov in Trst jih je iz dneva v dan požiral, kolikor so jih pripeljali ali prinesli. Ker pa je bila tu konkurenca furlanskih, srednjeitalijanskih in južnoitalijanskih kmetov in trgovcev, so cene kraškemu blagu padle. Tržčan je znal to izkoristiti: boljše in bolj sveže proizvode je kupoval po nizkih cenah, kupoval bi jih tudi, če bi bile nekoliko višje. »Roba nostrana del Carso« (naše blago iz Krasa) je šla v promet bolje kot vsa druga roba, ki jo je Trst dobival iz Furlanije in Italije. Kljub nizkim cenam so Kraševci držali velik del drobne trgovine z mlekom in drugimi kmečkimi proizvodi v svojih rokah. Deloma se je to dogajalo, ker so Kraševci v dobi krize rabili vsako liro, ki so jo lahko zaslužili, deloma pa tudi zato, ker so hoteli zavestno osvojiti tržaško tržišče s svojimi proizvodi. Trst je pomenil življenje za Kras, a Kras je prav tako pomenil življenje za Trst. Simbioza, ki se je kljub pritisku fašizma obdržala do napada na Jugoslavijo in začetka narodnoosvobodilne vojne na Primorskem.

Poglejmo, kako se je v tej tekmi za osvojitvev tržaškega tržišča obnašal Povir. Pripovedovalci so bili enotnega mnenja, da je trgovina s Trstom zelo stara. Za vsaj 130 let nazaj se da dokazati, da so Povirci vozili v Trst mleko in druge kmečke proizvode. V času Italije je bilo to trgovanje še posebej živo. Razloge za to so tudi pripovedovalci sami iskali v krizi in v tekmi za osvojitvev tržišča. Prav tako so bili enotnega mnenja, da je velik del te trgovine predstavljalo mleko. Na vprašanje, koliko mleka so dnevno odpeljali v Trst, so bili z odgovori silno skromni. Nekdo je rekel 1000 litrov, nekdo 1200, nekdo 1500, nekdo spet se je povzpел na 1550 litrov. Toda to so številke, ki nam ničesar ne povedo. V Povirju so bili štirje mlekarji, ki so odpeljali dnevno najmanj po 200 litrov mleka. Poleg tega je bilo več mlekarjev, ki so vozili s »premco«.²¹ Na to se je dalo naložiti do 150 litrov. Če jih je bilo samo šest, pomeni to 900 litrov mleka dnevno, kar bi znašalo skupaj z mlekom, ki so ga vozili s konji, povprečno 1700 litrov dnevno. A bilo je še nekaj takih, ki so nesli po dva do tri litre mleka za svo-

21 Premca je bil voziček na dveh kolesih s »kasonom« za robo, ki so ga vlekli ali porivali pred seboj.

je posebne stranke. Tako lahko računamo, da je šlo iz Povirja v Trst dnevno od 1800 do 2000 litrov mleka. Seveda se je količina spreminjala od enega letnega časa do drugega, odvisno od tega, koliko so bile krave vprežene in kako so bile hranjene. Ko so opustili »premco«, so za prevoz mleka priredili kolesa. Z določenimi dodatki je bilo kolo sposobno prepeljati od 90 do 100 litrov mleka na dan. Tedaj je šlo v Trst verjetno še nekoliko več mleka kot sicer, ker je bila vožnja hitrejša in bolj praktična. Povirci so si v Trstu zagotovili privatne odjemalce, ki so jim prinašali mleko vsak dan. Raznašanje je trajalo od 2 do 3 ure, odvisno od količine in od oddaljenosti strank. Okoli dveh popoldne so se mlekarji že vrnili v Povir.

Poleg mleka so Povirci nosili ali vozili v Trst še vrsto drugih kmečkih proizvodov. Skozi vse leto so prodajali jajca, maslo, kokoši, piščance, domače in divje zajce (divji lov). Spomladi so prodajali češnje, grah, peteršilj, zgodnji krompir in drugo zelenjavo. Poleti so nosili slive, krompir in druge poletne proizvode. Jeseni so prodajali orehe, lešnike, pozen krompir, sladko zelje in »vrzote«. Pozimi je prišlo na vrsto kislo zelje, kislja repa, kakšen prašič (od 100 do 150 kg teže) in pozno sadje. Ne smemo pa misliti, da so Povirci prodajali samo zato, ker so hoteli obdržati tržaški trg. Silili so jih davki, silile so jih vsakovrstne nuje. Tako se je zgodilo zelo redko, da je kdo jedel jajca doma. Prav tako so postavili kokoši na lastno mizo le ob priložnostih, kakor so bili porod, krst, birma in poroka.

Večino imenovanih pridelkov so znesle ženske na glavi. Zvečer so napolnile »plenir« (jerbas) ali oprtnjak in zjutraj odšle peš proti Trstu. Navadno so odhajale od doma okoli treh zjutraj. Pot je v najboljšem primeru trajala tri ure. V Trstu so svojo robo raznesle po hišah, ali po zelenjavnih trgovinah, ali so jo prodale na Ponterossu. V glavnem so bile tudi one okoli dveh že doma. Zgodilo pa se je, da je morala katera od njih še popoldne na enako pot. Življenje je bilo pač trdo in treba ga je bilo preživeti.

Povirskim mlekarjem in jajčaricam so v tridesetih letih začele konkurirati tako imenovane tržaške »delavske zadruge« (cooperative operacije), ki so začele organizirati pobiranje mleka in jajc po vaseh. Kljub temu so Povirci še nadalje nosili svoje proizvode naravnost v Trst, ker so tako dosegli nekoliko višje cene. Po drugi strani so konkurirali trgovci, ki so prihajali na vasi kupovat sadje, predvsem češnje in krompir. Povirci so sicer videli dobro stran takšne prodaje, vendar se drobna trgovina s Trstom ni nehala do druge svetovne vojne.

Da takšna trgovina ni bila kdo ve kako rentabilna, nam povedo cene, ki se jih pripovedovalci spominjajo. Krompir so prodajali za 25 do 30 cen-

tezimov kg, združna cena za mleko je bila 30 do 40 centezimov, medtem ko je mlekar, ki ga je peljal sam v Trst, dosegel tudi 80 centezimov za liter. Orehe so prodajali za 1 liro do 1,20 lire kg. Če dodamo, da so dobili za kravo 500 do 800 lir in za vola od 800 do 1200 lir, potem vidimo, da življenje res ni bilo lahko, posebno še, če ugotovimo, da je bilo treba marsikdaj dati tudi dva vola za davke. Še štiri proizvode je treba imenovati, ki so jih kdaj pa kdaj prodajali v Trst. To so slama, seno, drva za kurjavo in pepel. Seno so navadno prodajali tržaškimi okoliškimi kmetom, tj. »maindrjerjem«. Zgodilo se je pa tudi, da so ga prodali na senenem trgu, od koder je šlo naravnost v vojaška skladišča. Slamo je skoraj v celoti pokupila vojska na senenem trgu. Drva so pač ponujali po hišah ali na trgu. Zanimivo pa je, da so nekatere gospodinje zbirale hrastov in brinjev pepel in ga prodajale tržaškim pericam.

»Da, nudi časi so bili takrat,« se spominja 86-letni pripovedovalec Filip Mahnič, »ko so Marija Škrlj, Franca Štok, Marija Mahnič in druge ženske pobirale po vasi jajca, maslo, kokosi, piščance, zajce itd., da bi jih zgodaj zjutraj nesle v Trsi.« Toda ljudje se kljub vsemu radi spominjajo svojih strank, posebno pa slovenskih in italijanskih pomorskih družin, ki so jim prodajali svoje blago, ker so veuno bile mea najboljšimi in točnejšimi plačniki. Ravnale so se pač po reku: »Kdor kruh s težavo služi, ga sotrpinu rad plača!«

Tako so Povirci obdržali tržaški trg do druge svetovne vojne.

Kultura

Povir ima bogato kulturno tradicijo. Ni samo dal nekaj duhovnikov, med katerimi je bil eden zgodovinar. Ni dal samo nekaj pomorščakov, ki so ljudem pripovedovali o lepotah in težavah sveta. Povir je ustvarjal kulturo tudi za svoje lastne potrebe. »Hribi stojijo, ljudje se srečamo,« pravi povirski pregovor. Srečamo se zvečer ob ličkanju koruze, ob preji konoplje in ob drugih večernih delih. Srečamo se v nedeljo v gostilni ali pri »Štirni«, kjer fantje pojo svoje pesmi. Srečamo se na njivi, na travniku in na pašniku. In pri teh srečanjih nastopajo domači pravljicarji, ki pripovedujejo bolj ali manj izmišljene zgodbe o lučkah, strahovih, cestnih razbojnikih, o Sembilji – hudičevem vozu, ki se po stari cesti podi proti morju in od morja nazaj proti Dunaju. Pripovedujejo tudi o italijanskih vojnah, katerih so se sami udeležili pod generalom Radetzkiem. Srh je spreletaval mladino ob grozljivih zgodbah, ki jih je poslušala. A s tem so ljudje gojili ljubezen

do domače besede, do domače pripovedke. Ljudje se še danes spominjajo starih pravljicarjev, ki so jih ob večerih zabavati.²²

Poleg tega znajo Povirci opazovati. Lastne in še bolj tuje napake so znali ovekovečiti v anekdotah in smešnicah, ki še danes krožijo med starejšimi vaščani. Največ takih zgodb smo zabeležili v Plešivici, »kjer bog nima nič svojega.« Tako so nam pripovedovali zgodbo o Povircih, ki so se vojskovali z Gorenjci. Naredili so top iz votlega češnjevga debla, da bi streljali proti Gorenju. Nabasali so ga s smodnikom in kamenjem in ga prižgali. Eksplozija je povzročila, da je top razneslo in da so trije okoli stoječi padli v nezavest. Ostali prisotni so rekli: »Dovolj bo! Če je tukaj toliko škode, si zamislite, kaj je šele v Gorenju!« Zgodba ni pristna. Verjetno so jo Plešivci prinesli iz Izole ali Pirana in jo prikrojili proti Povircem. Druge anekdote govore v glavnem o gostilničarju iz Merč Ivanu Karižu, posrečni figuri Kraševca v odporu do novih gospodarjev Italijanov.²³

Sicer je bil Povir vzvišen nad vaškimi prepiri. Norčevali so se iz prepиров, ki so jih imeli Merčani in Žirci s Podbrežci,²⁴ prav tako so se norčevali

22 Najbolj znani pravljicarji so bili v zadnjih 80 letih Anton Kocjan, Andrej Živec, Andrej, Štefan in Ivan Štok, Jakob Renčelj in Karlo Zafred. Zgodbe iz italijanskih vojn sta pripovedovala Jernej Masič in Ivan Škrinjar.

23 Kariž ni znal italijansko, ali se je vsaj delal, da ne zna. Da bi nagajal Italijanom, je večkrat katero »ušpičil«, da je bilo za smeh. Tako mu je lovška družba iz Trsta, ki se je ustavila pri njem, naročila: »Giovani, porta un poche de noži! /Ivan, prinesi malo orehov/. On je odšel v kuhinjo, tam nekaj brkljal, in ko se je vrnil, je z najbolj nedolžnim obrazom na pladnju prinesel vse nože, ki jih je premogla gostilna. Ostale anekdote so tej podobne ali pa še bolj zasoljene.

24 Ob dolgem prepiru med vasmi Podbrežje, Žirje in Merče zaradi paše in pašnikov, so Povirci pred kakšnimi 80 leti sestavili tole pesem:

*Podbrežci so se zbrali,
so stuo tisoč muož nabrali,
da se buojo z Žerci vojskovali.
Stric Miha vsem flinte gliha,
kanuone jemajo iz lesa
vsak jema uobruoča dva.
Telefon iz srobuota
jim pridno uodmeva iz kuota.
Ta prvi buot ku so ustrelili,
so Kacjani vsa uokna ubili.
Baruon iz Merč ta bogati
so djali: Pojmo, pojmo pomagati,
ker so naši brati.
Če u dežjelo pridejo,
nas vse pobijejo.*

Da bi bila šaljiva ost pesmi razumljiva, naj povemo, da je imelo Podbrezje tedaj največ okoli 50 prebivalcev (»sto tisoč muož«). Približno toliko jih je imela vas Žir-

iz vseh ostalih preprirov med vasmi. Trdno so hoteli pokazati, da se Povir, kot center »županstva« za takšne stvari ne meni. Kot taki so se iz preprirov norčevali, a so tudi nastopali kot pomiritveni dejavnik.

Že zelo zgodaj je imel Povir cerkveni pevski zbor. Kar pomnijo ljudje, so se cerkveni pevci pomnoženi z ljubitelji narodne pesmi, tj. »vsi fantje in dekleta« zbirali ob sobotah zvečer pri »Štirni« in tu prepevali narodne pesmi. Nastali so pravi koncerti, ki so imeli hvaležno občinstvo – vse prebivalce vasi. Tako je bilo pod Avstrijo. Pod Italijo so hoteli nadaljevati s staro tradicijo in so peli naprej. Toda sobotni koncerti so trajali neovirano samo do nastopa fašizma. Potem se je začelo preganjanje. Kljub temu je leta 1924 Zdravko Može iz štorij ustanovil v Povirju prosvetno društvo »Tabor«. Vključili so se skoraj vsi fantje in dekleta. V okviru društva je bil dvajsetčlanski mešani pevski zbor. Društvo je imelo svojo knjižnico s približno 100 knjigami, ki so jih posojali bralcem. Društvo je bilo usmerjeno napredno in to je bodlo v oči nekatere pobožnjakarje. Med njimi je bil Ivan Štok, »star in pobožen stric«, ki je hotel ustanoviti krščansko prosvetno društvo. Ker se mu ni nihče odzval, je napadel »Tabor« kot društvo podivjanosti. To je prišlo prav italijanskim fašističnim oblastem, ki so leta 1926 prepovedale delovanje »Tabora«.

Med ustanovitvijo in prepovedjo je imel pevski zbor nekaj uspešnih nastopov na vasi »pri Štirni«, v gostilni »pri Hribu« in drugje. Leta 1925 je povirski pevski zbor nastopil na Miklavževem večeru v Štorjah, kjer je doživel velik uspeh. Drugače so peli ob fantovščini, ob birmi in porokah, na plesih, ob naboru in odhodu fantov k vojakom. Povirci so imeli radi svoj pevski zbor in so obžalovali, da je fašizem društvo prepovedal.

Toda zaradi fašistične prepovedi kultura v Povirju ni mogla zamreti. Fantje in dekleta so ustanovili tajni pevski zbor in se tajno vadili po hišah ali v gozdu. Ob sobotah pa so še vedno nastopali »pri Štirni«. Kljub ostrosti Italijanov so tu prirejali pravcate slovenske koncerte.²⁵

Italijanski karabinjerji so po naročilu fašistov preganjali slovensko pesem, marsikatera patrola je povpraševala, kdo je pel, a tega niso nikoli zvedeli. Nasprotno, bolj ko so petje preganjali, več ga je bilo. Ni se zgo-

je. Merče niso bile dosti večje. V pesmi imenovani baron iz Merč je bil slaboumen in reven pastir, ki je zelo težko govoril. V ostalem je pesem zelo primitivna, čeprav najdemo v njej nekoliko nadiha narodne pesmi. Tretja kitica je interpolirana kasneje, tj. med 1. svetovno vojno, ko so ljudje na vasi sploh zvedeli, kako deluje telefon.

25 Vsi podatki o kulturnem življenju so iz kronike Pavle Felicijan.

dilo samo enkrat, da so pevci po odhodu karabinjerjev dali duška svojim čustvom s pesmijo o morju Adrijanskem.

Ko smo povpraševali za repertoar koncertov »pri Štirni« ali v gostilni, smo zapisali triindvajset umetnih in narodnih pesmi, med katerimi se v skoraj vseh zapisih pojavljajo že omenjena pesem o morju Adrijanskem, Prešernov Mornar in Barčica po morju plava. Te tri so bile najčešče na sporedu.²⁶

Vprašanje nastane, od kod je v Povir prihajala slovenska pesem. Čudno se sliši, vendar drži, da je prihajala iz Trsta. Fantje, ki so delali v ladjedelnih, pri trgovcih in drugje, so se povezali s tajnimi slovenskimi kulturnimi društvi v mestu, se naučili novih pesmi in jih prinašali domov v Povir. Tu so potem naučili še ostalo petja željno mladino. Obstajali pa so tudi tajni kanali, po katerih so tržaški Slovenci pošiljali note in besedilo na vasi. Nismo mogli zvedeti, če se je to dogajalo tudi za Povir, a je verjetno. Vsekakor pa brez delavskih fantov, ki so se v Trstu naučili petja, ne bi dobili tako raznolikega in bogatega programa. Tako je Trst vračal, kar mu je Povir dajal. Povir Trstu hrano in delo, Trst Povirju kulturo. Zanimivo je, da je ta zamenjava funkcionirala tako dobro, da je bil Povir takoj seznanjen tudi z vsemi novimi slovenskimi pesmimi, ki so jih kmalu na to zapeli na svojih koncertih »pri Štirni«.

Naj omenimo še ples. Plesi so bili v Povirju vedno dogodek prvega reda. Povirci pa ločijo dve vrsti plesa. Ples, ki so ga priredili v katerem od vaških skednjev in ples na »flosu«. V vaških skednjih je igrala harmonika in morebiti je kdo tolkel na boben. Takšne pleso so prirejali na veliki ponedeljek, na binkoštni ponedeljek, na dan sv. Štefana, ob vojaškem naboru in ob odhodu fantov k vojakom. Ples na »flosu« je bil vedno na dan sv. Petra in Pavla, ko je bil vaški praznik. »Flos« ali plesni oder (na zahodnem Krasu rečejo brjar) so si sposodili v Trebčah. Od tam so pripeljali tudi godbo. Trebenjska godba je bila znana daleč naokoli. Plesali so v glavnem polko, valček in tango. Na pleso so prihajali ljudje iz Sežane, Senadol, Senožeč, Divače, Štorij, Trebč in iz drugih krajev. Obvezno so prišli tudi

26 Ostale pesmi, ki smo jih zabeležili so: Pojdem v Rute, Oj zdaj gremo, oj zdaj gremo, Oj Triglav moj dom, Eno drevce mi je zraslo, Dečva je rajtova, Na planincih, Beseda sladka domovina, Sinoči je pela, Lastovki, Lipa zelenela je, Čuj v gozdu lovčev rog doni, V nedeljo zjutraj vstala bom. Regiment po cesti gre, Po temnem gozdu lovec hodi, Zofka, Zofka ljubezniva, Dekle je po vodo šlo, Terezinka, Oj mladost ti moja, Čuk se je oženil. Pripovedovalci so vsi poudarjali, da je bilo pesmi še več, a se jih ne spomnijo. A že teh je skoraj za dva koncerta.

Povirci, ki so delali v Trstu. Na takšne dneve je bilo v vasi zelo živo. O dogodku so potem govorili še nekaj tednov.

Toda, če govorimo o kulturi, moramo vsekakor spregovoriti tudi o tem, da se je v Povirju ohranila domača beseda tudi z branjem. Kot rečeno je imelo društvo Tabor knjižnico, ki pa je bila že leta 1926 ukinjena. Vendar branje ni zamrlo. Goriška matica in Mohorjeva družba sta pošiljali knjige tudi po vaseh. Toda zdi se, da so Povirci brali več kot to, kar sta pošiljali obe založbi. Vemo zagotovo, da so v Povirju brali Aškerčeve pesmi, poznan jim je bil Levstikov Ubežni kralj, poznan jim je bil Prešeren, Jenko je tudi zapustil svoje sledove. Ljubili so Stritarjeve pesmi in Jurčičevo prozo. Nad vse so ljubili Simona Gregorčiča. Ta jim je s svojimi »Soči«, »Naš čolnič«, »V pepelnični noči« itd. predstavljal preroštvo osvoboditve. Niso bili redki primeri, ko so se dekleta naučila pesmi na pamet in jih ob večerih recitirala zbrani družbi. Nekatere še danes znajo na pamet po nekaj poezij.

Kakor pesem, je tudi knjiga prihajala večinoma iz Trsta. Prinašali so jih deloma delavci, deloma prodajalke mleka in zelenjave, deloma tržaški Slovenci sami, ko so prihajali v vas. Tudi s tem je torej Trst vračal, kar mu je (Povir dajal. In da je vračal v obliki kulture je pomenilo zelo veliko.

Zaključek

Pripovedovalci so v svoji skromnosti v glavnem omalovaževali vso opisano trgovino med Povirjem in Trstom. »Bila je to slaba trgovina, bolj izguba časa kot pa ne. Ker pa ni bilo drugega zaslužka, jo je bilo pač treba obdržati.« Toda ta skromnost, ki do določene meje zanika tako boj za obstanek, kakor tudi boj za tržaško tržišče, vsekakor ni na mestu. Trgovina s Trstom je imela ogromen pomen že v tem, da je prinesla v Povir nove navade, da je vplivala na spremembo prehrane (pojavil se je riž, makaroni, krompirjevi cmoki; v manjši meri se je pojavila kava), dalje na spremembo noše, na večjo skrb za otroke (sladkor) in na vrsto drugih stvari. Čeprav so z izkupičkom od prodanega blaga v glavnem plačevali velike davke, kupovali pa v glavnem petrolej, koruzni zdrob, sladkor, riž in makarone – sicer so živeli skromno – ne moremo pritrčiti skromnosti tistih Povircev, ki so trgovino s Trstom označili za slabo trgovino. Že v tem, da je ta trgovina vplivala na narodno zavest povirskega prebivalstva, ker je pripomogla k odporu do Italijanov kot izkoriščevalskega naroda, je njen pomen več kot pozitiven.

Toda zaključiti samo z oceno »slabe trgovine«, bi bilo napačno. Iz vsega povedanega lahko spoznamo neka razmerja, relacije, ki bi jih mogli označiti takole: Povir–pomorstvo, Povir–ladjedelnštvo, Povir–pristanišče, Povir–prekomorska trgovina, Povir–Trst. Po drugi strani pa te relacije delujejo tudi v obratni smeri: vojna mornarica–Povir, ladjarji–Povir, ladjedelnice in pristanišča–Povir, Trst–Povir. Kako so te relacije v preteklosti vplivale na življenje Povirja, si lahko predstavljamo že s tem, da je bilo življenje kljub majhnosti vasi, kljub majhnosti okolice, česar tudi ne smemo zanemariti, zelo razgibano. Cvetoča obrt, ki jo je pogojevalo domače furmanstvo in tisto furmanstvo, »ki je šlo skozi vas«, je samo eden od dokazov razgibanosti. Drugi dokaz je delo za prekomorsko trgovino. Led, les, češnjje, vse to je šlo z ladjami čez Sredozemlje in včasih celo čez Atlantik. Ponos, ki so ga ob tem pokazali nekateri pripovedovalci, je upravičen. Toda, če upoštevamo relaciji Povir–ladjedelnice in Povir–pristanišča, pri čemer upoštevamo seveda tudi Benetke, moramo nujno reči, da so bili Povirci zavestno vezani tako na dejavnost ladjedelnic, kakor na gradnjo pristanišč. Že ločitev hrasta v tri vrste, s podrobno obrazložitvijo, čemu lahko služi katera vrsta, priča o tem, da so bili zainteresirani, da so šli njihovi ceri za podvodna pristaniška dela in za podvodne dele barke, da so bili zainteresirani, da je njihov gnjlec šel za ladijska rebra, ladijsko opiate in palubo. Zainteresiranost pa pomeni v tem primeru še nekaj več. Ko govorimo o ladijskih rebrih, govorimo tudi o izumrli tesarski obrti. O isti obrti govorimo tudi takrat, ko govorimo o prednjem in zadnjem delu kobilice. Tesarji so morali znati prebrati načrte, če so hoteli, da bo rebro izpadlo tako, kot je predvidel ladijski inženir. Poudarjamo, da velja isto za omenjene dele kobilice in druge dele ladje. In ker so povirski tesarji tesali tako rebra, kakor druge dele ladje, lahko že tu govorimo o zavestni kooperaciji z ladjedelnštvom. Toda tesarske kooperacije ne bi bilo, če vsa vas in vsa okolica ne bi bila zainteresirana, da se njene hraste porabi za najboljši namen. Tako smemo reči, da gre za zavestno kooperacijo celotnega Povirja in vsega »županstva«. Smemo celo domnevati, da sega ta kooperacija do srednjega veka.

Ni čudno torej, če so se nekateri ljudje odločili delati v ladjedelnicah. Videti, kako nastaja ladijsko rebro, je eno; videti, kako nastaja ladja z vsemi svojimi elegantnimi linijami, je drugo. Zato ni čudno, če je nekatere fante (za časa Avstrije jih je bilo kar precej), zaneslo v ladjedelnice, da so sodelovali pri gradnji tako lesenih, kakor pozneje železnih ladij. Pri tem delu so jih ladjedelci izkoristili po njihovih sposobnostih, to je res. A

važna je bila njihova prisotnost. Kaj je to, če ne zavestno vključevanje v neko dejavnost, ki so ji doma lahko delno, vendar ne zadosti sledili? In, če se spomnimo Jelarja iz leta 1575, bomo videli, da gre ta zavest zelo daleč nazaj. Vključevanje v ladjedelništvo, tako v sami vasi kakor v ladjedelnicah, je odprlo neko pot, ki je bila – pot v svet. Vprašanje, ali so šli povirski ceri v Benetke že pred sodelovanjem z ladjedelnicami ali ne, ostane odprto. Verjetno so Benetke prej izkoristile furlanske in dalmatinske gozdove kot kraške. Vendar nam vztrajno zatrjevanje vseh pripovedovalcev, da stojijo Benetke na kraških cerih, pove, da so Povirci gotovo prodrli s svojimi piloti tudi v mesto na laguni. Torej smo že precej daleč od Trsta. In povirski les je šel še dalje od Benetk. Nekateri pripovedovalci pravijo celo, da je prečkal oceane.

Toda pot v svet najdemo na relaciji Povir–pomorstvo. Če smo že ugotovili, da so se Povirci zavestno vključili v ladjedelniško kooperacijo in v samo delo v ladjedelnicah, da so torej vsaj nekateri »hoteli videti«, kako nastaja »cela« ladja, potem napravimo še korak dalje. Od dela za ladjo in na ladji, do poskusa poizvedeti, »kako se na takem objektu živi«, je samo kratek korak. In od prvih poskusov do 12 letnega prostovoljskega službovanja na vojnih ladjah ali do dolgotrajne plovbe na trgovskih ladjah je gotovo minilo prav malo časa. Torej zopet zavestno – morda nekoliko avanturistično – vključevanje v plovo, torej v pravo pomorstvo. Imena, ki smo jih navedli v ustreznem poglavju, dovolj dobro dokazujejo to trditve. To so bili Povirci, Plešivci in Žirci, torej tako rekoč ves najožji del okolice. Relacija Povir–pomorstvo pa je važna tudi zaradi nečesa drugega. Iz časa, ko smo zasledili prva imena povirskih vojnih mornarjev tj. Antona Mahniča, Jožefa Štoka in drugih, lahko sklepamo, da so se Povirci vključili v plovo takrat, ko je Avstrija zaradi upora Benetk in blokade, ki je sledila upor, odpravila večji del italijanskega kadra in vabila Slovence, naj se prostovoljno prijavijo v vojno mornarico (1849 in še deset let kasneje). Vemo, da je tedaj prišlo do prave »invazije« Slovencev na avstrijske vojnopomorske objekte. Vemo tudi, da so Slovenci na ladjah dokazali svojo vrednost. Kot vidimo so bili med njimi tudi prvi Povirci, čeprav ne moremo trditi, da jih pred tem ni bilo na ladjah, kar dokazuje v istem poglavju imenovani plovni ladijski tesar Anton Žvab, ki je verjetno plul že celo desetletje prej. Toda v tem času se pojavijo za Slovence popolnoma novi poklici: ladijski topničar, noštro, krmar itd. so poklici, ki so jih Slovenci prav kmalu popolnoma osvojili. Videli smo, da je bil Anton Mahnič ladijski topničar, ali če sledimo viru – kanonir 1. reda. Torej je Povirec v roku

enega samega leta popolnoma osvojil poklic. Isto velja za tiste, ki so mu sledili. Torej zopet zavestno osvajevanje pomorskih poklicev, ki so po svoji strani boljšali mornariško življenje.

Vse to je imelo vpliv tudi na življenje povirskih vasi. Bilo je sicer težko, a bilo je razgibano. Kam vse sega vpliv morja na to okolico, si lahko zamislimo, če vemo, da je prodrlo tudi v toponime. Tako imamo pri Žirjah ob neki kraški luži pašnik, ki ga je verjetno neki star mornar za šalo imenoval »pr murji«. Ime je kljub šali še danes v rabi.²⁷

Najtežje je razumljiva relacija Povir–Trst. Slaba trgovina, ki so jo Kraševci marsikdaj prekleli, ker jim ni donajala niti vložnega dela, je bila kriva, da so tudi Povirci gledali začasno na Trst kot na nekaj sovražnega. Toda zakaj so potem vztrajali do konca? Samo zaradi slabega zaslužka? Gotovo ne. Trst je pomenil nekaj več kot slab zaslužek. Trst je pomenil tržišče, ki ga niso smeli izgubiti. Sicer pa so za slab zaslužek krivili bolj krizo, Italijo in fašizem kot pa Trst sam. Toda vsaka kriza je minila, zakaj ne bi tudi ta? Fašizmu so pa prerokovali grob v tistem trenutku, ko je začel z grobo diktaturo, kajti »nobena diktatura se ne more obdržati večno«. Torej so Kraševci in z njimi Povirci vztrajali zaradi tržišča. In Trst je dobro tržišče, to so Povirci vedeli. »No sparagnar per doman quel che ti pol magnar oggi« (ne hrani za jutri, kar lahko poješ danes), je stari tržaški rek. Tržačan kupuje, čeprav gleda, da kupi poceni. Vse to so bile okoliščine, ki so govorile v prid nadaljevanju »s slabo« trgovino.

Po drugi strani so Povirci, čeprav je fašizem storil vse, da bi jih odrinil od morja, vedeli, da pomeni Trst morje. V dvajsetih letih vladanja fašizma so v Povirju marsikaj pozabili. Stari mornarji, stalno zaposleni ladjedelci in pristaniški delavci so jim bili samo oddaljen spomin, ki ni imel več ničesar podobnega trenutni realnosti. Stara pomorska tradicija se je v takšnih razmerah izgubljala. Vendar so Povirci vedeli, da je morje del Trsta, torej, da bi pomenilo izgubiti Trst kot tržišče isto, kot izgubiti morje. V obratni smeri je morje pomenilo Trst, torej je bilo treba tržati Trst, da bi obdržali morje. Kajti, morda to pot ne več zavestno, Povirci so si želeli spet na morje z vsem tistim, kar jim je pomenilo v preteklosti.

Tekma za tržaško tržišče je bila torej zavestna tekma za morje. Odnosi s Trstom so bili odnosi z morjem. To pomeni, da so Povirci v svojih željah gledali zelo daleč. To dokazuje tudi odnos do lovišča. Ko je župan Matija Sila prodajal lovišče ladjarjem in pomorskim trgovcem, se je goto-

27 Podatek je dal Lovrenc Kuret iz Žirja 22. Pritrdili so mu tudi nekateri drugi pripovedovalci.

vo zavedal, kaj pomenijo ti ljudje za »županstvo«. Gotovo bi bili Povirci našli tudi boljše kupce lovišča, vendar so hoteli vztrajati prav pri ladjarjih. Dejansko niso bili okolici v nobeno pomoč – če odštejemo slab zaslužek plašcev. Vendar so po svoje predstavljali zvezo z morjem. Zaradi tega so bili dobrodošli.

Vse torej govori za to, da se je Povir in z njim ves Kras hotel prek Trsta dokopati zopet do tistega, kar je izgubil z izginotjem avstrijskega cesarstva.

Če sedaj relacije obrnemo, lahko ugotovimo, da je bila avstrijska vojna mornarica z bazo v Pulju in pomožnimi oddelki v Trstu garant za odkup povirskega blaga. Bodi, da so kupovali mornariški komisariji neposredno, bodi, da je roba – predvsem živina – šla prek sežanskega trga, mornarica je plačevala boljše cene, kot so bile trenutno na trgu. Tako je deloma vračala, kar so ji Povirci dali. Isto lahko trdimo o ladjarjih. V obdobju krize so prinašali sicer majhen, vendar gotov zaslužek. Po drugi strani so predstavljali že po svoji nacionalnosti neko garancijo za čas po krizi. Torej so tudi oni delno vračali Skrb, ki jim jo je Povir posvetil. Podobno je z ladjedelnicami in pristanišči. Povirski les bi lahko šel popolnoma drugačno pot. Velikanske hraste in cere, ki so še ostali po prvi svetovni vojni, so zahodni Kraševci pretvorili v kurjavo. Kurjavo pa so prodajali v Tržič, ki je krvavo rabil gradbeni les za podvodna dela! Zaslužek je bil minimalen. Povirski les je šel tudi po prvi svetovni vojni v ladjedelnice, torej je prinašal več. Če ne bi bilo trgovcev posrednikov, bi bila cena še nekoliko višja. Torej so Povirci na osnovi tradicije le dosegli delno povračilo tiste skrbi, ki so jo kazali do ladjedelništva in pristaniške gradnje.

Na relaciji Trst–Povir se je dogajalo marsikaj. Ugotovljeno je bilo, da so iz Trsta prihajale v Povir slovenske narodne in umetne pesmi. To je vplivalo na porast narodne zavesti in na priprave za obračun tako s fašizmom kakor z Italijo kot zasedbeno silo. Torej je bil kulturni vpliv Trsta na Povir in na Kras v celoti velikega pomena. Temu ne moremo in ne smemo oporekati.

Vendar to ni vse. Trgovina s Trstom je pripomogla k temu, da so se spremenili običaji. Na tržne dneve so prihajali v Povir prodajalci iz Trsta in Sežane s svojimi »štanti«. Tako se je Povir spremenil v mali trg, ki je spominjal na živžav Ponterossa. Seveda je bil to Ponterosso v malem, vendar je vplival na spremembo mode. Izginila so stara, okorna krila, ženske so se modernizirale. Čeprav zelo redke – so se pojavile prve »kofetarice«. V

glavnem, čeprav je bilo življenje zelo težko, je opaziti neko razgibanost, ki se kaže tudi v modernizaciji običajev in življenja na sploh. To je pozitivna stran trgovine s Trstom. Vendar lahko vidimo tudi pozitivnejšo. Na ples, prireditve, sejme, birmanske praznike so prihajali napredni Tržačani. Ti so vlivali Povircem neko upanje v izboljšanje razmer. V Trstu je bilo dokaj jasno, da se fašizem ne more obdržati. To prepričanje so Tržačani prinesli tudi v Povir in okolico. In od tod še temeljitejše priprave za obračun.

Po vsem povedanem lahko mirno zaključimo, da je bil Povir s svojo ožjo okolico vsaj 130 let – in verjetno precej več – v pravi simbiozi z morjem in pomorstvom. Njegovo življenje je bilo življenje aktivne kooperacije, a tudi aktivnega poseganja v ladjedelništvo, pristaniško dejavnost in v pomorstvo samo, ki ga razumemo tako kot pomorsko trgovino kakor tudi kot kadrovske udeležbe na vojnih in trgovskih ladjah. V takšni simbiozi je vsaj do prve svetovne vojne živelo mnogo slovenskih vasi tako na Primorskem kot na Kranjskem in verjetno tudi na štajerskem. Primer Povirja nam dokazuje, da je treba nujno raziskati ta del naše preteklosti.

Žal je druga svetovna vojna odrezala Povir (in Kras) od Trsta. Ni ga sicer odrezala od morja, a izgubljena tradicija počasi opravlja svoje. Res je, da so Povirci dali tudi po vojni dva pomorščaka. Res je tudi, da jih je Kras dal precej in jih še daje. Gotovo je, da bi bilo dobro tudi za Povir, če bi usmeril več mladine v pomorstvo. Pesem o povirskem zvonu bi tako dobila večje razsežnosti, saj bi tako »čez hrib, dolino in prelaz« dosegla tisto velikansko »deveto vas«, ki jo imenujemo svetovni oceani.

Seznam pripovedovalcev

- Filip Mahnič, Povir 35, 86 let
- Milan Perhanc, Povir 64, 50 let
- Dušan Uršič, Povir 26, 54 let
- Hedvika Mahnič, Povir 35, 76 let
- Pavla Felicijan, Povir 48, 70 let
- Stanko Felicijan, Povir 48, 69 let
- Franc Tavčar, Povir 6, 80 let
- Ivan Grželj, Povir 10, 69 let
- Bernarda Grželj, Povir 10, 61 let
- Jožef Mulič, Povir 69, 65 let
- Ivan Mahnič, Plešivica 13, 74 let
- Jože Mahnič, Povir 7, 68 let

Angela Mahnič, Povir 7, 64 let
Sergej Štok, Povir 55, 37 let
Franc Miklavc, Povir 44, 78 let
Lovrenc Kuret, Žirje 22, 84 let
Ivanka Čefuta, Povir 74, 64 let
Viktor Mahnič, Povir 8, 73 let
Andrej Mahnič, Povir 8, 83 let
Edvard Božeglav, Plešivica 10, 65 let
Bernard Štok, Povir 1, 65 let
Pavla Štok, Povir 2, 57 let
Roman Štok, Povir 2, 67 let
Peter Štok, Povir 2, 38 let
Julija Miklavc, Povir 44, 75 let
Milka Škrinjar, Povir 75 let
Kristina Štok, Povir 19, 84 let
Franc Perhavc, Povir 50, 68 let
Jože Masič, Povir 14, 79 let
Ivan Kariž, Povir 18, 80 let
Marija Sila, Povir 28, 80 let
Viktor Škrinjar, Merče 18, 49 let
Franciška Renčelj, Povir 32, 77 let
Franc Vitez, Povir 38, 70 let

Vsem pripovedovalcem se zahvaljujemo za dragocene podatke in ne-sebično pomoč pri delu. Posebno zahvalo smo dolžni učencem osnovne šole Povir za lepe naloge o preteklosti vasi. Podpredsedniku krajevne skupnosti Dušanu Uršiču gre vse priznanje, da nam je tako odlično organiziral delo in nam bil na voljo ob vsakem času in ob vsakem vremenu.

Viri in literatura

Arhivski viri

ÖStA, HHS: Österreichisches Staatsarchiv, Haus-, Hof- und Staatsarchiv.

ÖStA, KA: Österreichisches Staatsarchiv, Kriegsarchiv.

Literatura

Pahor, Miroslav. 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.

Senožeče – slovenska pomorska postojanka na kopnem

Zgodovinski uvod

Ob državni cesti, ki preko našega ozemlja vodi iz Trsta na Dunaj, nekako 35 km od tržaškega obrežja, leži kraška vas Senožeče. Krajevna skupnost, ki ima tukaj svoje središče, obsega še vasi Dolenja vas, Potoče, Senadole, Gabrče, Laže in Otošče. Razen poslednje, ki je po svoji legi del Vipavske doline in je bolj vezana na Gorico, so bile vse te vasi živo povezane s Trstom in morjem. Senožeče so zelo stara vas. Omenjene so že na začetku 12. stoletja kot fevd oglejskega patriarha Volfgerja¹ in nato Bertolda Andechs-Meranskega. Tedaj je omenjeno v Senožečah tudi neko stiško posestvo, za katerega so prebivalci kraja plačevali 2 marki beneških penězov.² Bržkone so imeli Senožeče subinfevdirane gospodje Devinski. Leta 1275 je patriarh Rajmond della Torre podelil senožeški grad in vas v fevd grofoma Kononu in Vodalriku iz Momjana.³ Momjanski so ta fevd obdržali tudi potem, ko so jim goriški grofje uplenili Momjan. Po izumrtju družine Momjanskih so Senožeče namreč prišle pod grofe Devinske. Leta 1280 je neko posestvo v Senožečah kupil tržaški župnik Vital. Polovico le-tega je izročil v fevd Jakobu Cviletu (Zuiletto).⁴

7. februarja 1366 se je grof Hugon Devinski proglašil za vazala Habsburžanov. Iz tega vazalstva pa je izvzel Senožeče,⁵ ker jih je imel po milosti oglejskih patriarhov. 7. novembra 1373 se je Hugon v Senožečah sestal z Albrechtom in Nikolajem iz družine Herberstein, ki sta bila gospoda Lupoglave. Na sestanku ju je prisilil, da sta se odpovedala gradu in vasi Vanjol v Istri.⁶

Hugon je bil zadnji moški potomec rodbine devinskih grofov. Po njegovi smrti leta 1399 so prišle Senožeče v last rodbine Walsee.⁷ Z Walseejevci se začne dolga pravda za patronat nad senožeško vikarijo, ki je pripadal tržaški škofiji. Po svojem prihodu v Senožeče pa so si ga začeli prisvajati

1 Società istriana di archeologia e storia patria, 11:362.

2 Kos 1928, 149 [pod št. 277].

3 Šeber 1889, 116.

4 Kandler 1986 [pod letom 1280].

5 Società istriana di archeologia e storia patria, 11:367.

6 Società istriana di archeologia e storia patria, 14:333; 15:244.

7 Società istriana di archeologia e storia patria, 11:367.

novi gospodje.⁸ Leta 1437 je tržaška škofija predložila spor zaradi patronata nad kraškimi vikarijami baselskemu koncilu, ki ga pa ni rešil.⁹ Leta 1459 je tržaški škof Nikolaj Aldegardi izročil kraške vikarije, in še posebej Senožeče, tržaškemu kapitlju, kar je potrdil papež Pij II. Piccolomini.¹⁰ Toda tudi to ni obveljalo. Walseejevci so leta 1463 prisilili Tržačane k pogajanju. Kapitelj je poskusil iz pogajanj doseči čimveč. V navodilu, ki ga je dal svojim odposlancem, je rečeno, naj od Ramberta Walseeja zahtevajo po 50 dukatov »mensala« za vsako vikarijo, tj. za Dornek, Jelšane, Košano in Senožeče.¹¹ Na pogajanjih, ki so se začela 12. in končala 15. junija 1463 verjetno v Senožečah, je Rambert dosegel, da so kraške fare postale prave župnije in da je bil opuščen naziv vikarije. Na isti seji je Rambert prevzel patronat nad njimi. Posebej za Senožeče je bilo dogovorjeno, da bodo plačevale tržaškemu kapitlju »mensale« v znesku 26 beneških liber na leto, kar je znatno manj, kot je kapitelj zahteval.¹² Papež Pij II. je pogodbo potrdil z dvema dokumentoma, ki sta nastala 21. julija 1464. S tem je potrdil Walseejevcem patronat tudi nad senožeško faro.¹³

Walseejevci so imeli na svojih posestvih upravitelje. V Senožečah je bil leta 1468 upravitelj Jakob Raunah, ki je bil obenem tudi kapetan Kastva. Kot upravitelj Senožeč je omenjen tudi njegov sin Bernardin. Oba sta imela svojo stalno residenco v Šiler Tabru.¹⁴

Vsi devinski gospodje, ki so imeli posestva na Krasu in ob morju (po leg Senožeč naj imenujem še Prem, Devin, Reko itn.) so lahko odločilno vplivali na trgovino s Trstom in vsem tržaškim zalivom. Tako so imele na primer Senožeče svojo mitnico že v 13. stoletju, ki so jo gotovo uredili Devinski. Njen vpliv se je čutil tako v izvozni trgovini proti morju, kakor v uvozni trgovini od morja v notranjost.¹⁵

Leta 1492 je izumrla rodbina Walsee. Tedaj so vsi župnijski patronati pripadli cesarju Frideriku IV. Ta je leta 1493 prenesel omenjene patronate na sina Maksimilijana. Maksimilijan je leta 1509 daroval senožeški grad Mihaelu Frankopan v zahvalo za usluge, ki jih je naredil državi. Dve leti kasneje je Frankopan zvalil večji oddelek beneške vojske, ki je mar-

8 Šeber 1889, 115.

9 Ibid., 116.

10 Ibid.

11 Kandler 1986 [pod letom 1463].

12 Šeber 1889, 116; Kandler 1986 [pod 12. in 15. junijem 1463]; Marenigh 1831, 221.

13 Kandler 1986 [pod letom 1464: dva dokumenta z dne 21. julija 1464].

14 Marenigh 1831, 117 [Fontes rerum tergestinarum pod letom 1468, N. S. 3.].

15 Gestrin 1965, 11, 25, 92 in 93.

širala na Postojno, k Senožečam, in tu je Benečane iz zasede tako temeljito premagal, da je lahko pobegnil le poveljnik Civrano z majhno četico vojakov.¹⁶ Po Frankopanovi smrti je prišel senožeški grad v roke družini Lamberg.

Tu je treba omeniti, da je bil v dobi Walseejevcev urejen senožeški urbar, ki poleg sedanje senožeške pokrajine vsebuje še vrsto vasi na Krasu, kakor so na primer Famlje, Povir, Misliče in druge ter na Vipavskem (Ustje, Vipava in druge). V senožeški pokrajini je po urbarju iz leta 1460 sledeče stanje: V Senožečah imenuje vir deset in pol kmetije. Med lastniki srečamo Ferfile in čeledine, družine, ki obstajajo še danes, in vrsto družin, ki so že zdavnaj izumrle (Praitschuch, Pustiplesch itd.). V Lažah je bilo tedaj osem kmetij. V glavnem so gospodarji imenovani le po osebnem imenu (Andrej, Blaž, Martin itd.). V Dolenji vasi imenuje urbar dvanajst in pol kmetije. Med lastniki srečamo Suše, Modrase, Linharte in druge. Zanimivo je, da omenja vir tudi gostilno, ki jo je imel neki Jurij. V Potočah je bilo po istem viru šest kmetij. Med tedanjimi lastniki ne srečamo znanih laških priimkov. V urbarju niso omenjene Otošče in Gabrče. Senadole se omenjajo šele v devinskem urbarju leta 1494. Tedaj so bile v kraju tri kmetije, ki so kasneje iz neznanih vzrokov opustele.¹⁷

Senožeški urbar imenuje med drugim tudi gostilno pri Gabrku (die Tauerer am Gabernegk), ki se naj odda oskrbniku. To je nedvomno znamenita Bajta, o kateri – kakor bomo videli kasneje – ima tudi ljudsko izročilo svoje podatke.¹⁸

Leta 1525 so bile Senožeče z vso okolico pridružene Kranjski. Leta 1529 so dobile tržne pravice.¹⁹

V 15. in 16. stoletju so zadele Senožeče z okolico mnoge nesreče. Predvsem omenjajo Turke, ki so na svojih poteh proti Trstu in Furlaniji večkrat plenili tudi po Senožeškem. S tem v zvezi je znamenita pripovedka o Krumpčevi nevesti Srebrni, ki so jo Turki odgnali v sužnost. Tragična inačica koroške Miklove Zale.²⁰ O turških obiskih priča tudi znameniti stolp v Dolenji vasi. 26. marca 1511 je vso zahodno Slovenijo, Istro in Furlanijo prizadel potres. Senožeče so bile poškodovane tako v sami vasi

16 Rihard 1889, 111.

17 Kos 1963, 201, 202 in 216.

18 Kos 1963, 203.

19 Ibid., 112 in 116.

20 Ibid.

kakor v starem gradu na Preski, ki si od tedaj ni mogel več prav odpomoči. Leta 1510 in 1530 je Senožeče obiskala kuga in povzročila precej žrtev.

Habsburžani so se vedno bolj zavedali vrednosti Trsta, ki se jim je predal leta 1382. Trst je pomenil dohod do morja in do prekomorske trgovine, pomenil pa je tudi pomembno oporišče nasproti Benetkam. Zato ni čudno, če so Habsburžani konec 15. in na začetku 16. stoletja začeli ovirati trgovino z beneškimi mesti, kakor so bila Koper, Piran in Milje ter uvajati prisilno pot na Trst. S spremenjenim odnosom do Trsta pa je postajala v 16. stoletju »najpomembnejša pot, ki je čez Senožeče in Lokve peljala v Trst«. S tem v zvezi postanejo Senožeče pomemben solni trg, ki je imel posebno solno mitnico in posebnega solnega merilca. V ostalem pa so spadale Senožeče med tiste redke kraje, ki so imeli pravico pobirati mitnino za vse blago, ki je šlo po tamkajšnji cesti. V mitninski tarifi, ki je stopila v veljavo leta 1524, dobimo podatek, da so v Senožečah pobirali mitnino »s pravico do povratne vožnje na krajši rok«, ki je »bila v veljavi že od nekdanj«. Isti mitninski red imenuje tudi trgovsko blago, ki so ga trgovci tovorili čez Senožeče. Omenjene so začimbe, tekstilno blago in preja, baker, železo, žebliji, kože, ribe, sadje, žito, vino, deske in drugi lesni izdelki, sol, živina (voli, krave, svinje in koštruni) in drugo podobno blago. Vse to pa jasno pove, da so bile Senožeče pomembno prehodno tržišče in da je tod potovalo veliko število trgovcev. Zato ni čudno, če je imela pot, ki je šla iz notranjosti države skozi naše kraje, torej tudi čez Senožeče v Trst že v »drugi polovici 16. stoletja tolikšen pomen, da so jo sodobniki imenovali cesarsko cesto (strada imperiale)«. Prav tako ni čudno, če je leta 1667 dobilo tudi senožeško zemljiško gospostvo zapoved, da »pomaga cestnim komisarjem pri popravilu poti«. ²¹ (Videli bomo, da pripisuje ljudsko izročilo gradnjo ceste Dunaj–Trst Mariji Tereziji, kar je v nasprotju z omenjenimi podatki. Vendar je bila v njenem času cesta razširjena za vozni promet in to je dalo izročilu tisto vsebino, ki smo jo zabeležili na terenu.)

Sledi stoletje, v katerem nimamo o Senožečah in okolici nikakih pozitivnih poročil. Nova poročila dobimo šele leta 1660, ko je patronat nad senožeško župnijo skupaj z gradom na Preski pripadel knezu Ferdinandu Porcia. 2. oktobra istega leta se je v Senožečah ustavil in prenočil cesar Leopold. ²²

Tržaški zgodovinar Pietro Rossetti je leta 1694 zapisal, da so Senožeče leta 1687 skoraj popolnoma pogorele. Pred požarom naj bi bil

21 Gestrin 1965, 156, 201, 202, 216, 226 [in na drugih mestih].

22 Gestrin 1965, 111.

glavni del vasi obzidan, medtem ko se je vas razvila tudi zunaj obzidja. Iz Rossettijevih podatkov vidimo, da je bil tedaj že zgrajen spodnji grad knezov Porcia. V vasi je bilo pred požarom 12 trgovin. Vsak ponedeljek je bil v vasi semenj. Glavna artikla, ki bi se naj tukaj prodajala, sta bila žito in sol. Pod senožeško župnijo je tedaj spadalo 9 cerkva, tj. v Senožečah, na starem gradu, v novem gradu, v kraju Campi, v Gabrčah, Senadolah, Dolenji vasi, Potočah in Lažah.²³ Iz drugih podatkov zvemo, da so bili že tedaj v Senožečah znameniti sejmi, namenjeni lesu.²⁴ Torej se je trgovina z lesom začela najkasneje v 17. stoletju. Da je šel ta les v glavnem v Trst in Benetke, ni treba posebej poudarjati. 50 do 60 težko naloženih voz je stalo ob cesti, da bi jih prevzeli furmani, ki so ga od tukaj peljali naprej proti morju. Za kakšen les je šlo, bomo poskusili odgovoriti po ustnem izročilu.

Knezu Ferdinandu Porcii je sledil sin Karel Porcia. Le-temu pa so po vrsti sledili Franc Anton, Hannibal, Alfonz, Serafin in Leopold. Leta 1889 je bil lastnik spodnjega gradu v Senožečah in obširnih gozdov in drugih posestev v okolici Ferdinand II. Porcia.

Senožejci so se le stežka pokorili tuji oblasti. Svoje nezadovoljstvo so pokazali tudi v času francoskih vojn. 16. julija 1808 so se mladi Senožejci vključili v kranjsko deželno obrambo, ki se je imela namen boriti proti prodiranju Napoleona.²⁵ Svojo upornost bodo pokazali tudi stoletje kasneje ob italijanski zasedbi.

Leta 1831 sta se tržaška in ljubljanska škofija sporazumeli, da so prišle Senožeče kot fara pod ljubljansko škofijo. Nekateri pripovedovalci vidi-jo v tem poskus ljubljanske stolice, da bi odtrgala Senožejce vplivu Trsta in morja. Vendar ji to ni uspelo.

Furmanstvo, ki se je v prvi polovici 19. stoletja zelo razmaknilo zaradi gradnje avstrijske vojne in trgovske mornarice, je dalo podlago za razširitev domače uslužnostne obrti. Tu so delovali tesarji, kovači, kolarji, pletarji, čevljarji, krojači in drugi obrtniki. Prav tako se je razvilo gostinstvo. Vas je imela 27 gostiln, da ne omenjamo tistih v Gabrčah, Dolenji vasi, Lažah in Senadolah. Leta 1820 so bratje Dejak ustanovili pivovarno, ki je dobila kasneje ime »Adria«. V teku 19. stoletja jo je kupila družina Holt in jo upravljala do leta 1893, ko so jo spet odkupili Dejaki. Sloves se-

23 Rossetti 1875, 36.

24 Rihard 1889, 108.

25 Rihard 1889, 112.

nožeškega piva se je hitro razširil. Zato so morali pivovarno leta 1911 razširiti in modernizirati.²⁶

Vsa ta dejavnost je povzročila v Senožečah izredno živahno življenje. Predvsem je bilo treba misliti na izobraževanje. Nova doba je zahtevala pismenih ljudi. Zaradi tega so se Senožejci leta 1805 odločili ustanoviti ljudsko šolo. Delovala je sprva v gradu, kasneje pa v kaplaniji. Leta 1817 je bil imenovan prvi laični učitelj. Leta 1875 je bilo zgrajeno samostojno šolsko poslopje.²⁷ Doba narodnega prebujenja je zahtevala tudi izobraževanje odraslih. Leta 1868 je bila ustanovljena narodna čitalnica. Pod njenim vplivom je že v prejšnjem stoletju nastalo prosvetno društvo. V okviru letega so delovali pevski zbori in dramske skupine, ki so nacionalno prebujale vso okolico.²⁸

Žal so Senožejci pod vplivom klerikalizma in konservativizma vrhnjega sloja prebivalstva zgubili svojo veliko priložnost. Sredi stoletja so lokalni bogataši, kakor so bili Dejaki, Zeleni, predvsem pa pl. Garzarolliji, odklonili državni projekt železnice, ki bi morala iti skozi Senožeče.²⁹ Od leta 1858 je železnica počasi, vendar vztrajno izpodrivala stare prevoznike – furmane. Tako se je furmanstvo počasi zmanjševalo. To se je poznalo tako na številu gostiln, ki se je do začetka 20. stoletja zmanjšalo na 14, kakor tudi na številu obrtnikov. Senožeče so počasi propadale.

Le še pivovarna je dajala zanesljiv in stalen vir zaslužka, pa še to je počasi pritiskala pivovarniška družba Dreher v Trstu, ki se je razvila v močnega konkurenta. Furmanstvo je sicer ostalo, vendar ni prinašalo več tistega zaslužka, ki so ga bili Senožejci vajeni v dobi svojega naj večjega razmaha.

Leto 1918 pomeni za Senožeče kakor za vso Primorsko začetek italijanske zasedbe in raznarodovalne politike, ki se je poostrila kmalu po letu 1920, še pred prihodom fašizma na oblast. To leto pomeni tudi začetek gospodarske krize. Pivovarna ni mogla vzdržati konkurence družbe Dreher in je začela naglo propadati, dokler je niso leta 1926 dokončno ukinili. To je pomenilo ponovno upadanje obrti, ki je delala tudi za pi-

26 Savnik 1967, 10.

27 7 vasi/2., leto 1975, str. 3.

28 Savnik 1967.

29 Ustno izročilo, zapisano v več krajih, je o tem enotno. Na primer: Kovač Meden se je pogovarjal z bogatašem Dejakom in mu povedal, da dobi vas železnico. »Kaj?« je odgovoril Dejak. »Železnico propagiraš? Mi dajemo denar za to, da železnica ne bo šla skozi vas.« Taisti Dejak je ob otvoritvi železnice, ki je šla po Vremski dolini, rekel: »Zdaj smo odpravili uši iz vasi.«

vovarno, a se v takšnih razmerah ni mogla več razvijati. Socialno stanje se je poslabšalo. To je terjalo ukrepe, ki jih italijanske oblasti niso hotele uresničiti. Le komunisti so se takšnemu stanju uprli. Leta 1921 je bila na Senožeškem ustanovljena prva celica komunistične partije. Povezana je bila s komunistično partijo Italije. Njen prvi sekretar je bil Rudi Vilhelm iz Senožeč.

Toda fašizem se ni zadovoljil s poslabšanjem socialnega stanja v naših krajih. Njegov cilj je bil popolna raznaroditev našega ozemlja. Temu pa so se vsi Senožejci odločno uprli. Ker so jim zatrli vsa narodna prosvetna društva, so gojili slovensko besedo in pesem skrivaj. K temu je mnogo pripomogel župnik Ivan Vilhar, ki je od vseh otrok zahteval znanje slovenskega jezika, vztrajno učil, dopovedoval, da okupacija ne more večno trajati in da je izredno važno ohraniti jezik, narodne običaje, kulturo in zemljo. Toda teror se je stopnjeval vse huje. Zaradi tega so Senožejci in vsi okoličani kmalu prešli v pasiven in aktiven odpor. Povezovanje s tržaškimi Slovenci je postajalo vedno bolj aktivno. Tržaški junaki Bidovec, Valenčič, Marušič in Miloš ter drugi tržaški narodnjaki so se na poti v pogorje Nanosa večkrat ustavili v Senožečah. Pod njihovim vplivom je bila že leta 1929 formirana prva trojka organizacije TIGR, ki jo je vodil Danilo Zelen. V tridesetih letih sta bili ustanovljeni še dve trojki. Člani TIGR so bili izredno aktivni. Imeli so odlične zveze s Trstom, od koder so prinašali politično, socialno in narodno literaturo. Deloma tudi po njihovi zaslugi je postajal fašizem vedno bolj osovražen. Naši ljudje so izkoristili celo božjo pot v Ricmanje, da bi poglobljali politične zveze s Slovenci v Trstu.

Prišlo je leto 1941. Napad Nemčije in Italije na Jugoslavijo je priprave Senožejcev le še pospešil. Strnitev vseh vasi okoli Osvobodilne fronte slovenskega naroda se je uresničila kmalu potem, ko so prišle prve vesti o osvobodilnem gibanju v Sloveniji in Jugoslaviji. Prišel je trenutek, ko so vasi okoli Senožeč začutile, da bo treba v boj. Že leta 1941 so Senožeče dobile prvega partizana. To je bil Niko Šturm, ki je za vaščane postajal legenda zaradi svoje hrabrosti.³⁰ Leta 1942 so mu sledili vsi člani TIGR, nato še mnogi drugi, ki so se borili po vseh primorskih partizanskih brigadah in odredih. Odlično so v vseh senožeških vaseh funkcionirale organizacije OF, ki so si prizadevale, da bi v prebivalstvu še bolj dvignile duha odpora in solidarnosti do borcev partizanov.

Velikanski je delež, ki so ga senožeške vasi dale med narodnoosvobodilno vojno. Izredno visok krvni davek priča o njihovi visoki narodni

30 7 vasi/3 1976, št. 1, str. 7.

zavesti. Skupaj 42 padlih borcev in aktivistov NOV je dalo 7 senožeških vasi. Od tega jih odpade 21 na Senožeče, 8 na Dolenjo vas, 6 na Laže, po 2 na Gabrče, Otošče in Senadole in 1 na Potoče. K temu prištevamo še 12 talcev in 13 umrlih v koncentracijskih taboriščih v Nemčiji. Torej skupno 77 smrtnih žrtev. Več kot dvakrat toliko je bilo aktivnih borcev in aktivistov.

Osvoboditev leta 1945 je prinesla nove probleme, ki jih je bilo treba reševati. Gospodarstvo je bilo uničeno. Odrezanost od Trsta so kmalu občutili kot veliko breme. Pojavila se je nezaposlenost. Položaj prebivalstva se je bistveno poslabšal. Treba je bilo hitro ukrepati. Tako sta po vojni zrasli dve tovarni, ki dajeta precejšen narodni dohodek in rešujeta vaške probleme. Senožeče zopet napredujejo. Takšni so Senožejci in njihovi sosedje iz vasi, ki danes tvorijo krajevno skupnost Senožeče.

V te vasi se je letos podala ekipa Pomorskega muzeja v Piranu, da bi na osnovi ustnega izročila in nekaterih ohranjenih dokumentov raziskala preteklost vasi s posebnega vidika povezave z morjem in pomorstvom. K rezultatom raziskovanja smo dodali rezultate raziskovanj na Dunaju v preteklih letih, da bi dobili tako rekoč popolno »pomorsko« podobo teh krajev.

Mornariški kader

*Zgubil se Luka je mornar –
od tega je že dvesto let. (narodna)*

V krogu avstrijskih pomorskih znanstvenikov in bivših pomorščakov še danes veliko govorijo o morju, mornarici in pomorstvu. Na splošno se starejši »morski volkovi« spominjajo svojih živih in mrtvih tovarišev. Še danes se družijo v »društvo bivših pomorščakov« in na svojih sestankih obujajo spomine. V teh krogih velja še vedno rek, da je »dobre pomorščake treba iskati v hribih«, česar pa ni treba vzeti dobesedno, kajti »hribi« ne pomenijo nič drugega kot »zaledje«. Po mnogih pomislekih in dvomih je tudi pri nas nastalo vprašanje: Če to velja za celotno bivšo avstrijsko državo, zakaj ne bi veljalo tudi za celotno slovensko ozemlje? Povir pri Sežani je dokazal, da je rek avstrijskih pomorščakov zasnovan na dejstvih. Zakaj tega ne bi dokazali še drugi kraji? Zakaj ne tudi Senožeče? Zato smo temeljito spraševali najprej o ljudeh, ki so služili svoj vojaški rok v mornarici. Arhivski podatki so nam dali nekaj imen, ustno izročilo pa je podatke arhivov precej dopolnilo. Zato lahko rečemo, da so Senožeče dale v mornarico precej kadra. Najprej je treba reči, da se Senožejci ponašajo z dej-

stvom, da so imeli svojega ministra v pomorski vladi v Trstu. To je bil Mihael Delež – pomorski kapitan, rojen v Senožečah 20. septembra 1820. Živel je v Trstu, kjer se je posvetil izključno pomorstvu.

Če sedaj govorimo o mornarici, srečamo prvega mornariškega oficirja že v tridesetih letih 19. stoletja. To je bil Franc Gogola (v krstni knjigi zapi- san kot Franciscus Seraphinus Antonius Lodovicus), rojen 13. septembra 1812 v Senožečah kot sin Antona Gogola in Beate grofice Porcia. Krstna knjiga ve povedati, da je bil rojen na tedanji št. 15, da mu je bil boter knez Frančišek Serafin Porcia, ki pa je bil odsoten in ga je zato nadomestova- la sestra Doroteja Porcia.³¹ Leta 1826 srečamo Franca Gogolo na vojnopo- morski akademiji v Benetkah, ki jo je z uspehom dovršil leta 1829. Štiri leta kasneje je bil imenovan za zastavnika bojne ladje in leta 1845 za po- ročnika fregate. Že istega leta (16. septembra) pa je zapustil mornarico po 16. letih službe.³² O njegovi nadaljnji življenjski usodi nimamo poročil.

Mornariški oficir je bil tudi Ivan Dejak, sin senožeškega gostilničar- ja. Rojen je bil 4. septembra 1856. Po dovršeni višji realki v Ljubljani je postal mornariški aspirant. Leta 1880 je napredoval v zastavnika in leta 1888 v poročnika bojne ladje (stotnik). Leto dni kasneje je bil upokojen kot invalid. Med drugim vemo, da je plul na topnjači »Mare«. Umril je leta 1980 v Ljubljani. Pokopali so ga v družinski grob v Senožečah.³³

Med oficirje štejemo tudi Alfonza Pavlina. Rojen je bil 28. marca 1862. Bil je pristaniški delavec v Trstu in kot tak je leta 1901 prišel v mor- narico. Napredoval je po administrativni liniji. Leta 1910 je bil imenovan za vojnega pisarja (rang podporočnika). Upokojen je bil 31. decembra 1917.

Razen za Gogolo nimamo nikakih podatkov o senožeških oficirjih in podoficirjih do prenosa mornariške baze iz Benetk v Pulj. Ni dvoma, da so se tudi Senožejci, kakor drugi Primorci udeležili blokade Benetk leta 1849. Gotovo je tudi, da so se posamezni senožeški mornarji pojavili na avstrijskih vojnih ladjah tudi pred tem datumom. Prejkoslej, bo tudi to odkrito. Že prva leta mornariške baze v Pulju srečamo Senožejce na pa- lubah vojnih ladij in v mornariški artileriji. Tako se je marca 1853 prija- vil prostovoljno Janez Moravec iz Senožeč (roj. leta 1832). Uvrščen je bil

31 Župnija Senožeče, »Libernatorium et baptisatorium, t. 3.,«; ÖStA, KA, »Grundbuch der Marine isolierten, IL B., str. 12. in Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmari- ne Offiziere und Beamte [po abecednem vrstnem redu].«

32 ÖStA, KA, »Grundbuch der Marine Offiziere, 2. Band. F-L 1870–1874, str. 12.«

33 ÖStA, KA, »Qualificationslisten der K. u. k. Kriegsmarine Offiziere und Beamte št. 39/946, Grundbuch der Marine Offiziere, 6/35, str. 272 in Grundbuch der Marine isolierten, str. 272.«

med ladijske artilerce, kjer je leta 1859 napredoval v nižjega podnarednika, leta 1861 pa v podnarednika (Stuckquartiermeister). 30. junija 1863 je bil poslan v rezervo.³⁴ Kot prostovoljec je prišel 29. junija 1854 v mornarico Senožejec Peter Jurca (roj. 1. 1834). Uvrstili so ga v izkrcevalno pehoto, kjer je 1. novembra 1860 napredoval v vodnika. 30. junija 1866 je bil odpuščen, ker je končal službeno dobo, za katero se je obvezal.³⁵ V izkrcevalni pehoti je 24. novembra 1868 začel svoje prostovoljno službovanje tudi Janez Suša (roj. leta 1846). Vendar je kmalu prešel med prave mornarje. Leta 1871 je postal nižji podnarednik palubne stroke. Istega leta je bil povišan v narednika (Bootsmannsmaat). Umrl je 24. aprila 1877, najbrž na dopustu.³⁶ Naj omenimo še Janeza Moravca (roj. leta 1853). V mornarico se je prijavil leta 1870. 24. junija 1874 je bil imenovan za nižjega podnarednika (Marsgast), šest dni nato pa za podnarednika (Quartiermeister). Umrl je 30. junija 1879 za tifusom.³⁷ Vse to so Senožejci. V Lažah je bil rojen (1837) Matija Šober. Za 12-letno službo v mornarici se je obvezal 3. marca 1854. Uvrščen je bil v mornariško pehoto, kjer je 18. avgusta 1856 dobil čin nižjega podnarednika. Vir ga žal spremlja samo dve leti. Kaj je bilo z njim kasneje, ni bilo mogoče dognati.³⁸

Viri nam torej imenujejo 2 oficirja, 1 uradnika v oficirskem rangju in 5 podoficirjev. Toda ali je mogoče, da je to vse? Splošno je znano, in štetje virov je to potrdilo, da je v obdobju od leta 1814 do 1883 prišlo na vsakega slovenskega oficirja in podoficirja po šest slovenskih mornarjev, ki niso dosegli činov. Navadno jih je mogoče celo porazdeliti po krajih, od koder so prihajali podoficirji in oficirji. Če se ravnamo po tem pravilu tudi za Senožeče in okolico, potem moramo – za obdobje od leta 1830, ko se pojavi prvi senožeški oficir, pa do leta 1874 – prišteti še vsaj 40 mornarjev. To bi pomenilo, da je odšel v mornarico povprečno po en prostovoljec na leto, kar pa je verjetno premalo že zaradi tega, ker imamo podatke le za Senožeče in Laže, medtem ko vsa ostala okolica ni imenovana.

Sledi obdobje, ki traja približno četrstoletje (1874–1900 ca.), ko viri ne beležijo niti enega Senožejca, razen že imenovanega poročnika bojne ladje Ivana Dejaka. To je obdobje, ko je o rasti in razvoju vojne mornarice odločal Celovčan admiral Maksimilijan Daublebsky von Sterneck. Ta

34 ÖStA, KA, »Manschaftgrundsbuchblätter Matrosenkorp 1814–1869/48 nr. 192.«

35 ÖStA, KA, »Manschaftgrundsbuchblätter Matrosenkorp 1814–1870/107, Conduitliste 1859 fasc. 22. in Conduitliste Verschiedene fasc. 15/1234.«

36 ÖStA, KA, »Manschaftgrundsbuchblätter 2. ser., fasc. 93., n. 112–273.«

37 ÖStA, KA, »Manschaftgrundsbuchblätter 2. ser., 66/1779.«

38 ÖStA, KA, »Conduitliste 1856, fasc. 17.«

je vplival tudi na formiranje oficirskega in podoficirskega kadra. V njegovi dobi se v večjem številu pojavljajo podoficirji iz Koroške, Štajerske in Kranjske, da ne govorimo o Čehih, Madžarih in avstrijskih Nemcih, medtem ko so Primorci zastopani vedno manj. Vendar ne moremo trditi, da v tem času v mornarici ni bilo Senožejcev. Nasprotno. Ljudsko izročilo pravi, da je bil vedno kdo, ki je šel iskat kruh in dogodivščine v mornarico. Prevladovala je želja po spoznavanju sveta, ker je vsakdo upal, da bo lahko prišel na ladje, ki so vsako leto odplule s kadeti na dolga, leto in več trajajoča potovanja. Po skromni oceni lahko v to dobo damo vsaj še 30 neznanih senožejških mornarjev. To dokazujejo tudi viri in ljudsko izročilo za naslednje obdobje.

Še pred koncem 19. stoletja se pojavi v mornarici Senožejec Henrik Delež. Rojen je bil okoli leta 1877. V mornarico je prišel kot prostovoljec za 18 ali 20 let. Napredoval je do višjega vodnika (Oberbootsmann). Ko je končal mornariško službovanje, se je vrnil v Senožeče. Od tu je odpotoval v Združene države Amerike, kjer se je zopet prijavil v mornarico.

Na prelomu stoletja se je prijavil v mornarico Narcis Mahorčič iz Senožeč. Služil je do konca prve svetovne vojne. Bil je podnarednik palubne stroke.³⁹ Sledil mu je Šalomon Fredegar (?), ki je služil do 1. julija 1917, ko je bil odpuščen kot invalid. Bil je prav tako podnarednik palubne stroke.⁴⁰ Čin podnarednika je ob koncu prve svetovne vojne dosegel tudi Emil Škrinjar (roj. 1. 1898).⁴¹ Temu je sledil Bogomil Povšnar, podnarednik strojne stroke. Bil je edini Senožejec, ki se je šolal v podoficirski šoli v Pulju.

Med Gabrčani je treba posebej imenovati Rafa Perhauca, (rojen v Trstu leta 1899), ki je prišel v mornariško strojno šolo v Pulju leta 1916. Prvo svetovno vojno je končal kot podoficir. O njem bo še govor. Med vaščani Dolenje vasi je dosegel podoficirski čin Jože Antončič. Razvrščen je bil v obalno artilerijo, kjer je napredoval do podnarednika (Waffenquartiermeister). Iz Laž je bil doma mornariški prostovoljec Jakob Žetko. Večkrat je dosegel čin podnarednika. Zaradi nediscipline in veseljaštva je bil tudi večkrat degradiran. Ob koncu prve svetovne vojne je le prišel domov kot podoficir. Bil je med udeleženci upora mornarjev v

39 ÖStA, KA, »Verzeichniss über die abgeführte Personaldokumente Italienischer Staatsbürger.« To je seznam leta 1924 Italiji vrnjenih personalnih dokumentov. Gre za več tisoč dokumentov, ki so za sedaj popolnoma nedostopni.

40 ÖStA, KA, »Evidenz der K. u. k. Marine Patental Invaliden 6/56.«

41 ÖStA, KA, »Verzeichniss über die abgeführte Personaldokumente Italienischer Staatsbürger.«

Boki Kotorski. Pripovedoval pa je tudi o brodolomu, iz katerega se je rešil po več kot 24 urah plavanja.⁴²

Med Senožejci, ki niso dosegli činov, imenujejo viri v tem času le Rudolfa Mohorčiča (roj. leta 1893) in Oskarja Hirša (roj. leta 1898). Ustno izročilo pa nam pove, da sta služila kot prostovoljca v mornarici Vinko in Viktor Povšnar, brata že imenovanega Bogomirja. Prostovoljec brez čina je bil tudi Edvard Delež, ki se je po prvi svetovni vojni preselil na Florido. Končno je treba med mornarji prostovoljci imenovati še Alojza Žetka iz Laž. Iz tega sledi, da bi naj bilo med prvo svetovno vojno v mornarici le šest Senožejcev, ki niso dosegli nikakega čina. To pa je skoraj nemogoče. Upoštevati je treba, da nam v Potočah, Senadolah in Otoščah pripovedovalci niso znali povedati nič pozitivnega in da so podatki za Dolenjo vas, Gabrče in Laže zelo pomanjkljivi. Bržkone bi bilo treba prišteti kakšnih 10 do 15 ljudi, ki so služili v mornarici in v mornariških ustanovah. Če ocenjujemo nadvse skromno, lahko rečemo, da je bilo v mornarici stare Avstrije med leti 1830 in 1918, torej v 88 letih, za katera imamo podatke o oficirjih in podoficirjih, najmanj 100 Senožejcev in okoličanov. Zdi se pa, da takšna skromnost ni na mestu in da jih bo treba prišteti še nekaj več.

V času Italije so bile Senožeče zapostavljene. Poleg že omenjenih bratov Povšnarjev, ki so bili poklicani na odsluženje vojaškega roka, je bil uvrščen v mornariške enote le še Senožejec Niko Škamperle. O njem vemo, da je služil na križarki »Trento«, ki je našla svoj grob na dnu Sredozemlja.

V vojno mornarico kraljevine Jugoslavije pa se je leta 1918 prijavil Rafo Perhauc. Služil je v hidroaviaciji, kjer se je tudi izpopolnil. 28. junija 1938 je dobil čin strojnega kapetana 1. reda s specializacijo v hidroaviaciji.⁴³ Služil je do razpada stare Jugoslavije.

V obdobju 1941 do 1945 najdemo tri Senožejce v treh različnih mornaricah. Rafo Perhauc je odšel v partizane leta 1943. Dodeljen je bil partizanski mornarici v Dalmaciji. Kasneje pa je bil prestavljen v aviacijo, v kateri se je boril do osvoboditve. Od junija 1914 do osvoboditve se je Senožejec Edvard Picek boril v slovenski mornariški pehoti. Bil je na seznamu Mornariške grupe 9. korpusa. Tretji je bil Alojz Flerin. Ta se je februarja 1944 kot pobegli italijanski vojak prijavil sestavu jugoslovanskih pomorskih sil (kraljevska mornarica). Bil je nekaj časa vkrcan na korve-

42 ÖStA, KA, »Verzeichniss über die abgeführte Personaldokumente Italienischer Staatsbürger.«

43 Podhorsky 1970, 19–20.

ti »Nada«, nato pa je deloval v bazi mornarice »Monopoli«. Vrnil se je leta 1945.

Tudi po drugi svetovni vojni je imela mornarica svojo privlačno moč. V enote jugoslovanske vojne mornarice so bili dodeljeni od leta 1947 do danes Franc Ferfila, Milan Jelačin, Janez in Hinko Gašperšič, Franc Dolgan, Evgen Šturm, Franc Pavlovčič, Colja Marčelo, Marjan Mahnič in drugi. Število na videz ni zadovoljivo, vendar nam pove, da se je stara tradicija do neke mere ohranila.

Povsem nemogoče je bilo dobiti podatke o ljudeh, ki so si služili kruh v trgovski mornarici. Nekateri pripovedovalci se sicer »spominjajo, da so Senožejci pluli tudi v trgovski mornarici«, vendar niso navajali nobenih imen. Prav tako ni dal pozitivnih rezultatov celoten seznam učencev trgovsko-pomorskih šol od Trsta do Kotora. Le domnevati je mogoče, da so Anton Mahnič iz Trsta, Alojz Mušič iz Kopra in Peter Zelen iz Doberdoba, ki so med leti 1811 in 1858 študirali na pomorsko-trgovski šoli v Trstu, po poreklu iz Senožeč ali bližnje okolice. Vsekakor pa ni nujno, da bi našli Senožejce na seznamu trgovsko-pomorskih oficirjev. Prepričanje pa, da so iz katerega koli vzroka iskali kruh na ladjah v drugih poklicih, je popolnoma na mestu, in to nam ljudsko izročilo potrjuje.

Ob koncu tega poglavja lahko rečemo, da so bili Senožejci vsaj od leta 1830 do konca druge svetovne vojne leta 1945 kadrovsko neprekinjeno prisotni na morju. Število znanih pomorščakov še ne pomeni, da jih je bilo samo toliko. Nasprotno – po besedah več pripovedovalcev je morje vedno privlačevalo in »goltalo ljudi«. V tem Senožejci, ki so imeli s Trstom in Puljem odlične zveze, niso mogli biti izjema. Kakor pravi pesem, so se nekateri izgubili v svetu, drugi so se pa vračali domov. Redki spomeniki na pokopališčih pričajo, da jih je domača zemlja končno pritegnila v svoje osrčje, kjer pa še vedno tiho govorijo o morju, ladjah in morda slavnih bitkah, ki so jih tam bojevali.

V pristaniščih in ladjedelnih

Oj kje, oj kje si, hrastov brod! (narodna)

Ladjedelska stroka je bila Slovincem domača že zgodaj. Ladjedelce Slovence srečamo v Trstu in Piranu že v srednjem veku. Med naj starejšimi pa je le malo Kraševcev. Senožejca nismo zabeležili nobenega. Iz virov Vojnega arhiva na Dunaju je razvidno, da so prvi Senožejci, ki so se odločili delati v ladjedelski stroki, prišli iz avstrijske vojne mornarice. Po pre-

selitvi vojnopomorskega arsenala iz Benetk v Pulj je Avstrija potrebovala izučenih obrtnikov, ki bi jih usmerila v delo v raznih ladjedelskih strokah. V poštev so prišli tesarji, mizarji, kovači in tudi kolarji in drugi obrtniki. Tako so odgovorni oficirji arsenala pritegnili marsikaterega mornarja prostovoljca iz rednih mornariških enot v ladjedelsko delo. Med njimi je bilo tudi nekaj Senožejcev. Najkasneje leta 1860, verjetno pa še kakih 7 let prej, je bil pritegnjen v arsenal izučeni kovač Štefan Debevec, rojen v Senožeah leta 1810. Pred prihodom v arsenal je bil mornar prostovoljec. 28. oktobra 1864 je napredoval v delavca 2. reda. V arsenalu je ostal vsaj do 7. aprila 1866.⁴⁴ Njegova nadaljnja usoda ni znana. Senožejec je bil tudi vrvar Herzjach (?) Anton. Rojen je bil leta 1840. Kot prostovoljec je odšel v mornariško artilerijo. Od tu so ga 6. februarja 1862 pritegnili v arsenal. Vir ga spremlja do 29. aprila 1866, ko je napredoval v delavca 2. reda.⁴⁵ Verjetno je ostal v arsenalu tudi po tem datumu. Podobno je s kovačem Ivanom Debevcem (roj. leta 1844). V mornarico je prišel verjetno leta 1862. Že 25. januarja 1863 ga srečamo v arsenalu kot delavca 3. reda. Na tem položaju ga spremlja vir vse do 20. julija 1867, ko je napredoval v delavca 2. reda.⁴⁶ V to dobo spada še Vincenc Lahajnar (rojen leta 1840). V mornarico je prišel že leta 1864. Najkasneje leta 1865 pa so ga kot izučenega kovača pritegnili v arsenal. Tudi njega spremljamo le do leta 1867, ko je postal delavec 3. reda.⁴⁷

V arhivu manjkajo skoraj vsi viri personalne narave od leta 1867 do 1918. Tako ni mogoče vedeti, koliko ljudi iz naših krajev so mornariške oblasti zaradi njihovih poklicev usmerile v arsenal. V redkih obstoječih virih srečamo še Jožefa Križaja. Rojen bil leta 1880 v Senožeah. V mornarico je prišel verjetno leta 1880. 31. decembra 1884 so ga usmerili v arsenal. Njegov poklic ni znan, znano pa je, da je leta 1897 napredoval v arsenalskega mojstra in 1. maja 1907 v višjega arsenalskega mojstra. 1. novembra 1909 je bil upokojen.⁴⁸ Ljudsko izročilo postavlja v puljski arsenal še Borisa Franetiča in nekatere druge ljudi, o katerih ni bilo mogoče zabeležiti imen. Vsi naj bi delali v arsenalu nekako med leti 1900 in 1918.

44 ÖStA, KA, »Grundbuchblätter der K. u. k. Kriegsmarine Seearsenal in Pola 1/115.«

45 ÖStA, KA, »Grundbuchblätter der K. u. k. Kriegsmarine Seearsenal in Pola 1/115, str. 1/37.«

46 ÖStA, KA, »Grundbuchblätter der K. u. k. Kriegsmarine Seearsenal in Pola 1/115, str. 101.«

47 ÖStA, KA, »Grundbuchblätter der K. u. k. Kriegsmarine Seearsenal in Pola 1/115, str. 114.«

48 ÖStA, KA, »Conduit Listen Verschiedene, fasc. 18/1499.«

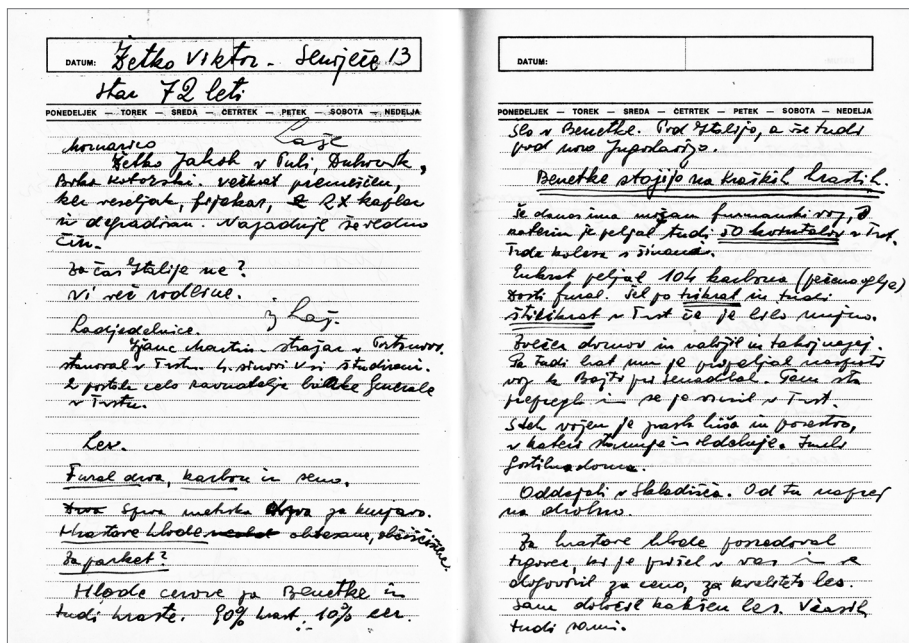
Kaj so naši ladjedelci delali v arsenalu, je bilo mogoče le deloma točno dognati. Gotovo je, da so bili Vincenc Lahajnar, Ivan in Štefan Debevc avgusta in septembra 1866 zaposleni pri popravljanju bojnih ladij »Erzherzog Ferdinand Max«, »Kaiser« in »Salamander«, ki so bile poškodovane v bitki pri Visu.⁴⁹ Nobenega dvoma ni, da so popravljali tudi druge poškodovane ali modernizirali stare lesene ladje. Gotovo pa je tudi, da so jih zaposlili pri gradnji novih plovil. Hitro napredovanje priča, da so bili dobri delavci in da so svoj posel popolnoma obvladali.

Za podatke o delavcih v tržaških ladjedelnicah smo vezani samo na ljudsko izročilo. To pa je bilo zapisano vsaj šestkrat v skoraj popolnoma enaki obliki. Tako ni dvoma, da so spomini ljudi, ki so o tem pripovedovali, verodostojni in da jih je treba jemati kot take, čeprav so precej pomanjkljivi, kar se tiče imen in števila naših delavcev. Vsi podatki, ki smo jih zabeležili se nanašajo na ladjedelnico Sv. Marko v Trstu. Le v enem primeru – in še ta je za čas Italije – imamo opravka z delavcem, ki je delal v veliki ladjedelnici v Tržiču (Monfalcone). To je tudi razumljivo, saj je bil Trst mnogo bliže in lažje dosegljiv.

Izročilo navaja senožeske ladjedelske delavce že v času Avstrije. Tako je na prelomu stoletja delal v ladjedelnici Sv. Marko Nace Suša iz Dolenje vasi. Po prihodu Italijanov v Trst je bil upokojen. V isti ladjedelnici sta delala v prvih desetletjih tega stoletja Jernej Može in David Suša, oba iz Dolenje vasi. Iz Senadol je bil Jože Čehovin, ki je nekaj časa delal tudi pod Italijo. Iz Senožec je bil Janez Suša. Prav tako sta bila iz Senožec ladjedelska delavca Jakob Perhavec in Jakob Škamperle. Ta dva sta se znašla drugače. Perhavec je bil žganjar. Ustanovil je žganjarno, k njej dodal še zalogo vina in trgoval tako na drobno v ladjedelnici sami kakor na debelo s tržaškimi ladjarji. Škamperle pa je v ladjedelnici ustanovil vinsko klet, ki mu je dokaj dobro nesla.

V času Italije je v Sv. Marku delal že omenjeni Jože Čehovin. V istem podjetju sta bila stalno zaposlena Anton in Kristan Dejak iz Senožec. Drugih stalnih ladjedelskih delavcev vsaj do leta 1926 ni bilo. Ko pa je pivovarna Dreher iz Trsta uničila pivovarno v Senožecah, se je precejšnje število pivovarniških delavcev znašlo brez kruha. Dreher je zaposlil samo omejeno število senožeskkih delavcev. Vsi ostali so morali iskati delo drugje, večinoma v pomorstvu in ladjedelstvu. Tako je na primer Jože Franetič, ki je bil v pivovarni kovač, našel službo v ladjedelnici Sv. Marko

49 ÖStA, KA, »Grundbuchblätter der K. u. k. Kriegsmarine Seearsenal in Pola 1/115, 40–43 [posebne rubrike].«



Terenski zapiski Miroslava Pahorja iz Senožeč.

in postal spreten varilec. Vendar je bilo precej ljudi, ki so iskali tudi druge službe, tako da je izročilo zabeležilo le tiste, ki so nekako uspeli. Bližajoča se gospodarska kriza, ki so jo v Senožečah začutili še pred izbruhom, je ustvarila delavce stonce. Pojav so sicer poznali že deloma pod Avstrijo, vendar nikoli v takih razmerjih. Sedaj je bilo mnogo ljudi, ki so iz teh krajev odhajali v Trst, da bi našli delo. Kako so se preživljali, si lahko le s težavo predstavljamo. Iz Trsta so mnogi odhajali čez oceane v Ameriko in Avstralijo. Kdor tega ni mogel, je pač moral sprejeti tisto, kar mu je lahko dajal gospodarsko prizadeti Trst: dva do štiri mesece trajajoče delo pri raznih tovarnarjih, v pristanišču in v ladjedelnicah. Tako so se v Sv. Marku zaposlili sezonsko Janez Suša in Nace Suša iz Dolenje vasi, Jernej Živic in Jože Škamperle iz Senožeč ter nekateri Senadolci, ki so potem ostali v Trstu.

Druga vrsta pomorske zaposlitve, ki so jo naši ljudje radi sprejemali, je bilo delo v pristaniščih, predvsem pa v svobodni tržaški luki. Tja so jih podjetniki naravnost vabili, ker so bili znani po svoji moči in vzdržljivosti. Mnogo Kraševcev, Brkincev in Čičev, a tudi Vipavcev, Tolmincev in

Notranjčev se je zvrstilo pri delih v svobodni luki. Med njimi je bilo tudi precej Senožejcev in okoličanov.

Naj navedemo najprej dva, ki sta s svojo pridnostjo in študijem dosegla največ. Janez Suša iz Dolenje vasi je postal pristaniški uradnik in kasneje direktor pristaniške pošte. Kot tak je bil tudi upokojen. Pokoj je užival v Dolenji vasi, kjer je tudi umrl. Jože Može iz Dolenje vasi je začel kot delavec, vendar se je kmalu zrinil naprej. Postal je poštar svobodne luke in je bil med delavci zelo priljubljen. Izročilo ne pove, kaj je bilo z njim po upokojitvi.

Prav tako so delali v svobodnem pristanišču v Trstu Jože Može (II.), Anton Može, Jakob Može, Franc Delak, Jože Sluga, Jakob Škamperle, vsi iz Dolenje vasi. Že omenjeni Jernej Živic iz Senožeč je delal časa tudi v svobodni luki. Zadnja leta Avstrije srečamo v svobodnem pristanišču tudi dva Gabrčana. To sta bila Jernej Švigelj in Franc, po domače Šonkin. Pridružila sta se jima tudi Jernej Može in Jernej Suša iz Dolenje vasi. K tem je treba prišteti še dva delavca iz Senožeč in dva iz Laž, katerih imen nismo mogli izvedeti.

Med pomorščake na suhem lahko štejemo Martina Ižanca iz Laž. Začel je kot delavec proti koncu prejšnjega stoletja. V prvem desetletju tega stoletja je napredoval v stražarja v novem pristanišču. Imel je štiri sinove. Kot skrben oče in gospodar je vse štiri študiral. Dva od njih sta kasneje postala celo ravnatelja generalne banke v Trstu (Banco generale).

V času Italije je zaposlitvena kriza najprej in najbolj prizadela Slovence. Nekateri starejši so bili predčasno upokojeni, drugi so sicer nadaljevali delo, vendar z zmanjšanim zaslužkom. V srcu so s Tržačani kleli »prokleta Avstrijo, ki jih je naučila jesti po petkrat na dan, medtem ko bi pod Italijo smeli le dvakrat«.⁵⁰ Med avstrijskimi pristaniškimi delavci so svoja mesta obdržali Janez Švigelj in Šonkin Franc iz Gabrč, Jakob Škamperle, Jernej Suša in Jernej Može iz Dolenje vasi, Martin Ižanc iz Laž in oba Senožejca. Kot stalni delavec je bil na novo sprejet le Franc Hrvat in iz Gabrč. Prav težko je bilo za sezonske pristaniške delavce, saj se med njimi omenja le eden, in to Jože Šturm iz Senožeč, ki je v svobodnem pristanišču delal več zim.

50 Ta stavek smo zapisali pri šestih pripovedovalcih. Med njimi naj navedemo Janeza Jelačina iz Senožeč, Franca Slugo iz Dolenje vasi in Ano Porta, roj. Krebelj, iz Gabrč. Zanimivo je, da se je to dogajalo tudi v notranjosti. Tako so na primer v Vremskem britofu Italijani spraševali domačine, zakaj tako kolnejo Avstrijo. Odgovor je bil v smislu omenjenega stavka. Prav tako v Komnu, Škrbini in Kostanjevici na Krasu.

Na vprašanje, kaj so naši delavci s Senožeškega delali v ladjedelnicah in pristaniščih, smo dobili v glavnem dva odgovora. V času Avstrije je vodstvo ladjedelnice iskalo predvsem izučene kovače, mizarje in »bognarje« (kolarje). Te so uporabljali tako pri zunanji kakor pri notranji opremi ladij. Tako je odšlo s Senožeškega v Sv. Marko nekaj mlajših kovačev in mizarjev, v starejših časih pa gotovo tudi nekaj tesarjev. Vendar je bila večina ljudi, ki so se zaposlili v ladjedelnicah, brez določenega poklica. Te so uvrstili v kategorijo navadnih delavcev – težakov, kjer je bilo izredno težko napredovati, razen seveda v vojnem arsenalu v Pulju, kjer je vodstvo sledilo razvoju in prizadevnosti vsakega posameznika in ga skušalo spraviti na mesto, kjer je vedno lahko docela pokazal svoje sposobnosti. Delavci s Senožeškega so bili v večini težaki. Težaško delo so Senožejci opravljali tudi v svobodnem tržaškem pristanišču, razen izjem, ki so navedene posebej. Delo je v glavnem terjalo celega človeka. Naši ljudje, kakor je bilo že poudarjeno, pa so bili močni in zdržljivi, zato so jih avstrijski odgovorni ljudje v ladjedelnice in pristanišča radi sprejemali.

Pod Italijo je bilo precej drugače. O kakem napredovanju ni bilo govora. Razen tistih, ki so si svoj položaj pridobili že v Avstriji, so bili vsi Senožejci le težaki. To je bilo tudi v skladu s politiko italijanskih oblasti, ki so hotele na vsak način odstraniti Slovence s kakršnegakoli vodstvenega ali vodilnega položaja. Toda tudi težaško delo je bilo sprejemljivo. Tega so se prav tako zavedali Senožejci kakor vsi ostali Primorci. Zato so, čeprav ob slabem zaslužku, vztrajali, dokler so mogli, nekateri prav do konca druge svetovne vojne in še po njej. Na mestu je prepričanje, da bomo na enake podatke naleteli tudi po drugih krajih Krasa, Brkinov in celo Pivke.

Na vprašanje, kako je bilo z zaslužkom in kako so ga uporabili, smo dobili zelo različne odgovore, od najbolj optimističnih do najbolj pesimističnih. V času Avstrije je bil zaslužek zelo dober. »Če smo dobro delali, smo zaslužili 5 do 6 goldinarjev na dan, v ladjedelnici celo 7 do 8 goldinarjev.« Res se ta zaslužek ni ponavljal vsak dan, res pa je tudi, da je bil precej pogost. Z zaslužkom so ravnali različno. Jernej Živic je na primer kupil hišo v Gabrčah, kamor se je umaknil v svoji starosti. Martin Ižanc je vlagal svoj zaslužek v otroke, ki jim je hotel priskrbeti boljši kruh, kot je bil njegov. Ivan Suša iz Dolenje vasi si je popravil hišo. Škamperle in Perhavec sta svoj zaslužek vložila v žganjarno oziroma zalogo vina. Toda vsi niso imeli take sreče. Preveč vabljivo je bilo mestno življenje, da jih ne bi zvabilo v svoj vrtinec. Tako imamo na nasprotni strani ljudi, ki so pre-

pogosto in pregloboko pogledali v kozarec in komaj životarili. V sredini pa so ljudje, ki so se za silo uredili v najetih stanovanjih starega mesta ali v predmestjih.

Pod Italijo je bilo še veliko huje. Opisani odnos do naših ljudi nas prepriča, da je v glavnem šlo za golo preživetje in za čakanje na boljše čase. Važno je bilo čakati, torej vztrajati. O tem jih niso prepričale samo politične akcije tržaških Slovencev, temveč tudi lastno – v družinah privzgojeno – gledanje na politični problem Trsta in njegovega globljega zaledja ter na gospodarsko-politični problem morja za tisto zaledje, ki je bilo s krivično mejo odrezano od okna v svet. Tega so se mnogi senožeški delavci zavedali in zato so z drugimi vred vztrajali.

Kooperacija z ladjedelnici in pristanišči

*Sekaj, sekaj smrečico,
da boš naredil barčico. (narodna)*

Ves senožeški Kras je bil še pred stoletjem in pol pokrit s hrastovimi in cerovimi gozdovi. Na meji s Pivško so rasle lepe smreke. Veliki in debeli hrasti in ceri so rasli povsod tam, kjer danes vidimo pašnike. »Debeli« hrasti, ki jih danes tu in tam še srečamo, so le borni ostanki velikega gozda ali celo »mladje«, ki so se ga le sramovali. Vse to je zginilo. Ni zginilo natančno, temveč v desetletjih trgovanja, ki je – preneseno na širše kraško in istrsko območje – ustvarilo drugo avstrijsko vojno floto in prvo veliko avstrijsko trgovsko mornarico. Ne samo to: to trgovanje je v stoletjih pomagalo ustvariti Benetke in končno tudi moderno tržaško pristanišče.

Na Senožeškem ločijo tri vrste hrasta: Pravi hrast, ki ima veliko »črnave« in je posebno primeren za barke, sladki hrast, ki ima veliko »belave« in je izpostavljen črvom, in končno cer, ki je posebno primeren za dela pod vodo (le en pripovedovalec se je temu uprl, in rekel da je cer »zanič«). Kmetje so skrbno čuvali svoje gozdove, ker so jim pomenili »finančno rezervo«. Zato so sekali skoraj izključno v kriznih obdobjih ali strogo po naročilu raznih gozdarjev ali inženirjev, ki so delali za vojno in trgovsko mornarico.

Iz pripovedovanja lahko v trgovini s hrasti in ceri ločimo več razdobj. Prvo je razdobje cerovih hlodov, ki sega v srednji vek in traja nekako do konca 18. stoletja. Kupovali so jih v glavnem beneški trgovci, ki so jih s pomočjo domačih prevoznikov vozili do morja, od koder so jih z ladjami spravljali v Benetke. Vaščani Senožeč in Dolenje vasi se živo spomi-

njajo pripovedovanj starih ljudi o dolgih tesanih cerih, ki so jih spravili na vozove in jih vozili v Trst, Devin in Štivan. Drugo je obdobje tesanih hrastov, ki zajema skoraj celotno 19. stoletje. To je obdobje, ko je Avstrija gradila svojo mornarico. Tedaj so vojni gozdarji preiskali vse istrske in kraške gozdove in s pomočjo ladjedelskih inženirjev in tehnikov določali les za posek. Pripovedovalci iz Senožeč in Dolenje vasi priznavajo, da njihovi predniki sprva niso znali ceniti lesa. Krivo raščene hraste so kot »škart« prodajali za nizke cene. Ko so pa videli, da inženirji in tehniki iščejo predvsem krive hraste, in ker so le-te dajali obtesati po točno določenih načrtih in merah, so kaj kmalu spoznali, da imajo krivo raščeni hrasti določen pomen, ki ga morajo pri ceni upoštevati. Kmetje Dolenje vasi so, po pripovedovanju, prvi spoznali, da so krivi hrasti namenjeni za ladijska rebra. Iz Dolenje vasi je šlo sporočilo tudi v ostale senožeške vasi; tako je bilo mogoče doseči večjo ceno takega lesa. V Lažah navajajo primere, ko so ladijski inženirji iskali krive hraste za premec ladij. Ti so morali biti iz enega kosa. Za takšne hraste so dosegli večje cene. Ravnih pravih hrastov je šlo sicer manj, vendar dovolj, da so se kraški gozdovi do skrajnosti razredčili. V Senožečah pravi izročilo, da so sekali ravne, lepo raščene hraste za »jarbole«. V dveh primerih so zatrdili, da je šlo za »jambore«. V enem primeru smo zabeležili, da je šlo za »velike hraste za barke«. Samo eden pripovedovalcev je odločno rekel, da so hrastove hlode namenjali za »ladijske kobilice«. Glede dolžine in debeline hrastovih hlodov smo dobili zelo različne podatke. Eni se spominjajo 6 do 8 m dolgih debel. Drugi so navajali 10 do 13 m. Rekordno dolžino so dosegli trije hrasti iz Dolenje vasi, ki so merili po 20 m dolžine. Glede debeline pa so pripovedovalci navajali primere, ki so šli od 50 do 80 cm. Le v dveh primerih je premer hrastov dosegel pri korenini 90 cm. Premer tanjšega konca je bil vedno določen na minimalno 20 cm. Tak les so v glavnem tesali doma po načrtih oziroma navodilih, ki so jih dobivali od vojaških mornariških gozdarjev oziroma tehnikov ladjedelnic. Ker pa so takšna dela izvajali le ob naročilih novih ladij, torej ne nepretrgoma, in ker je to terjalo veliko dela, domača tesarska obrt pa ni bila dovolj razvita, so včasih najemali tesarje na Hrenovicah (Laže in Senožeče), v Brkinih (Laže, Gabrče in Dolenja vas) in v Čičariji (Senožeče, Potoče in Senadole). Tesali so jih – kakor pravijo – v »kvadre«. V tem času so v okolici Senožeč posekali tudi marsikatero ravno smreko. Le-te so bile namenjene za jambore in »lantine«, tj. križe. Omenjajo se dolžine od 20 do 33 m. Tak les so vozili naravnost v ladjedelnice. Kot kraji, ki so les naročali, se omenjajo Trst, Koper, Milje in

Piran, pa tudi Pulj, Benetke, Reka in v enem primeru Tržič (Monfalcone). Kraji sami nam povedo, da je šlo za les, ki je bil namenjen tako trgovski kakor vojni mornarici. Sekanje, spravlanje in tesianje lesa po načrtih, ki so jih dobili od tehnikov in gozdarjev, nam pove, da je šlo za zavestno kooperacijo z ladjedelnici, vojno mornarico in v nekaterih primerih tudi s posameznimi ladjarji, kakor je bil na primer Karlo Jeleršič iz Trsta.

Tudi v tem razdobju so še vedno sekali cere in jih deloma tesane, deloma pa neobtesane vozili na železniško postajo v Divači, od koder jih je železnica prevažala v Benetke. Če pa so bili ceri namenjeni v Trst, so jih domači furmani vozili s svojimi vpregami naravnost v pristanišče.

To razdobje traja nekako do konca osemdesetih let 19. stoletja, ko so v pomorstvu dokončno prevladale železne ladje na parni pogon. Male istrske ladjedelnice so pa še vedno gradile razne tipe lesenih transportnih ladij za obalni promet ter večje lesene ribiške in športne barke, ki so še vedno potrebovale kraški les. Vendar se je trgovina z lesom v tem času precej spremenila. Z razširitvijo žag, kakor so na primer »venecijanke«, predvsem pa tračne žage na parni pogon in na petrolej, ki so jih v naših krajih, predvsem pa v neposredni bližini Trsta (Rojan, Opčine itd.), postavili razni lesni trgovci, se le-ti vmešajo kot posredniki med ladjedelnici, pristanišči in drugimi uporabniki lesa ter kmečkimi proizvajalci. V tem času začne propadati tesarska obrt, ki jo nadomestijo mnogo bolj natančne žage. Na žagi so trgovci lahko v veliki meri izkoristili tudi »krajni-ke«, iz katerih so delali deske ali krajše in tanjše tramove in si s tem povečali zaslužek.

V tretjem razdobju, ki traja od konca osemdesetih let do prve svetovne vojne, se lesni trgovci pojavijo tudi v obravnavanih krajih. V Senožečah in okolici omenjajo lesne trgovce iz Trsta (Vižintin), iz Rojana (Cencio), iz Senožeč (Počkar in Suša), iz Kozine (Ivančič) in od drugod. Med omenjenimi je bil Cencio tudi žagar. Senožejci in Lažani se spominjajo predvsem »gosпода Maralika«, ki je »imel staro mošnjo s cekini« in je kupoval hrastove hlode za ladjedelnice. Za hlode je bil pravi specialist.

Trgovci so si prizadevali monopolizirati trgovino z ladijskim lesom, vendar jim to ni popolnoma uspelo. Posamezni kmetje iz Laž, Dolenje vasi in Senožeč so še vedno vozili svoje hraste mimo trgovcev naravnost v tržaške ladjedelnice ali v pristanišče, kjer so jih prevzeli predstavniki koprške, včasih tudi piranske ladjedelnice. Šlo je v glavnem za naravne, neobtesane hrastove hlode; vendar imamo tudi v tem obdobju določene kmete, ki so dosegli prodajo po načrtih doma tesanega hrastovega lesa.

To so dosegli predvsem Senožejci in Gabrci. S tem načinom so pri ceni lesa bistveno pridobili. Treba pa je reči, da so trgovci škodovali stari ladjedelniški kooperaciji, ki se je precej zmanjšala. V tem razdobju je bistveno padla trgovina s ceri oz. piloti za Benetke. Precej cerov so lesni trgovci kupili za novo tržaško pristanišče.

Četrto razdobje senožeške lesne trgovine se začne takoj po prvi svetovni vojni. Obnovitev male obalne flote je terjala mnogo lesa. Tržaški, koprski, piranski in beneški trgovci so iskali hraste po vsem Krasu. Tako so prišli tudi v Senožeče, Dolenjo vas, Potoče in Laže. Kakor prejšnji trgovci, so tudi oni iskali predvsem »kljukaste« hraste. Povedali so odkrito, da jim služijo za večje barke. Navadno so šli naravnost v gozdove, kjer so les označili in ga dali posekati. Po sečnji so les sortirali po naravnih krivinah in ga dali prepeljati na žage v Rojan in na Opčine. V prvih časih Italije se je še vedno zgodilo, da so les prodali mimo lesnih trgovcev naravnost ladjedelnice. Največji kupec je bila ladjedelnica v Kopru. Sledila je piranska in končno reška ladjedelnica. Le-te so še vedno pošiljale svoje tehnike, ki so les izbirali po trenutnih potrebah in načrtih. Navadno so hoteli imeti neobtesane, samo okleščene hraste. Kdaj pa kdaj so jih dovolili tudi obtesati. Bistvene razlike pri ceni pa ni bilo več. Tak les so domači furmani zvozili mimo lesnih trgovcev v ladjedelnice v Kopru ali Trstu. Zgodilo pa se je, da so ga peljali tudi v Piran in na Reko.

Značilnost tega razdobja je v tem, da so lesni trgovci iskali lepe ravno raščene hraste. Ker so ljudje v Lažah vedeli, da gredo v Benetke, so nekoga trgovca premotili in mu prodali cere. Sam ni bil strokovnjak za les in je vso naročeno količino kupil. Ko se je pa vrnil, se je pogodil z ljudmi, da mu smejo dati po en cer na vsakih devet hrastov. Po tej pogodbi je za celotno občino obveljalo pravilo, da so trgovcem prodajali kontingente lesa, kjer je bilo 90 odstotkov hrastov in 10 odstotkov cerov. Seveda so ceno postavljali trgovci, tako da so bili kmetje precej oškodovani. V Benetke so namreč pošiljali le cere, medtem ko so hraste prodajali kot gradbeni in pohištveni les.

Druga značilnost tega obdobja je bila v tem, da so Italijani od časa do časa kupili po cel gozd in ga dali posekati. Včasih so tak les rabili za železniške »švelerje«, včasih pa tudi za druge potrebe. V Dolenji vasi smo za beležili primer, da so v zimi leta 1938–1939 dali posekati ves cerov gozd. Iz tako posekanih cerov so dali narediti po 10 do 12 m dolge »pilote«, ki so jih domači tesarji le oklestili in na enem koncu ošilili. Tako pripravljene pilote so naložili na kamione in jih odpeljali v Benetke. Rečeno je bilo,

da so jih uporabili za »mestne ceste«. Bodi kakor koli, naši kmetje so pod Italijo – razen v primerih, ko je šel les naravnost v ladjedelnice – prodajali svoje hraste in cere pod realno ceno. Mnogi pripovedovalci pa so poudarili, da je bilo treba vzdržati, in to iz dveh razlogov: »Dokazati smo jim hoteli, da ne morejo brez nas, in denarja smo bili potrebni, ker je bilo celotno obdobje Italije za nas obdobje krize.« Poleg tega pa je tej trgovini botrovala želja po nadaljevanju tradicije, po prisotnosti na morju in v obmorskih mestih.

Tako pridemo do osvoboditve. Jasno je, da so naši kraški gozdovi le še senca tistih velikih gozdov, o katerih priča ljudsko izročilo. Vendar je na Senožeškem še vedno ostalo lepo število hrastov, ki so uporabni v ladjedelnicah. Tradicija o njihovi uporabnosti je bila še vedno živa v naših osvobojenih mestih v Istri. Tako so razni zasebni ladjedelci oziroma izdelovalci čolnov v Izoli, Kopru in Piranu, in to Italijani, Slovenci in Hrvati, stopili v zvezo s senožeškimi kmeti. Tako je spet padel marsikateri hrast, namenjen našemu novemu ladjedelstvu. Zanimivo je, da so iskali »kljukaste« in ravne hraste, torej naravno raščena rebra in kobilice. Ohranila se je tudi stara označba, ki pove, da so bili posekani hrasti namenjeni »za jarbole«, čeprav je šlo za rebra in kobilice. Za naše sedanje ladjedelce so po vojni sekali hraste v Senožečah in Dolenji vasi.

Benetke so se prav tako zopet obrnile na Kras. Senožejci so po vojni izvozili v Italijo lepo število cerovih in hrastovih hlodov, ki jih stalno potrebuje mesto ob laguni. Torej tudi v tem pogledu ne morejo pozabiti svoje preteklosti.

Iz vsega povedanega je razvidno naslednje:

1. Večina senožeškega lesa je šla v ladjedelnice, za gradnjo pristanišča, za utrjevanje beneških tal in za podobne pomorske potrebe.
2. Če so le mogli, so Senožejci prodajali svoj les in druge pridelke mimo trgovcev – posrednikov naravnost potrošnikom.
3. Vse dokler so prodajali po načrtih tesan les, so bili resnični in zavestni kooperanti ladjedelstva in pristaniških dejavnosti. Pojav tračnih žag je kooperacijo sprva zmanjšal, nato pa skoraj popolnoma uničil. Vendar je zavest sodelovanja s pomorskimi ustanovami ostala še dolgo živa.

Lokalna trgovina

Prišel je trgovčič mlad (narodna)

Senožejci so trgovali tudi z drugim lesom. Vojaški mornariški gozdarji so iskali beli gaber. Tudi črni gaber jim je prišel prav, če je bil »lepo« raščten (vzeli so ga namreč le v primeru, če je bilo drevo grdo raščeno). Govorili so, da rabijo gaber za puškina kopita. Dalje je za vojsko padel marsikateri oreh. Prav tako je vojska iskala češnjev les. Posekan les so iz Laž, Senožec in Dolenje vasi zvozili na železniško postajo v Divačo. Od tod do vojaških tovarn je vozila železnica.

Senožejci so, kljub sedanjim kritikam, znali izkoristiti svoj les do kraja. Kar je ostalo od hrastov, so razžagali ali v »klafrska« ali v 25 cm dolga polena, ki so jih potem vozili v Trst raznim strankam za kurjavo. Iz vejevja dreves so izdelovali »fašče«, tj. butarice, ki so lahko služile za podkurjenje ali za kurjavo krušnih peči. Tudi to so vozili v Trst. Nekaj so jih prodali na trgu ali po hišah, večino pa so pokupili tržaški peki.

Okoli Gabrč so rasle lepe smreke. Tudi te so posekali. Deloma so jih prodali kot gradbeni les, deloma so šle v ladjedelnice za jambore in križe. V gozdovih Laž in Dolenje vasi ob mejah katastrske občine so sekali bukev. Bukovo hlodovino so prav tako vozili v Trst. Večina pripovedovalcev je trdila, da je bila trgovina le dodatek h gospodarstvu. Kmet ni mogel živeti brez dodatnega dohodka. Zato se je z enim očesom oziral v gozd, z drugim pa v Trst, ki je bil nenasitni kupec vsega, kar mu je lahko kmet dal.

Hvaležen prodajni artikel je bilo seno. Trst je bil velik potrošnik sena. Le-to je deloma služilo za vojsko (tako v Avstriji kakor v Italiji), deloma so ga pa prodajali tisočem furmanov za konje in vole. Zaradi prodaje sena so zgodovinarji tožili, da so ljudje na Senožeškem pozabili na živinorejo.⁵¹ Poleg sena je šlo na tržaški trg precej krompirja in sadja.

Proizvoda, na katera so vsi Senožejci in okoličani sila ponosni, sta pivo in led. Svoje pivo označujejo kot najboljše pivo na svetu. Preko Trsta so ga izvažali v Afriko in drugam. Vendar to ni bil kmečki proizvod. Zato so še bolj ponosni na svoj led. V Senožečah je bilo več čistih »bajarjev«. Dva sta bila tudi v Dolenji vasi. Kmetje so pozimi sekali led in ga spravljali v podzemne ledenice. Poleti so ga pa dostavljali večjim potrošnikom. Deloma je led služil domači pivovarni, deloma ga je kupovala pivovarna Dreher v Trstu. V velikih množinah so ga prepeljali naravnost na ladje. Pozno zvečer so ga s posebnimi pripomočki, imenovanimi »mački«, nalo-

51 Rihard 1889, 109.

žili na vozove in ga pokrili s šotorskim platnom ali vrečevino. Opolnoči pa so odpotovali proti Trstu. Najkasneje ob štirih ali petih zjutraj so morali biti v pristanišču, kjer so ga spravili v ladijske hladilnike. Senožeški led je odhajal v Afriko, Indijo in Južno Ameriko. S ponosom so prisluhnili vestem, ki so povedale, da je bil led izkrčan, češ »smo pa le nekaj dosegli«.

Naslednji zelo hvaležen prodajni artikel je bilo mleko. Sprva so mleko vozili v Trst razni mlekarji iz Senožeč in Dolenje vasi. Senožejci so pobirali mleko v Lažah, Gabrčah in v samih Senožečah. Mlekarji Dolenje vasi pa so ga pobirali v Potočah, Dolenji vasi in Senadolah. S konji in malimi vozovi so ga vozili naravnost v Trst, kjer so ga oddajali stalnim strankam po posameznih mestnih predelih.

To ni bilo gospodarno. Mnogo mleka je ostalo neizkoriščenega. Zaradi tega so se v zadnjih desetletjih Avstrije vsi proizvajalci mleka poskusili dogovoriti za ustanovitev mlekarne. To je uspelo Franzu von Garzarolliju, ki je leta 1894 organiziral mlekarno v Senožečah. Organizirana je bila kot zadruga, ki je imela svoj odbor in predsednika. Po prvi svetovni vojni so jo kmetje, ki se niso več mogli zbirati v zadrugo, dali v najem Senožejcu Ivanu Prelazu, ki jo je vodil do leta 1927. 11. januarja 1928 je bila ustanovljena živinorejska zadruga, ki je prevzela mlekarno in jo preuredila oziroma modernizirala. V mlekarni se je zbralo 2000 do 2500 litrov mleka dnevno. Kdaj pa kdaj je dnevna količina preseгла celo 3000 litrov mleka. Senožejci so mleko prinašali osebno. Iz ostalih vasi pa so ga prevažali s konji. V mlekarni je bilo mleko pasterizirano, tj. segreto do 80°, in na hitro ohlajeno v hladilniku. V času Avstrije so ga v Trst vozili furmani. V času Italije je bil organiziran prevoz s kamionom. Dnevno je odšel v Trst po en kamion mleka.

Že zelo zgodaj, tj. kako desetletje po ustanovitvi, je Garzarolliju uspelo, da je senožeško mleko plasiral v tržaški bolnišnici. Takšno pogodbo je potem sprejela tudi italijanska uprava bolnišnice. Tako so vse obdobje med obema vojnama vozili Senožejci mleko tržaški bolnišnici. Le presežek je kupovala protituberkulozna bolnica v Trstu.

Senožejci, pa tudi Tržačani vedo povedati, da je bilo senožeško mleko najboljše na Primorskem. To pripisujejo »planinskim« pašnikom, bogatim z različnimi vrstami cvetja, in pa odlični krmi. Cena mleka ni bila visoka. Pod Italijo so ga plačevali po 30 do 40 centezimov liter. Mlekarna ga je prodajala naprej 100 % dražje.

Ko je bilo mleka več, kot ga je zmogla kupiti bolnišnica, so ga predelovali v maslo. Med leti 1928 in 1932 so ga predelovali tudi v sir (npr.

»gorgonzola«, »kačkavalj« in »bel paese«). Tudi te proizvode so plasirali v Trstu.

Po drugi svetovni vojni je bila zadruga z mlekom na novo organizirana. Danes pa zbere le okoli 300 litrov mleka dnevno. Še o enem proizvodu je treba spregovoriti. To je sladko oglje ali – kakor ga imenujejo na vsem Senožeškem – karbon ali pečeno oglje. Tega niso delali sami, ker je značilno bolj za državne kot za zasebne gozdove. Ogljarji so prihajali s Pivškega in iz Čičarije. Z oglarstvom so začeli že v 19. stoletju in ga nadaljevali skoraj do druge svetovne vojne. Naloga domačinov je bila v glavnem v tem, da so ga prevažali od oglenic do grosistov v Trstu. Zgodilo pa se je, da so ga peljali tudi na ladje »za izvoz«, kar je zopet vzbujalo ponos.

Nadaljnji dohodek je dajala živinoreja. Do izgradnje južne železnice so bili v Senožečah živinski sejmi. Nato so Senožejci svojo živino prodajali v glavnem na trgih v Sežani, v Divači in Kozini. V Sežani je bil tržni dan vsakega 12. in 22. v mesecu. Tu je bilo prodane mnogo senožeške živine. Deloma so jo kupovali sami kraški kmetje, deloma pa so jo kupili tržaški mesarji za potrebe mesta. S sejmov v Divači in Kozini je živina odhajala v glavnem v južno Istro. Kupovali so jo po večini mornariški komisarji in civilni nakupovalci za potrebe mornarice. Kupljeno živino so vkrcali na vagona in prepeljali v Pulj. Dobre krave mlekarice so iskali in kupovali mlekarji v okolici Trsta. Ricmanjci, Dolinci, Bazovci, Gropajci in drugi so često prihajali na senožeško stran, da bi kupili krave in s tem izboljšali mlečno proizvodnjo.

Ko je furmanstvo začelo upadati in ni več prinašalo tistih dohodkov, ki so jih dosegli prej, so se posamezni kmetje začeli ukvarjati z vzrejo mesa. Gre predvsem za nekatere Senadolce in Senožejce. Do Šentjerneja na Dolenjskem so kupovali mlade junce, jih krmili z otrobi in nato prodali. Le redke takšne vole so kupili kmetje za delo. Večino so prodali mesarjem v Trstu ali Kopru. Nekateri pripovedovalci so vedeli povedati, da je to in drugo živino kupoval tržaški trgovec Rebec, ki je bil več let pooblaščen trgovec avstrijske vojne mornarice. Živino je z vlaki ali ladjami spravljaj v mornariško bazo v Pulju. Drugi pripovedovalci so nam zatrdili, da so se kmetje kdaj pa kdaj odločili, da so sami spravili svojo živino do Pulja. S tem so dosegli višje cene in vrnitev prevoznine.

Od kmečkih pridelkov, ki so jih zaupali domačim furmanom, je treba imenovati najprej krompir. Le-tega so oddajali stalnim tržaškim naročnikom ali branjevkam na trgu. Tržaške branjevke so od senožeških furma-

nov kupile tudi marsikatero vrečo korenja. Repo in zelje pa so senožeški furmani oddajali v skladišča, ki so imela priprave za ribanje in kisanje.

Tržaške perice, predvsem tiste, ki so prale za mornariške ustanove, hotele, penzione itd., so rabile mnogo pepela. Iz Laž, Dolenje vasi in Potoč so šli celi sodi pepela, ki je bil namenjen pericam. Zbirali pa so le bukov in hrastov pepel, ki je bil najbolj primeren za lug. Cena ni bila visoka, a tudi ta dohodek je nekaj pomenil. Končno je treba omeniti, da so furmani odpeljali v Trst tudi marsikatero vrečo črne, iz preperelih hrastovih čokov izkopane zemlje, ki so jo prodajali tako cvetličarnam kakor posameznim gospodinjam, ki so gojile lončnice.

Torej je razvidno:

1. Za vse kmečke pridelke v Senožečah in okolici so glavni kupci primorska mesta, predvsem Trst.
2. Spričo množice kupcev ni bilo težko plasirati kmečkega blaga.
3. Vojska se pojavlja kot posredni in neposredni kupec določenega lesa in živine.
4. Ponos kmečke trgovine pa niso njivski ali gozdni pridelki, ki se prodajajo na trgu ali po stanovanjih, temveč tisti, ki prestopijo obrežje in so namenjeni za »izvoz«.

Furmanska postaja

*Jaz bi pa rada furmana,
oj furmana ... (narodna)*

Senožeče moramo obravnavati tudi kot tranzitno postojanko. Ohranjena rimska cesta dokazuje, da je tod šel promet med Istro in rimskim mestom Tergeste na eni ter Emono, Celejo, Poetovijem in drugimi rimskimi kraji v srednji Evropi in na Balkanu na drugi strani. V srednjem veku so tod hodili slovenski, italijanski in drugi tovorniki, ki so trgovali na relaciji med primorskimi mesti in zaledjem. Z izgradnjo ceste Dunaj–Trst, ki jo senožeško izročilo v celoti pripisuje Mariji Tereziji – zato tudi spoštljivo ime »cesarska cesta«, na katero so zelo ponosni – se pa razvije zelo intenziven prevozniški promet, ki ga z eno besedo označujejo kot furmanstvo. Najbolj intenzivno je bilo do dograditve južne železnice in dokler ni Rakek prevzel vloge lesnega trga, ki je prej pripadal Senožečam. Od tedaj pa se je vloga Senožeč vedno bolj krčila, čeprav je mnogo lesa in drugih proizvodov še vedno šlo z vozmi po »cesarski cesti«. Pred prvo svetovno

vojno je furmanstvo naglo upadalo. Po vojni pa je spet nekoliko oživelo. Razen v kriznih letih od 1928 do 1932 je bilo precej intenzivno do leta 1937, ko je začelo naglo odmirati.

Na osnovi pripovedovanja vsaj 20 pripovedovalcev smo lahko ugotovili štiri glavne vrste furmanstva:

1. Domače furmanstvo z domačim in tujim tovorom na daljše relacije;
2. furmanstvo, ki je prišlo do vasi ali šlo skozi vas;
3. preprežno furmanstvo in
4. priprežno furmanstvo.

1. Domači furmani so v večini primerov vozili domači tovor s Senožeškega v Trst ali Koper in bolj poredko v Trzič. Krajše fure so opravljali do Divače, Sežane in Kozine. Večino daljših fur so opravljali s konji, krajše pa z voli, včasih s kravami. Tovor domačih furmanov je obsegal v prvi vrsti hrastovo, cerovo, bukovo, orehovo in češnjevo hlodovino, smreke, deske, drva za kurjavo, sladko oglje, »fašče«, seno, pivo, mleko, led, krompir, zelje, repo, korenje, sadje, pepel in cvetlično zemljo; pri tem velja omeniti, da so sadje, pepel, cvetlično zemljo in njivske pridelke sprejemali le kot dodaten, tj. neobvezen tovor, ki je le izboljšal zaslužek.

Navadno so vozili po dvakrat na teden, nekateri pa tudi trikrat do štirikrat. V takih primerih so naložili nove vozove takoj po povratku domov, nakrmili konje ali vole, povečerjali in takoj odpeljali proti Trstu. Zgodilo se je tudi, da so se vrnili samo do gostilne »Pri bajti«. Tam jih je že čakal nov tovor, ki ga je pripeljal brat ali oče ali kdo drug od domačih. Potrebno se je bilo samo okrepčati, zamenjati sedeže in odpeljati zopet proti Trstu.

V zadnjih desetletjih Avstrije je bilo v Senožečah 12 stalnih furmanov: v Dolenji vasi in Lažah po 6, v Potočah in Gabrčah po 4 in v Senadolah 5. Občasno so furali še posamezni kmetje, ki so se posvečali bolj posestvu kakor prevozništvu, a se mu kljub vsemu niso odpovedali. Za furanje so imeli hlapce.

Pod Italijo je bilo stalnih furmanov manj, več pa je bilo občasnih. Nekateri se niso zadovoljili z domačim tovorom. Tako je na primer Lojze Žetko iz Laž vozil iz Čičarije do Belluna. Čeledin Jože iz Dolenje vasi je sprejemal vse tovore od Logatca do Trsta. Suša Stanko iz Dolenje vasi je vozil na eni strani do Dravograda, na drugi strani do Krasice v Istri. Na

Koroško je vozil grozdje, s Koroške na Primorsko pa železne izdelke, ki so bili namenjeni za izvoz.

Na vozove so naložili od 20 do 35 centov tovora. Nekateri večji vozovi so zdržali celo do 45 centov. Že zaradi različnega tovora je bil različen tudi zaslužek. Pod Avstrijo je veljala fura mleka od Senožeč do Trsta 4 do 5 goldinarjev. Neposredno pred prvo svetovno vojno je cena za takšno furo narasla na 6 goldinarjev. Z navadnim vozom, natovorjenim z lesom, je furman zaslužil 5 do 6 goldinarjev. Teže otovorjen voz je lahko »vrgel« tudi 8 goldinarjev za furo. Neposredno pred prvo svetovno vojno so se tudi te cene nekoliko popravile. Pod Italijo je veljala fura v Trst do 200 lir, kar je bilo precej. Manj so zaslužili za prevoze do Divače, vendar tudi to je pomenilo zaslužek, ki ga ni kazalo zametavati.

»Vsaka palica ima dva konca,« je rekel nek pripovedovalec. »Tako je bilo tudi s furmani.« Če so bili skrbni, je bil njihov zaslužek dober in so si lahko v gospodarstvu lepo pomagali. Tako je na primer Viktor Žetko iz Senožeč samo s prevozništvom zaslužil toliko, da je kupil bivšo Dejakovo gostilno na glavni cesti z veliko »štalo« in vsem posestvom. Na podoben način je pod Avstrijo nastala Suševa hiša z gostilno in »štalo«. Drugi furmani so si popravili ali dozidali hiše, dokupili zemljo ali kupili cela posestva. Drugače pa je bilo s tistimi senožeškimi furmani, ki so radi pogledali v kozarec. Od Trsta do Senožeč je bilo precej gostiln; prilik za popivanje torej ni manjkalo. Zato je bilo tudi precej takih gospodarjev, ki so s prevozništvom zapravili pol in več posestva. »Če so se h kozarčku pridružile še karte, je zapel tudi boben.« Med furmani so se znašli tudi taki, ki so zaradi iger na karte »pustili v Sežani voz z vprego vred«. Vendar takšni zgledi niso vlekli. Ljudje so bili kljub temu vezani na Trst. »Vsi smo živeli s Trstom,« je zatrdilo nekaj pripovedovalcev. In zato so svoje pridelke še vedno vozili tja, ne glede na nevarnosti.

2. Senožejci pravijo, da je šla skozi njihovo vas največja »furnga« vseh časov. To je sicer precej pretirano, vendar velja poudariti, da so šli skozi Senožeče furmani iz Notranjske, Gorenjske, Dolenjske, Koroške in Štajerske. Mnogo je bilo tovorov, ki so jih vozili avstrijski Nemci, Madžari, Hrvati in celo Čehi. K prevozniškem se je pridružil še ves osebni promet iz zaledja proti Trstu. Čeprav je bila cesta široka, je nemalokrat prišlo do zastojev. To je tudi razumljivo, če je šlo samo v eno smer po 600 voz na dan. Včasih se je to število celo povečalo, tako da so našteji do 1000 voz na dan v obe smeri. Ob takšnih primerih so stali sredi ceste žandarji na konjih, da so delali red. Tu in tam je kak žandar ošvrknil z bičem speče-

ga furmana, da je šlo lažje naprej. Kolone voznikov so bile dolge tudi do 6 km. Do zastojev je prišlo tudi takrat, ko so se furmani vračali, vendar ker niso bili toliko otovorjeni, je bilo precej lažje napraviti red. Kljub temu je treba poudariti, da so pripombe tistih pripovedovalcev, ki so trdili, da je bilo tedaj v Senožečah zelo živahno, popolnoma na mestu.

Zelo težko je bilo ugotoviti, kakšne tovore so vozili »tuji« furmani skozi Senožeče. Razen karbona, hrastov, sena in smrek, ki so jih vozili Hrenovčani in prebivalci drugih vasi pod Nanosom in okoli Postojne, se je zdelo vprašanje tovora dokaj nejasno. Po drobcih, ki so jih navedli razni pripovedovalci, smo le sestavili delni seznam tovorjenega blaga. Notranjci, predvsem Planinci, Cerkniki, Begunjski in drugi furmani iz te okolice, so vozili ogromne hoje, včasih surove, največkrat pa obdelane. Poleg tega so od tam vozili »Iantine«, »bordonale«, »merkantile« in drug obdelan les, ki so ga rabile ladjedelnice na naši obali in po svetu. Kako dolgi so utegnili biti jambori, naj v ilustracijo pove tale primer: Pred gostilno »Pri bajti« nad Senadolami se je ustavil voz s takšnim jamborom. Konji so za kakšnih 10 m že prešli hišo, zadnjemu koncu pa je še zmeraj precej manjkalo do hiše. Izmera dolžine hiše nam pove, da je bil jambor nad 60 m dolg. Takšni primeri niso bili pogosti. Ljudje se spomnijo jamborov, ki so merili nekako od 20 do 43 m. Pogosti so bili jambori med 30 in 33 metrov dolžine. Gorenjci, predvsem Škofjeločani, so vozili »železne palice« in pločevino. Prav tako so gorenjski furmani vozili težke sode z žebli, ki so merili tudi do 14 »palcev«, dalje kmečko orodje, kot so motike, krampi, lopate in kose, kar je bilo vse namenjeno izvozu. Železo je prihajalo tudi iz Koroške in Štajerske. Vozili so ga v glavnem Dravograjčani in Velikovčani. Precej pogosto so iz Štajerske in Gorenjske vozili ogromne sode sadjevca. Pogosti so bili tovari klobukov in klobučevine. Iz Dolenjskega so prihajale procesije tovorov z ribniško suho robo in vrvmi vseh tipov. Predvsem pa je šlo iz notranjosti Slovenije v Trst ogromno sladkega oglja. Dalje so vozili sode, surovo volno in konopljeno prejo. Od kmečkih pridelkov so se najčešče pojavljali vozovi (velikokrat parizarji) s prosom ali ajdo. Neposredno pred prvo svetovno vojno so šle proti morju velike količine fižola. Iz Dolenjske in Notranjske, nemalokdaj tudi iz Gorenjske in Koroške, včasih tudi s Hrvaškega, so na posebno prirejenih pokritih vozovih prevažali meso. Zaklane svinje, voli in teleta so na kavljih viseli drug poleg drugega. Na takšen voz so spravili tudi do 100 prašičev ali telet. Bilo je nujno, da so imeli ti vozovi v prometu prednost zara-

di kvarljivega blaga. Med drugimi je stalno prevažal meso neki Andrijačič iz Cerknice, »mož, ki je veliko pel in veliko pil«.

Iz Trsta so vozili »cukrenc«, tj. sladkor v sodih, kavo v sodih, južno sadje, vse vrste kolonialnega blaga, moko, koruzo, uvožene tkanine, rudnine, olje, vino, soljene ribe, predvsem slanike (po domače: arnike), sol, klesan kamen in drugo blago. Tovori, ki so šli iz Trsta v notranjost, so bili precej lažji od tistih, ki so šli iz notranjosti v Trst. Zato je razumljivo, da je bila ena stran ceste manj zvožena kot druga.

3. Mnogi tuji furmani so imeli svoje prevoze organizirane tako, da so svoj tovor pripeljali le do Senožeč. Tu jih je čakala domača preprega, ki je prevzela tovor in nadaljevala prevoz do kupca. Tej vrsti domačega furmanstva so rekli preprežno furmanstvo. V takšnih primerih je šlo v glavnem za les, tj. hlodovino, deske, jambore in drug povezan leseni tovor. Z »vintami« (vitli) so dvignili tovor najprej na sprednjem koncu, odstranili celotno prednjo premo in jo nadomestili z drugo. Nato so isti postopek ponovili z zadnjo premo. Če je imel voz tri preme (to je bilo značilno v glavnem za prevoz jamborov), so zadnjo in srednjo premo zamenjali istočasno. Tovor so ponovno povezali na preme in »voz« je bil pripravljen za pot. Ko je skrb za tovor prevzel domači furman, so tujci lahko odpotovali domov. V zadnjih časih Avstrije so jambore, lantine pa tudi dolge hraste prekladali na »borjaču« Mušičeve gostilne. V starejših časih pa se je to dogajalo tudi na borjačih Dejakove, Moravčeve, Prelazove in še katere druge gostilne. Glavno je bilo, da je bil prostor tako velik, da je omogočil prekladanje.

Posebej je treba poudariti, da je šel tako dolg les naravnost v ladjedelnice, če pa je bil namenjen za izvoz, naravnost na ladje. Ker so tuji furmani navadno prišli popoldne in so čas do večera uporabili za prelaganje tovara na druge vozove, so v večini primerov prespali v Senožečah in se vračali šele naslednji dan.

4. Posebno težki in dolgi vozovi, ki so potovali v Trst ali preko Divače v Istro, so potrebovali pomoč, da so speljali čez grič Gabrk. To je bilo potrebno predvsem za gabrške »ride«, kjer je bilo treba krmariti voz tudi z zadnjo, včasih pa tudi s srednjo premo. V takšnih primerih so priskočili furmanom na pomoč domači »forajtarji«, tj. priprežniki ali priprežni furmani. Teh je bilo nekaj v Senožečah in nekaj v Gabrčah. Priprego so lahko sestavljali konji ali voli. Zaradi težav v ovinkih, so bili voli uporabnejši. Speljati ovinek – to je bil najtežji del vsake »fure«. Navadno so vozove krmarili tako, da so odvezali zadnjo soro od tovara in usmerili

zadnjo premo proti desni strani ovinka, medtem ko so s prednjo premo šli po sredini ceste ali po skrajni levi – odvisno od dolžine tovora. Tako so se ravnali v levem ovinku. Ravnanje v desnem je bilo ravno nasprotno. Takšna vožnja čez Gabrč je bila zelo težavna in je lahko trajala dve do štiri ure. Ko je bila vzpetina z ovinki premagana, so se »forajtarji« vrnili domov, da so vprežno živino nakrmili in spočili ali pa prevzeli nov voz.

Če o furmanstvu govorimo na splošno, moramo s pripovedovalci vred ugotoviti, da je bil to izredno težak poklic. O težavnostni stopnji priča star rek, ki smo ga zabeležili tako v Senožečah kakor v Lažah, Dolenji vasi in Gabrčah. Marsikateri oče, ki se je namenil sina izučiti za »na cesto«, je o njem rekel: »Prej bi ga doštudiral za župnika kakor za furmana«. V reku je velika resnica. Furman je odgovarjal za vprego, voz, tovor in morebitne sopotnike. Moral se je znajti v vseh kritičnih situacijah, ki so ga lahko doletele na cesti. Za tovor je odgovarjal lastniku in kupcu. Moral se je znajti pred trgovcem ali končnim kupcem tovora, moral je biti knjigovodja in blagajnik ves čas od odhoda do prihoda spet domov, tj. do obračuna z gospodarji tovora in vprege o vseh stroških in prejemkih na poti.

Na cesti so prežale na furmane razne nevarnosti. Najvažnejša je bila morda burja, ki je prevrnila marsikateri voz sena pa tudi drugega tovora. Gabrč je po burji prav tako znan kakor na primer Ajdovščina. Senožejci prav za prav pravijo, da so na Gabrku »tri burje: ena suče, ena muče in ena ob tla meče«. Če se burja združi s snežnim metežem, je še huje. Marsikateri furman je na tem odseku cesarske ceste tako premrznil, da je padel z voza in so ga komaj našli. Tako se je na primer zgodilo Grilovemu Martinu iz Hrenovic. Bil je star možak in »rojen furman«. Na neki vožnji po divaški cesti je od mraza zgubil zavest in se je zvrnil v sneg. Njegovi konji so prišli sami do »Bajte« in tolkli z gobci po vratih. Stari Bajtar, ki je poznal vse konje, je spoznal tudi te in je organiziral ljudi, da so šli Martina iskat. Prinesli so ga v cestarsko hišo, kjer je moral ostati celih osem dni. Posledica dogodivščine je bila, da so mu odpadli zmrzli prsti.

Kako nevarna je bila burja, naj potrdi še zgodba o cesarju. Cesar (najbrž Franc, okoli leta 1818) je z družino in spremstvom potoval z Dunaja proti Trstu. Ko je prišel na Senožeško, je burja pošastno pihala. Snežni metež je bil tak, da so cesarske kočije obstale v zametih pri Škrlevcah (ledinski kraj 2 km od Senadol). Enemu cesarskih kočijažev se je posrečilo, da se je privlekel do »Bajte« in prosil gostilničarja za pomoč. »Bajtar«, Simon Vitez iz Senadol in še štirje pivci, ki so tam sedeli, so se odpravili reševati. Najprej so rešili otroke in jih prinesli v gostilno. Nato so šli po cesari-

co in ostale ženske. Končno so rešili še cesarja in spremljevalce. Zanimiva je predstava, ki so jo imeli cesarski otroci o naših ljudeh in krajih. Ko so bili že v »Bajti« na toplem, so prisotne vprašali, če jih bodo »kmalu umorili«. Potrebno je bilo dolgo prigovarjanje starega Bajtarjevega očeta, ki je bil »trinajst let soldat« in je znal nemško, da so se pomirili. Cesar je bil tedaj prisiljen, da je ostal nekaj dni v Bajti (po drugi inačici v cestarjevi hiši).

Druga nevarnost, ki je prežala na cesti, so bili cestni roparji. Med Trstom in Ljubljano je bilo nekaj pripravnih krajev za napad na furmane. Znamenita Ravbarkomanda pri Postojni je bila samo eden njih. Med Postojno in Trstom je bilo nevarno vse do Bazovice. Med kraji, kjer so se roparji radi zadržali, je bil tudi Gabrk med Senožečami in Senadolami. Pripovedovalci so enotni v tem, da je bilo včasih mnogo slišati o cestnih roparjih, ki so prežali na furmane. Zgodilo se je, da so tudi koga ubili. Tako so na primer leta 1913 ubili nekega Škrjanca iz Senadol. Vendar so se zmotili v osebi. Čakali so gospodarja, v roke jim je pa prišel hlapec. Tako so ostali brez plena. Drugič so napadli in izropali poštni voz, ki je peljal pošto iz Trsta proti Dunaju. Govorili so, da je prišla tolpa iz Trsta, vendar je niso nikoli našli. Celo v času Italije so cestni roparji udarili na posamezne furmane. Toda furmani so se po večini znali braniti. Poleg sebe so imeli pripravljen kol, s katerim so usekali po napadalcu. Pri napadih je bila vedno odločilna hitrost. Spočiti konji so se napadalcev prej rešili kakor utrujeni.

V »Ključu«, tj. v ostrem ovinku med Senožečami in Razdrtim pri odcepu za Laže, je strašil »Ključec«. Kaj so si pod tem predstavljali, je težko reči. Poudariti je treba, da so tod mimo peljali »že v veselem« stanju, kajti obisk senožeških gostiln je bil skoraj obvezen. Zato ni čudno, da jih je poplesavajoča lučka, ki je migotala kakih 100 do 150 metrov od ovinka, prestrašila. »Ključec« pa je bil kaj nenevaren »ropar«. Bil je namreč nekoliko omejen Ključarjev gospodar Anton Žetko, ki je v temnih nočeh »pasel svoj firbec« na furmanih in se jih je najbrž bolj bal kakor oni njega.

Iz Trsta so se furmani vračali različne volje. Včasih so bili veseli, včasih žalostni. To je bilo odvisno od posla. Če so posel dobro opravili, so bili veseli, v nasprotnem primeru žalostni. »Vsega je bilo!« je pred leti rekla Rezika Franetič, gostilničarka »Pri bajti«. »Včasih so prišli trezni, včasih pijani. Slabši je bil posel, bolj so utapljali svojo žalost v vinu.« Ne glede na vino je treba poudariti, da je bil furmanski poklic izredno težak. Treba je bilo zdržati vso pot do Trsta, ki je za nekatere trajala tudi po več dni, v budnem stanju. Treba je bilo skrbeti za tovor, paziti na kupce in tako

dalje. Zato ni čudno, da jih je ob lažjem tovoru na poti nazaj premagala utrujenost in da so na vozu zaspali. Imeli pa so čudovito zdresirane konje. Le-ti so namreč začutili, da z gospodarjem nekaj ni v redu. Vozili so seveda naprej, ampak »samo do prve gostilne«. Tu so se ustavili. Navadno je gostilničar zaspane zbudil, da so kaj pojedli in popili. Ko so poskrbeli tudi za konje, so odšli naprej. Če so na vozu ponovno zaspali, so jih konji spet ustavili »pri običajni gostilni ob cesti«. Zato ni čudno, če so »prišli včasih domov brez ficka«. Prav tako ni bilo čudno, če so žene doma »zagnale cel rompompom«, kakor se je izrazila zdaj že priletna hči Bajtarjeve Rezike.

Tako je bilo. In vendar je šel po teh cestah neprekinjen promet od zime do zime, vsak dan in vsako noč.

Nekateri pripovedovalci trdijo, da so postajali furmani ob takem življenju kronični pijanci in da je bila to njihova »glavna značilnost«. Drugi spet opisujejo furmane kot trezne in skrbne može. Najbrž imajo prav eni in drugi. Bilo je pač vsakega po malo. Eni so se zapili in zgubili še tisto malo, kar so imeli, drugi so pa zaslužili in si kupili hiše in posestva, kakor smo že ugotovili. Popolnoma jasno je, da so bili pijače potrebni. Vožnje v žgočem poletnem soncu in v največjem zimskem mrazu so ljudi izčrpavale. Zato je bil postanek v gostilni potreben, saj so tu dobili tudi okrepčilo poleg pijače. Pili pa so v glavnem vino, poleti pa teran (»teran ni vino, temveč zdravilo«) in pivo. Liter ali dva za družbo štirih ljudi ni bilo dosti. Res so se ne kateri ustavili v več gostilnah, ampak še zdaleč ne moremo reči, da so bili vsi furmani kronični pijanci. Nekoliko huje je bilo v času Italije, ko so prišle v modo žgane pijače. Vendar se je število kroničnih pijancev med furmani držalo neke »razumljive meje«.

Glavna značilnost, ki je bila za furmane obče veljavna, je bilo dejstvo, da »so živeli od Trsta in morja«. Brez Trsta in morja zanje ni »bilo življenja«. Nekateri so se celo izrazili, da »so živeli za morje in za Trst«, kar je težje razumljivo, če slovenski narod obravnavamo kot kontinentalen narod. Če pa pomislimo na vse našete zveze s Trstom in morjem, s pomorstvom in ladjedelništvom, z vojno mornarico in pristanišči, če dalje pomislimo na težnje po uveljavitvi v vseh pomorskih panogah, ki smo jih zgoraj našteali, če torej odmislimo tezo o kontinentalnosti, nam postane tudi to popolnoma razumljivo. Zaradi tega moramo obravnavati furmane kot elemente pomorstva. Ti so namreč do izgradnje železnice in v mnogočem tudi pozneje vzdrževali ves promet med morjem in kopnim, ti so ogromno prispevali k razvoju pomorske trgovine, mornarice in ladjedelništva. Ti so pripomogli tudi h kadrovske izpopolnitvi mornarice. Lahko

rečemo, da so bili najboljši propagatorji pomorstva. Bili so, kakor se ljudje spomnijo, čudoviti pripovedovalci. Znali so pripovedovati o vsem, kar so videli. Tako je marsikoga zamikalo morje. Pripovedovalci vedo povedati, da so furmani mnogokrat vozili s seboj dečke v starosti od 12 do 16 let, ki so jih starši pošiljali v mornarico. Furmani so jih peljali do Trsta. Tu so jih izročili mornariškemu oblastem, ki so jih potem pošiljale v Pulj. (To so bili tako imenovani mladeniči palube – schiffjunge in mladeniči stroja – maschinenjunge, iz katerih se je razvilo najmanj 30 % od približno 9000 mornariških podoficirjev avstrijske vojne mornarice, ki so prišli iz slovenskih dežel. Prihajali pa so tudi iz Češke, Sedmograške, Madžarske in Notranje Avstrije.)⁵²

Vloga furmanov se je po izgradnji železnice nekoliko zmanjšala. Toda še vedno je ostalo toliko tovora, ki ga železnice niso mogle prevzeti, da so bili furmani še dolgo nenadomestljivi. Prevoz jamborov je ostal v njihovi domeni celo prva desetletja »kamionskega prometa«. Na vsak način je furmanstvo odigralo velikansko pozitivno vlogo tako v samem razvoju pomorstva kakor v povezovanju slovenskega ozemlja z morjem.

Od ceste do obrti

Značilna za Senožeče in Gabrče – nekoliko manj za ostale senožeške vasi – je ugotovitev, ki so jo razni pripovedovalci izrekli na vedno isti način: »Vsa vas je služila furmanskemu in potniškemu prometu.« Za potniški promet velja ta ugotovitev v glavnem do izgradnje železnice, za furmanstvo pa tja do tridesetih let sedanjega stoletja. Skrb za furmane in potnike so Senožečji pokazali na različne načine. Od vseh si bomo ogledali le tri, tj. skrb za ceste, skrb za osebno počutje furmanov in potnikov ter uslužnostno obrt.

Za tako imenovano cesarsko cesto so skrbeli državni cestarji. Na stranskih prometnih cestah (npr. Senožeče–Divača, Senožeče–Dolenja vas itd.) so delali cestarji, ki jih je nastavilo okrajno glavarstvo v Postojni. Te ceste so potrebovale tolčeno kamenje ali »šoder«. To so navadno preskrbeli prebivalci celotne senožeške pokrajine. Tako je bilo na primer v Lažah določeno, da mora vsako gospodinjstvo preskrbeti na cesto po 1 m³ tolčene kamenja. V Gabrčah so bili na boljšem, ker so kopali šoder. Vaščani Dolenje vasi in Potoč so za malenkostno ceno kupovali šoder v Gabrčah, ker so bile le-te lastnik šodrišča. Tolčeno kamenje in šoder so zvozili na

52 ÖStA, KA, »Manschaftgrundsbuchblätter [predvsem za leta 1863 do 1903 je ta pojav splošno znan].«

cesto. Za ta svoj prispevek državnim cestam so dobili majhno plačilo. V starejših časih, ko gozdovi še niso bili razdeljeni, so nekateri kmetje plačevali davke s tem, da so vozili tolčeno kamenje in šoder na cesto. To so računali po »gozdnih pravicah«. Večje je imel posameznik gozdne pravice, večja je bila količina kamenja ali šodra, ki ga je bil dolžan prispevati za cesto.

Cesarska cesta, ki jo vztrajno imenujejo tudi »cesta Marije Terezije«, je bila dobro vzdrževana. Tu država ni poznala milosti. Glavna prometna žila med morjem in Dunajem je zahtevala dobro vzdrževanje, kajti ob slabem vzdrževanju bi promet zamrl, tega si pa država ni mogla privoščiti. Za vzdrževanje ceste je država določila cestnino.

Med Senožečami in Trstom so bile štiri »šrange«, kjer so vozniki plačevali cestnino. V starejših časih je bila taka »šranga« tudi »pod tunelom« v Senožečah. Cestnino so tu uporabljali za vzdrževanje vaške ceste. Zanimivost cesarske ceste je bil način vožnje. Po sedem metrov široki cesti je bila vožnja dokaj lahka. Vendar je le prišlo do zastojev. Te so povzročili različni deželni prometni predpisi. Na Kranjskem je bila predpisana vožnja po levem, na Primorskem pa po desnem pravilu. Pri Senadolicah je bila deželna meja. Tu je bilo treba plačati cestnino in prečkati cesto. Marsikdo je na to pozabil ali pa slabo manevriral. Takega voznika so kaznovali z dokaj visoko globo, ki je povečala cestni sklad. Kasneje so predpise uskladili.

Ta način vzdrževanja cest je trajal vse do propada Avstro-Ogrske. Italijani so obdržali stari način le še 15 let. V letih 1933 in 1934 je bila cesta prvič asfaltirana. Ker je bilo delo le površinsko, jo je bilo treba ponovno asfaltirati v letih 1937 in 1938. Toda tedaj je bilo furmanstvo že v popolnem zatonu.

Treba pa je bilo skrbeti tudi za druge ceste. Lokalni furmani in kmetje so potrebovali priključke od gozdov in polj do državne ceste. Urejene pa so morale biti tudi vaške ceste. Vse te stranske ceste so vzdrževali z roboto (na Senožeškem rečejo rabuta). To so sklicevali in opravljali na različne načine. V Senožečah je število robot določala srenja po potrebi (v glavnem do 10 dni na leto). Vaški župan (pod Italijo »gvardijan« ali »capovilla«) je bil zadolžen, da obvesti ljudi, kje in kdaj bodo delali, ter določil zborna mesto. Zjutraj je »klenkanje« zvona naznanilo čas zбора. Na zbornem mestu je župan odkazal delo vsakemu posamezniku. Kmetu z vozom in vprego so priznali en dan za tri navadne dneve. Število robot na družino so določali po velikosti posestva. Dodatna robota je bila v navadi, ko je bilo treba kidati sneg.

V Lažah so z roboto vzdrževali gozdne in vaške ceste ter priključek na glavno cesto. Srenja je predpisala 5 do 8 dni robote na leto. Vprega z vozom in goničem je veljala za dva delavca. V Gabrčah so se držali senožeških pravil, le da je bilo število robot določeno na največ 6 dni letno. Kot lastniki šodrišča so si kdaj pa kdaj privoščili, da so »modernizacijo« vaških cest tudi plačali.

V Potočah je bilo določeno, da je dalo vsako gospodinjstvo po 6 robot na leto. Za kidanje snega so določili dva dneva. Pri kidanju je morala sodelovati vsaka hiša. Vprego z vozom in voznikom so šteli za štiri ljudi. Ker je vas majhna, je bilo sporazumevanje za delo precej lahko.

V Dolenji vasi je soseska na javnih zborih določila razmeroma visoko število robot, tj. do 10 na leto. Roboto so razdelili po številu »maseljcev«. Štirje »maseljci« so tvorili eno »zemljo« (tj. kmetijo). Ker ima naj večje posestvo v vasi tri »maseljce«, pomeni, da so bili dolžni 10 robot samo kmetje s takšnim posestvom. Vsi ostali so delali v sorazmerju z velikostjo posestva. Bajtarji so delali le 1 do 2 dni. Tudi tukaj je bila v navadi dodatna robota za kidanje snega. Voznik z vozom in vprego je »odlegel« za 4 ljudi.

V Senadolah je roboto skliceval župan, kasneje pa občinski sluga. Računali so jo po velikosti posestva od največ 7 do najmanj dva dni na leto. Vprego z vozom in voznikom so šteli za tri ljudi. Pozimi so po potrebi določili dodatne dneve za kidanje snega. Ker je vas precej oddaljena od glavnih cest, so kidali tudi po tri dni.

Razumljivo je, da so srenje lahko število robot povečale ali zmanjšale. Ob velikih nalivih, ko so bile ceste najbolj prizadete, so po potrebi določili en dan dela za popravilo škode. Zato pa so spomladi in jeseni lahko obveznosti skrajšali. Važno je bilo, da so bile ceste vzdrževane v redu, kajti vzdrževali jih niso samo zase. Gozdarji, inženirji in trgovci, ki so kupovali les za ladjedelnice, so se s svojimi kočijami prav radi pripeljali do določenega gozda, da so svoj posel opravili čimprej in z najmanjšim trudom. Z vzdrževanjem poti so hoteli kmetje pritegniti kupce v vas, kjer so se z njimi najlaže sporazumeli – morda ob kozarcu terana ali vipavca.

Druga dejavnost, ki nam kaže, kakšna je bila skrb za furmane in osebne potnike, je gostilniška dejavnost. Izročilo trdi, da je bilo sredi 19. stoletja v Senožečah hkrati 27 gostiln. Če dodamo še po dve v Lažah, Dolenji vasi in Gabrčah ter po eno v Potočah in Senadolah in končno že imenovano »Bajto« nad Senadolami, jih je bilo na Senožeškem 36. Velika večina senožeških gostiln (20 do 22), prav tako pa tudi obe gabrški in »Bajta«, so služile izključno furmanskemu in potniškemu prometu. Kmalu po izgra-

dnji južne železnice se je začelo število gostiln polagoma krčiti. Leta 1909 jih je bilo le še 13 v Senožečah, po ena v Lažah, Gabrčah in Senadolah in dve v Dolenji vasi. Ostala je tudi »Bajta«. Torej se je celotno število skrčilo na manj kot polovico. To moramo pripisati predvsem skoraj popolni izginitvi potniškega prometa, ki je bil usmerjen na železnico, nato pa tudi počasni krizi prevoznitva.

Še leta 1913 je bilo v Senožečah 13 gostiln s prenočišči. Glavna je bila Mušičeva gostilna. Sledile so ji Moravčeva, Dejakova, Zadnikova, Tehantova, Prelazova, Hitijeva, Suševa in Boletova. Dalje je bila tu še »Gostilna pri Stari pošti«. Manjši sta bili gostilni »Pri Nacetu« in »Na Ravni«. Končno je bilo ob glavni cesti še gostišče pri »Mlakarju«, ki so ga po domače imenovali kar »hotel«.

Vsaka od teh gostiln je imela tudi po nekaj tujskih postelj. V pritličju sta bila po dva gostilniška prostora, in to eden za domače furmane, drugi pa za boljše goste. Nekatere so imele po tri in več gostilniških prostorov. Poleg navadnih gostilniških prostorov so poznali še prostor, imenovan »mala soba«, ki so mu rekli tudi »ekstra čimer«. Tu so sprejemali goste iz kočij. Pripovedovalci vedo povedati, da je bila v vsaki gostilni »črna kuhinja z napo«. Vsaka je imela tudi krušno peč, ker so vse pekle kruh za potrebe svojih gostov. Gostilniški prostori so bili navadno na pročelni strani hiše, da so lahko gostje opazovali vrvež glavne ulice in obenem pazili na svoje vprege.

Gostilne so svojim gostom nudile hrano in pijačo. Nekatere so poleg pijače nudile le suho hrano, tj. pršut, salame, klobase, sir in domači pšeničen ali ržen kruh. Druge so nudile toplo hrano. Najpogostejša in za furmane naj cenejša, vendar močna jed je bil tako imenovani »telerflajš« – goveja juha z mesom in kruhom. Mnogo so jedli polento, tako ajdovo kakor koruzno. Navadno so jo jedli z golažem. Z golažem so jedli tudi »bleke« – domače široko ali na kvadrate rezane testenine – in krompirjeve cmoke (njoki). Dalje so gostilne nudile kuhane klobase z zeljem, pražen krompir, fižol v omaki s polento, fižol v solati prav tako s polento, golaž s kruhom, razne solate in tako dalje. Po pripovedovanju sklepamo, da so za »posebne goste« skuhalih tudi kaj lažjega. Za pijačo so imeli vino, teran, kakšno šabeso, sifon in po malem žgane pijače.

Enajst gostiln je imelo še leta 1911 organizirane »štale«. Največje so bile pri Mušiču, pri Moravcu, pri Suševih in pri Dejaku. Samo te so lahko prenočile do 100 parov konj v eni noči. Računajo, da je lahko v Senožečah prenočilo do 250 parov konj hkrati. Večje »štale« so imele po enega »usluž-

benca«, ki so mu rekli »štalir« ali »štalmajster«. Ti so skrbeli za furmanske in druge konje. V njihovo kompetenco je spadalo krmljenje, napajanje in čiščenje konj. Za svoje delo niso prejeli plače, živeli so od darov, ki so jih velikodušno dajali furmani. Zadnji stalir je bil Ivan Škamperle v Mušičevi gostilni.

Furmani navadno niso najemali gostilniških sob. Skoraj obvezno so spali v štali pri konjih. To so počeli iz dveh razlogov. Hoteli so preprečiti, da bi se konji spopadli med seboj, in niso hoteli motiti »boljših gostov«, ko so sredi noči odpotovali proti svojemu cilju. Le v gostilni »Pri bajti« so spali v gostilniškem prostoru, kamor so si prinesli slamo, ki so jo pa morali zjutraj spet pospraviti. Stroga Rezika je to zahtevala, čeprav so jo vsako jutro pozdravili z razposajeno pesmijo »Terezinka zgodaj vstala«.

Pri nekaterih gostilnah so imeli pokrite šupe za vozove. Za shranjevanje pod šupami so prišli v poštev le vozovi, katerih tovor se ni smel zmočiti. Drugi vozovi so ostali čez noč na prostem. Takšno šupo je imela na primer gostilna »Pri Nacetu«.

Kaj so furmani mislili o senožeških gostilnah? Za največjo so imeli Mušičevo gostilno, za najbolj praktično so imeli gostilno »Pri Nacetu«. Imenitna se jim je zdela Dejakova gostilna. Mirna in praktična je bila Moravčeva gostilna, predvsem za tiste, ki so se vračali iz Trsta. Mlakarjevega gostišča so se furmani izogibali, ker je bilo tam preveč »ekstra gostov«. O gostilni »Pri čebelarju« v Gabrčah so govorili, da je bila najbolj poštena gostilna od Trsta do Ljubljane. Za najimenitnejšo so imeli gostilno »Pri bajti«, ki so jo imenovali tudi »gostilna za Gabrkom«, čeprav ni imela nikoli tega imena. O njej pripovedujejo naslednje. Pred »davnim časom« je stala ob cesarski cesti nad Senadolami lesena bajta. Tu je živel prednik sedanjih gospodarjev, ki si je služil kruh s tem, da je tolkel kamenje za cesto. Pa se je nekoč znašel in začel kuhati čaj in vino za potne ljudi. Ker mu je to neslo, je podrl barako in sezidal majhno hišo. Kasneje je dozidal manjšo štalo. Nato so k hiši večkrat kaj dozidali. Zato je tako »švendrasto narejena«, kakor pravi danes več kot sedemdesletna Josipina, hči pokojne gostilničarke Rezike. Na hiši se njena zgodovina precej dobro pozna, kljub modernizaciji osrednjega, stanovanjskega dela. Ob vsaki strani stanovanja so še vedno »štale«, ki pa danes ne služijo več svojemu namenu. Pozna se tudi, da so bile dozidave opravljene, »ko je bil denar pač na voljo«.

Pod Italijo se je število gostiln skrčilo najprej na 9 in kasneje na 6, kljub temu da so Italijani v Senožečah ustanovili tako imenovani »dopo-

lavoro«, bolj politično kot resnično gostilno, ki naj bi služila za raznarodovanje naših ljudi. S prenehanjem furmanstva prenehajo delovati tudi furmanske gostilne.

Vsaka gostilna je imela svojo tablo z napisom, ki je poudaril naslov ali ime gospodarja. Včasih je bil napis na sami fasadi. Ker pa so furmani prihajali tudi zvečer in ponoči in ker so pri temi tudi odhajali, so gostilničarji svoje hiše, predvsem pa dvorišča, označevali z lučmi. V ta namen so služile hlevske svetilke, ki so zdržale sunke burje. Nekatere gostilne, kakor na primer Dejakova in Moravčeva, so označevale svoje prostore z dvema svetilkama. Ena je bila pritrjena na vogal štale, druga na vogal hiše, tako da sta označevali dvoriščni prostor, kamor so spravili vozove. Tudi to kaže na skrb za tisti poklic, ki je vasi prinašal največ zaslužka.

Odnos do potujočih gostov in furmanov kaže tudi razvitost obrti. Izročilo, ki smo ga zapisali skoraj pri vseh pripovedovalcih, priča, da je bila obrt v Senožečah dobro razvita. Pripovedovalci so navajali tesarje, kovače, bognarje, sedlarje, vrvarje, mizarje, čevljarje, krojače oglarje, plehtarje, cajnarje in peke.

Med najbolj znanimi senožeškimi obrtmi je bila vsekakor tesarska. O tesarjih so nekateri pripovedovalci poročali, da so v glavnem tesali les za ladje, tj. kobilice, rebra in drugo. Še več, izročilo govori o tem, da so tesarji do izgradnje železnice delali pretežno za ladjedelnice v Trstu, Kopru in Piranu. Delali so po naročilu in po načrtih, ki so jih dobivali od naročnikov. To je spet aktivna kooperacija z ladjedelstvom, ki se je v zmanjšanjem obsegu nadaljevala, dokler niso tračne žage razvrednotile tesarske obrti. Vendar se še leta 1909 omenjata dva tesarja. Tesarskega dela je bilo včasih toliko, da so bili senožeški gospodarji občasno prisiljeni najemati hrenoviške in hruševske tesarje, ker domači niso zmogli vsega. Poleg ladjedelskega so imeli tesarji še drugo delo. Tesali so gradbeni les, železniške pragove (švelerje) in drugo. Izročilo trdi, da jih je bilo samo v Senožečah do 10, medtem ko so bili v ostalih vaseh trije do štirje. Druga obrt, ki je bila Senožečam potrebna, je bilo kovaštvo. Vsi pripovedovalci se spominjajo, da sta bila v vasi najmanj po dva kovača hkrati. V starejših časih je bilo, po istem izročilu, tudi do 6 kovačij, ki so stalno delale. Največ dela so imeli z izdelovanjem kmečkega orodja, kakor so plugi, brane, kolca, krampi, lopate itd. Izdelovali pa so tudi podkve za vole in konje, verige, okovje za vozove in za volovsko in konjsko vprego. Veliko dela so jim dajali domačini, vendar so nekateri kovači delali predvsem za furmane. Treba je bilo popravljati zlomljeno ali potrgano okovje, pretrgane verige in poško-

dovano opremo. Čas, ki jim je ostal, so posvetili izdelovanju žebeljev, ki so jih večinoma prodajali. Po merah, ki so jih navajali nekateri pripovedovalci, sodimo, da so izdelovali tudi ladijske žebelje, ki so jih prodajali v Trst.

V Senožečah je bilo nekaj družin, ki so se tradicionalno ukvarjale s kovaštvom. Ena od teh je bila Medenova, kjer je kovaška obrt izpričana vsaj od leta 1780. Druga je Grželjeva, morda nekoliko mlajša, vendar nič manj pomembna. Pod Italijo sta delala le še dva kovača. Jože Meden je delal v glavnem za domačine, Franc Grželj pa za furmane. Medenova kovačnica je še delno ohranjena.

V vasi je bilo vedno od 3 do 5 kolarjev, ki so delali za potrebe vasi in okolice, a tudi za furmane. Vsaj dva sta delala skoraj izključno za furmane. Medtem ko so ostali kolarji izdelovali v glavnem nove vozove, so se furmanski ukvarjali v glavnem s popravili vozov, s čimer so imeli dovolj posla. Kolarji so izdelovali med drugim tudi škafe, kadi, ribežne in drugo posodje in orodje, ki je bilo namenjeno tudi za prodajo na tržaškem in kopnem tržišču.

Tu je obstajala kotlarska družina Silovih. Zadnji štirje, tj. oče Jakob Sila in sinovi Mirko, Viktor in Ciril, ki so delali še pod Italijo, so izdelovali vse vrste kotlov od navadnega kotlička za polento do kompliciranih kotlov za žganjekuho in velikih kotlov za pralnice, bolnice in vojsko. Njihovi izdelki so bili znani tako na Krasu in v Trstu kakor v južni Dalmaciji in severni Štajerski. Kotlarji so delali izključno za prodajo, deloma po naročilu, deloma naravnost za tržišče. Marsikateri furmanski voz je bil naložen tudi z njihovimi izdelki.

Dalje omenja izročilo 5 do 6 čevljarjev in prav toliko krojačev. Oboje so ljudje klicali na dom, kjer so delali po nekaj dni ali celo tednov. Vendar se je nekaj čevljarjev posvetilo furmanom. Popravilo škornjev, čevljev in gamaš potujočih furmanov je terjalo precej časa in dela. Treba je bilo delati hitro, da so mogli prizadeti furmani pravočasno na pot. Zato je bila obrt upoštevana.

V Senožečah so delovali še sedlarji (sotlarji ali tudi štramacarji), ki so izdelovali konjsko opremo in posteljne blazine. Dalje so bili tu mizarji, ki so izdelovali in popravljali pohištvo, pletarji, ki so iz vrbja pletli koše, zibelke, mizne in stolne garniture za balkone in bivalne sobe, cajnarji, ki so pletli koše, košare, cajne in cajnice, vrvarji, ki so pletli vrvi vseh mogočih debelin. Vrvarje omenja izročilo le za »starejše čase«. Vedno so bili v vasi tudi peki, ki so pekli deloma za potrebe same vasi, deloma za potrebe potujočih furmanov. Ne smemo mimo oglarjev. Ti so bili najštevilnej-

ši med obrtniki. Bili so pa v glavnem »uvoženi« iz Čičarije, Pivke, Brkinov in od drugod. Oglarji so potrebovali nosače in vozače; to pa so bili v glavnem domačini.

Celoten seznam obrti priča, da je prevoznništvo prinašalo Senožejcem veliko dela. Večina dejavnosti je namreč nastala in se razvila ob furmanškem prometu. Žal je z njim tudi izginila.

Lovišča

Razen Potoč, ki so se pridružile Senožejcem, so imele vse senožeške vasi lastna lovišča. Toda če smo v Povirju⁵³ pri Sežani opazili, da so kmetje

53 Ekipa Pomorskega muzeja »Sergej Mašera« v Piranu je leta 1976 obdelovala kraško vas Povir. To je bilo poskusno, še dokaj boječe raziskovanje vasi v zaledju Trsta. Hoteli smo zvedeti za vse mogoče povezave z morjem, Trstom, Puljem in drugimi pristanišči ter vojno in trgovsko mornarico. Vas ni bila izbrana po naključju. Bogati podatki o njenih mornarjih, ki jih ima Vojni arhiv na Dunaju, so dali slutiti, da bomo našli marsikaj novega. Vendar smo izbrali PovŹir tudi iz drugega vzroka. Vas leži precej daleč tako od srednjeveške kakor od moderne ceste, ki veže Trst z Dunajem. Zato bi bilo razočaranje ob negativnih rezultatih raziskovanja manjše kakor v kraju, ki leži ob glavni tržaški vpadnici. Ko smo šli v vas, smo bili sicer prepričani, da bomo nekaj našli, morda manj, kot smo pričakovali, vendar več, kot si je mogla misliti »mlajša generacija« vaških voditeljev. Pokazalo pa se je, da smo bili oboji pesimisti. Že v prvih dneh dela je izginila vsaka bojazen. Pripovedovalci so vedeli toliko povedati o svojih zvezah z morjem, da smo se naravnost čudili. Da bi se »streznil«, smo v raziskave vključili tudi vasi Žirje, Plešivico, Brestovico, Gorenje in Merče. Negativne rezultate smo dobili samo v Brestovici in Gorenju, deloma pozitivne v Merčah, zelo pozitivne v Žirjah, naravnost presenetljive v Plešivici. Naša vprašanja so se tikala mornarjev, ladjedelcev, pristaniških delavcev, trgovine z lesom, trgovine z živino, drobne trgovine s Trstom, kulture, lova in vsega mogočega vaškega življenja. Pri tem smo zabeležili lepo število mornarjev, ki jih po virih še nismo poznali, precej ladjedelskih in pristaniških delavcev in celo tipične pomorske družine. Kar pa nas je zelo presenetilo, so bili skoraj stalni trgovski odnosi Povirja in okolice z avstrijsko vojno mornarico, ki je tu kupovala češnje, orehe, živino in še marsikaj drugega. Presenetljiv je npr. podatek, da je mornarica v določenih letih odkupila ves pridelek češenj in orehov. Toda kar daje povirski okolici odločen pomorski pečat, je trgovina z lesom. Tu smo prvič zvedeli za tesan les, ki so ga pripravljali na osnovi naročil in načrtov. Kobilice, rebra in statve za ladje so izdelovali doma in vsaj do leta 1880 vozili naravnost v ladjedelnice v Trstu ali Kopru. Šele ustanovitev tračnih žag v okolici Trsta je to trgovino preusmerila v roke posredniških lesnih trgovcev. (Primerjaj tudi Senožeče!) Dalje smo dognali, da je slovenska narodna pesem prihajala v Povir iz Trsta in da je od tam prihajala tudi revolucionarna misel, ki je naše kraške ljudi – tudi Povirce – pripravila na NOB in revolucijo. Drobna trgovina z mlekomo, jajci, maslom in nekaterimi poljskimi pridelki je bila eden od nešteti načinov boja, da bi Trst vezali na zaledje tudi v hudih časih italijanske zasedbe. Kako so bili Povirci vezani na morje in na Trst, dokazuje celo povirsko lovišče. To so namreč oddajali vsaka tri leta (včasih so to

znali izkoristiti svoje lovišče za tesnejšo povezavo z morjem, opazamo na Senožeškem, da svojih lovišč ljudje niso znali izkoristiti. Kupci oziroma najemniki lovišč so bili v glavnem domači lovci, ki so jim pri tem pomagali lovci iz Razdrtega in bližnje okolice. Res je, da so vabili tudi lovce iz Trsta, Postojne, Loža, gospodo z Orehka in iz Sežane, vendar so le-ti prihajali kot gostje, ki so plačevali določeno lovno pristojbino, vezi senožeške pokrajine s Trstom in morjem pa so prej zavirali kot pospeševali.

Pri loviščih se je v drugi obliki ponovila zgodba z železnico. Senožeški bogataši, kakor so bili Moravci, Zeleni, Dejaki, predvsem pa Garzarolliji, ki so se bahali s celo senožeško četrtjo, so mislili, da so sami sebi dovolj. Zato so vabili le prijateljske tržaške in druge lovce, ljudi, ki so jim pomagali v njihovi lastni trgovini, niso pa gledali na koristi prebivalstva, predvsem pa niso razumeli vezi, ki so prebivalstvo vezale z morjem in pomorstvom. Podobno je bilo na ostalih loviščih, ki so jih prav tako kupovali senožeški lovci.

Med tržaškimi lovci, ki so kot gostje lovili na Senožeškem se omenjajo trgovec Mayer, milijonar Praximade, direktor vrtnarije Gianelli, gostilničar Karlo Škerlavaj, zobozdravnik dr. Spongia in drugi. Le v Lažah

dobro podaljšali celo na devet let). Praviloma naj bi ga dobil najboljši ponudnik. Povirci pa z »najboljšim ponudnikom« niso razumeli tistega kupca, ki bi prinesel največjo vsoto denarja, marveč tistega, ki je lahko vasi oziroma »županstvu« dal tudi drugačne ugodnosti, npr. naročilo za les, delo v pristaniščih ali ladjedelnicah itd. Tako dobimo med kupci povirskega lovišča skoraj izključno tržaške ladjarje, kakor so Kozuliči, Martinoliči, Geroliniči, Tripkoviči, Kralji, Proti itn. Le-ti so prihajali s svojimi gosti iz pomorskih in vojnopomorskih krogov, najemali domače »plašče« in lovili po vsej širni povirski okolici (razen v Žirju, ki je imelo lastno 76 lovišče). Ob tem pa je prišlo tudi do marsikatere pozitivne odločitve glede Povircev in Povirja. V celoti smo lahko ugotovili, da je bil Povir tipičen primer simbioze med kopnim in morjem, med zaledjem in Trstom in ostalimi našimi pristaniškimi mesti, in to kljub temu, da je bil daleč od glavnih prometnih zvez (železnica ni všteta) med notranjostjo in pomorskimi mesti. Razprava z naslovom »Kraška vas Povir, primer simbioze med kopnim in morjem« se tiska v Goriškem letniku 3 1977 in je tik pred izidom. Opogumljeni z rezultati, ki jih je dal Povir, smo se letos v zgodnji pomladi odločili raziskati Senožeče kot eno glavnih furmanskih postojank na Slovenskem. Rezultati so strnjeni v pričujoči razpravi. S tem pa ni rečeno, da je o pomorskih Senožečah izrečena zadnja beseda. Nasprotno, prepričani smo, da bodo etnologi in zgodovinarji zabeležili v Senožečah in na Senožeškem še marsikaj zanimivega. Prav tako bomo gotovo dobili pozitivne rezultate po vseh glavnih krajih na slovenskih magistralnih cestah, ki so se ukvarjali s furmanstvom, lesno obdelavo, platnarstvom, vrvarstvom, čebelorejo in celo s steklarstvom. O tem pričajo zapiski, ki smo jih naredili po mnogih krajih Slovenije od morja do Prekmurja in od Koroške do Bele Krajine. Vasi Povir in Senožeče sta šele začetek proučevanja slovenskih zvez z morjem in pomorstvom.

se omenja kot lovski gost ladjar in bankir grof Economo. Kot redka gosta se v Dolenji vasi omenjata ladjarja Jazbec in Miklavčič, poleg trgovcev Rebca in Vidalija. V Senadolah se včasih pojavlja ladjar Proti. V primerjavi s Povirjem, kjer je bilo lovišče rezervirano za ladjarje, je pojav ladjarjev med senožeškimi lovci prava redkost. Isto velja za pomorske oficirje, saj se pojavlja kot gost na lovišču v Lažah, in to zelo sporadično, le kapetan fregate Anton Dolenc z Orehka s svojo družbo oficirjev, med katerimi so bili nedvomno kapetani Colloredo-Mansfeld, Pahner in Grund. Že ta imena pričajo, da bi se dalo senožeška lovišča izkoristiti tudi v smislu globlje povezave prebivalstva z morjem in pomorstvom, posebno še zato, ker so bila krajevna lovišča razmeroma bogata. Vendar se to ni zgodilo. Bogatejši sloj Senožejcev je bil preveč zaverovan sam vase in v svoje gospodarske sposobnosti. To pa je celotni katastrski občini precej škodovalo.

Boj za tržaško tržišče

Drobna kmečka trgovina s Trstom je zelo stara. Senožejci pravijo, da sega tja do ustanovitve senožeškega trga. Velik vzpon je doživela v zadnjih desetletjih avstrijske države, predvsem po otvoritvi železnice Trst–Gorica–Bohinj–Jesenice, ko so na Trst pritiskali tolminski naseljenci. Čeprav jih je od Trsta delila primorsko-kranjska deželna meja, so Senožejci in ostali okoličani posegli v to trgovino. Kljub pazljivosti žandarjev, ki so na meddeželni »kontrabant« gledali kot na pravo tihotapstvo, je trgovina »gladko« stekla in Trst je dobival tudi senožeško robo, čeprav je morala le-ta po gmajni, da se je izognila strogi postavi. Jajčarice, ki jim v Senožečah in okolici pravijo »mrkantarice«, so svoje jerbace vsakodnevno nosile preko deželne meje na sežansko stran in dalje do Trsta. Prva svetovna vojna je to trgovino precej zavrla, ker je blago večinoma odkupovala vojska. Toda s prihodom Italije je drobna trgovina zopet vzcvetela, to pot brez ovire deželne meje in, kar se tiče Kraševcev, s popolnoma posebnimi nameni.

Italija je bila že od vsega začetka v krizi. Kljub zmagi nad Avstrijo je bila politično skrajno razrvana, gospodarsko se pa ni mogla dvigniti. Revolucionarne težnje italijanskega delavstva je zadušil fašizem, ki je leta 1922 prevzel oblast. Toda fašistična vlada ni imela velikih gospodarskih uspehov. Šele v tridesetih letih ji je uspelo ustvariti navidezno blaginjo za del italijanskega srednjega sloja. Vendar tudi navidezna blaginja ni prišla do polne realizacije. Na delavstvo, male in srednje kmete, na nižje meščanstvo in male obrtnike pa je fašizem pritiskal z vsemi svojimi silami. V naših krajih je bil od vsega začetka pritisk hujši kot kjerkoli drugje

v Italiji. Poleg socialnega in gospodarskega so naši ljudje čutili iz dneva v dan hujši nacionalni pritisk. Uničenje slovenskih šol, kulturnih domov in društev, požig Narodnega doma v Trstu, vse to je vplivalo na odnos naših ljudi do novih oblasti. Že od vsega začetka so bili nagnjeni k uporu, kar se je od leta do leta stopnjevalo. Treba je bilo zdržati vse pritiske. In tu so naši ljudje izkoristili svoje stare zveze s Trstom. Mesto s skoraj 200.000 prebivalci ni moglo živeti brez neposrednega zaledja, kakor zaledje ni moglo živeti brez mesta. Zaledje je bilo slovensko. Najmanj tretjina prebivalcev Trsta je bila slovenska. Kraške vasi so to vedele. Zato so poskusile izkoristiti svojo ugodno lego in pritiskale na Trst s svojimi pridelki in proizvodi. Trst je potreboval mleko, zelenjavo, sadje, krompir, meso, drva za kurjavo in vrsto drugih stvari, ki jih je moral dobivati tudi iz zaledja. Tako so šli Kraševci v boj za tržaško tržišče. Treba se je bilo izvleči iz krize; to so lahko dosegli samo s plasiranjem svojih proizvodov. Trst je kupal, kar so pripeljali ali prinesli. Konkurenca furlanskih in južnoitalijanskih trgovcev je bila huda in je vplivala na cene našega blaga, ki so padle pod vsako razumno mejo. Tržačani so to izkoristili: boljše in bolj sveže blago so kupovali po nižjih cenah. Naše kraško blago je šlo v promet bolj kot vsako drugo tudi v letih svetovne gospodarske krize. Kljub nizkim cenam so Kraševci vztrajali in dobili v svoje roke velik del drobne trgovine z mlekom in drugimi kmečkimi pridelki. Pri tem ni igral tolikšne vloge zaslužek, ki je bil minimalen, kolikor dejstvo, da so hoteli v Trstu obstati. Trst je pomenil življenje za vse kraško zaledje, in to je pomenilo življenje za Trst. Gre za simbiozo, ki se je obdržala, kljub pritiskom fašizma, vse do napada na Jugoslavijo in začetka narodnoosvobodilne vojne na Primorskem.

Kako se je v tej tekmi za Trst obnašala senožeška pokrajina? Pripovedovalci so zatrdili, da se da »mrkantanje« dokazati za vsaj 170 let nazaj. Sprva so trgovali v glavnem z mlekom. Kmalu so se mleku pridružili še drugi pridelki: maslo, domači sir, jajca, kokoši in tako naprej. Ko pa je bila organizirana mlekarna, ki je prevzela nase vlogo prodajalca in razpečevalca mleka, se je drobna trgovina preusmerila še na druge pridelke in gozdne sadeže. »Mrkantali« so v času Avstrije, skoraj prenehali v času prve svetovne vojne, poživili svojo trgovino v času Italije. Vzrok za poživitev so pripovedovalci le deloma iskali v želji po velikih zaslužkih, ker so vedeli, da v določenih razmerah zaslužkov ne more biti. Vzrok za tako živo »mrkantanje« so iskali v tem, da so hoteli poglobiti svoje zve-

ze s Trstom in da so hoteli Tržačanom – predvsem pa novonaseljenim »čifom«, kakor so imenovali južnjake – dokazati, da ne morejo brez zaledja.

Pridelke, ki so jih nosili ali vozili v Trst, delimo na skupine:

1. Hišni in poljski pridelki, kakor so jajca, kokoši, piščanci, maslo, domači sir, ovčja skuta, domači zajci, sladko in kislo zelje, sladka in kisla repa, ohrovt (vrzote), korenje in fižol;
2. mesni izdelki, predvsem pršut, klobase in salame;
3. sadje, predvsem orehi, slive in jabolka;
4. gozdni sadeži, kakor na primer gobe, borovnice, gozdne jagode, maline, robidnice in lešniki;
5. poljsko cvetje, kakor so šmarnice (marijadevičke), ciklame (korčki), narcise (vencljevke, krancljevke, muzgalce ali medenice) in zvončki;
6. praprot proti bolham in muham ter mravljinčja jajca za ptice.

Najvažnejši so bili hišni in poljski pridelki. Le redki so bili kmetje, ki so jajca, perutnino in maslo potrošili doma. Kolikor tega niso odkupile domače gostilne, je bilo rezervirano za stalne in občasne »mrkantarice«, ki so blago zbirale po hišah in ga po dvakrat na teden odnesle v Trst. Isto je bilo s svinino. Pršute so prodajali tržaškimi gostilnam, klobase in salame pa stalnim strankam med tržaškimi gospodinjami. Le-te so večkrat – posebno ob praznikih – naročile orehe in lešnike. Od gozdnih sadežev so maline in robidnice kupili sladoledarji, vse ostalo so ženske prodale na trgu ali po hišah. Na trgu ali v cvetličarnah so prodale tudi poljsko cvetje, medtem ko so praprot in mravljinčja jajca prinašale v Trst le po naročilu.

Senožeče so bile predaleč od Trsta, da bi imele mnogo stalnih »mrkantaric«. Navadno so ženske nesle svoje blago, ko se je pač nabralo. To je lahko bilo enkrat na teden ali na štirinajst dni. Vendar lahko trdimo, da je šlo dnevno v Trst kakšnih pet do deset žensk z jerbasi iz samih Senožeč, prav toliko ali še katera več pa iz ostalih vasi. Stalne »mrkantarice« pa so bile v Senadolah in Dolenji vasi.

Le-te so zbirale jajca in drugo blago po vsem Senožeškem. Čez dan so blago nabrale, ga zvečer sortirale in nesle do Opčin ali vsaj do Frnetičev, kjer so prespale v kakšnem hlevu. Naslednje jutro pa so odpotovale v Trst peš ali z openskim tramvajem. Druge so šle na pot okoli treh zjutraj in so se pozno zvečer vrnile. Če so le mogle, so prisedle h kakšnemu furmanu. Pot nazaj so v glavnem opravile s furmani.

Najiminitnejše mrkantarice so bile iz Senadol, Štorij in Plešivice pri Povirju. Ljudje se z veseljem spomnijo Lavrinke in Vitezovke iz Senadol, ki sta hodili dvakrat na teden po vaseh ter nakupovali in odnašali kupljeno blago domov. Tudi po trikrat na teden sta nesli polne jerbase v Trst svojim strankam. Obe sta »mrkantali« že v času Avstrije, in, kolikor je bilo mogoče, varali žandarje na meji med Kranjsko in Primorsko. Svoj posel sta nadaljevali tudi pod Italijo tja do tridesetih let. Bili sta tako praktični, da sta lahko nesli po tri jerbase hkrati, enega na glavi in po enega pod vsako roko. Takšnih je bilo še več. Navadno so nesle v rokah lažje blago, npr. gobe.

V jervas je šlo – seveda odvisno od blaga – 20 do 35 kg »tovora«. Pot je trajala 4 do 6 ur in je bila precej naporna. Najboljše je bilo, če so prišle v Trst še pred šesto uro zjutraj, da so se nekoliko spočile. Okoli poldneve so že začele raznašati blago. Imele so svoje stalne stranke. Raznašale so po nekem določenem redu, ki so se ga držale stalno. Tako je šlo hitreje in so se lahko prej odpravile domov. Nekatere so se obvezno ustavile pred tržaško bolnišnico. Ko so tukaj prodale del blaga, so šle naprej. Raznašanje je trajalo dve do tri ure, včasih tudi nekoliko več.

V letih krize so se »mrkantarice« navadile, da so se s svojimi strankami dogovorile za zamenjavo. V zameno za jajca, maslo in drugo so nosile sladkor, kavo, riž, makarone in druga živila. Včasih so prinesle kak »firtah«, »facol«, nogavice, majice, glavnike, podkitnike pa tudi kakšno krilo in podobno. Ta trgovina je trajala vse do druge svetovne vojne.

»Mrkantarice« niso bile vedno domačinke s Krasa. V Laže je na primer hodila neka »Trještinka«, ki je pobirala jajca in maslo. Tržačanke so kupovale tudi v Gabrčah in Potočah. V vseh primerih je šlo za tržaške Slovenke. Ljudje so jih radi sprejemali in se nikoli ni zgodilo, da bi odšle s praznim jervasom.

V svoji zamenjalni trgovini pa so »mrkantarice« dobile konkurenco. Po vaseh so hodili italijanski južnjaki, ki so jim rekli »špigetarji« ali »botonarji«. Prodajali so vezalke za čevlje, gumbe, glavnike, otroško perilo, žensko perilo in tudi blago za moške obleke. »To je bila slaba roba«, pravijo pripovedovalci iz Laž. »Obleka se je ob prvem dežju skrčila in postala popolnoma cunjasta, ob prvem soncu pa je zgubila barvo, da ni bila več ničemur podobna.« Zato naši ljudje »špigetarjem« niso zaupali. Še bolj so se vezali na domače »mrkantarice«. Te so konkurenco južnjakov po vaseh zdržale.

Težja je bila konkurenca tržaških delavskih zadrug, ki so organizirale odkupovanje hrane po vaseh. Tega načina odkupovanja kmetje niso odklanjali. Vendar so še vedno kaj malega »rezervirali« za svoje »mrkantarice«. To pa samo zato, ker so bile »domače«.

Reči je treba, da ta trgovina ni bila kdo ve kako dobra. Kakor rečeno, je šlo bolj za tekmo s konkurenti za Trst, kakor za zaslužek. Tudi zaslužek mrkantaric ni bil prav dober. O njih so v glavnem rekli, »da so videle denar« ali »da so denar preštele in bile s tem zadovoljne«. Morda je bilo za nekatere res tako. Vendar so primeri, ko so s svojim bornim zaslužkom »mrkantarice« vzdrževale vso družino. Tak primer je bila Vitezovka iz Senadol, ki je imela veliko otrok in jih je prehranila v glavnem z »mrkantanjem«. Kljub slabosti te trgovine in skrajno nizkim cenam pa je treba ugotoviti, da so naši ljudje v tej svoji tekmi za tržaško tržišče vzdržali do začetka narodnoosvobodilne vojne. Vzdržati pa so jim pomagali tudi Tržačani sami, ker so se bali zgubiti stike z naravnim zaledjem. Tržaško delavstvo in nižji del srednjega sloja sta to trgovino podpirala bolj iz politično-gospodarskih in nacionalnih razlogov kakor iz nezaupanja do furlanskega in italijanskega blaga. Na drugi strani so Tržačani – čeprav revni – izredni sladokusci. »Roba nostrana, roba del Carso« (naše kraško blago) jim je šla bolj v slast kakor proizvodi z juga. Kraško blago – poleg tega, da je bilo »naše« – je bilo sveže. Ni bilo bojazni, da bi kraške »mrkantarice« nosile pokvarjeno blago. Tudi to je pripomoglo, da se je kraška drobna trgovina – tudi senožeška – uveljavila in obdržala.

V tekmi za tržaško tržišče so torej Kraševci želi uspeh. K temu je precej pripomogla tudi senožeška pokrajina.

Kultura⁵⁴

Senožeče imajo bogato kulturno tradicijo. Isto lahko rečemo o Dolenji vasi in Gabrčah. Nekoliko slabše je bilo v Lažah in Senadolah, Potoče pa so bile v kulturnem pogledu vezane na Senožeče. Ta pokrajina je dala precej pomembnih ljudi. Tu se je rodil Viktor Dolenc (1841–1887), ki je v Gorici ustanovil in urejal list »Soča«. Tu je rojen Ivan Jelačin – gospodarstvenik (1866–1932). Tu je bil doma sodnik in kulturni zgodovinar Edvard Volčič (1858–1911). Franc Meden (1843–1872) je pisal pesmi. V Senožečah so se rodili dobri pomorščaki, ki so ljudem pripovedovali o svojih zgodah in ne-zgodah na morju in še bi lahko naštevali. Toda Senožejci so ustvarjali kul-

54 Vse podatke o kulturi, obrti, gostilnah in drobni trgovini je v vseh senožeških vaseh zbrala Ilonka Hajnal, za kar se ji na tem mestu iskreno zahvaljujem.

turo tudi za potrebe svoje pokrajine. Že zelo zgodaj imamo poročila o nastopih članov čitalnice. V dvorani čitalnice so gostovali zbori in kulturna društva iz Gorice, Trsta in drugih krajev. Kot primer navajamo nastop »goriških dijakov« 11. februarja 1871. Nastopali so s pevskim zborom in igralsko skupino, ki je zaigrala »šaloigro v 1 djanji« Oproščeni jetnik.⁵⁵ Ta nastop je važen zaradi tega, ker so Senožejci zahtevali, da se prireditve začne z Lebanovim »Brodarjem« in konča z Jenkovo pesmijo »Naprej zastava Slave«. Ljudje vedo povedati, da so bile take prireditve pogoste.

Tudi tukaj smo zabeležili pregovor, ki se glasi: »Hribi stojijo, ljudje se srečamo.« V senožeških vaseh so se srečevali predvsem ob večernem delu, ob nedeljskem počitku in klepetu pri vaških »štirnah«, ob košnji in žetvi. Tu nastopajo vaški pravljíčarji s svojimi grozljivimi zgodbami o strahovih na cesti, o cestnih roparjih, o lučkah, ki spremljajo furmane, o kopalcih zaklada, ki jih moti Šembilja, razkazujoč jim »pregrešno nago« dekle, ob katerem se »morajo glasno začuditi«, kar je »bilo prepovedano«, če je človek našel zaklad. In tako naprej. Pripovedujejo o znamenitem generalu Radetzckemu, ki so ga videvali v italijanskih vojnah. Nekateri segajo nazaj in pripovedujejo o Krumčevi Srebrni, ki so jo odpeljali Turki, o vojnah kneza Frankopana in o znamenitem »roparju iz Predjame«. Pripovedujejo pa tudi domače pravljíce »o goreči ročici«, ⁵⁶ o »pametni« Garzarollijevi Reziki, ki je zaupala obstoječ nakit »Ciganki«, da bi našla zaklad, ki ga ni bilo, in druge pravljíce, ki so nastale v vaseh. Lahko si mislimo, da otroci ob takih srhljivih zgodbah niso imeli prav mirnega spanja. Vendar je bil to način za ohranitev in gojitev slovenske besede, torej upor proti grozeči italijanizaciji.

Z ustanovitvijo Narodne čitalnice leta 1868 je kulturno življenje v Senožečah polno zaživelo. Iz cerkvenega zbora je nastal pevski zbor, ki so ga pomnožili fantje iz Potoč. Kmalu nato je nastala dramska skupina. Oboje se je združilo v Izobraževalno društvo, ki je zelo lepo delovalo vse do prve svetovne vojne. Še pred koncem prejšnjega stoletja je bilo ustanovljeno prosvetno društvo v Dolenji vasi, ki je prav tako imelo pevski zbor in dramsko skupino. Nato je bil ustanovljen pevski zbor v Gabrčah in končno v Senadolah. Laže niso imele pevskega zbora. Fantje so se pod vodstvom Senožejcev le zbirali in zapeli. Vsi ti zbori so bili aktivni, nastopali so v Senožečah in po drugih vaseh. Pripovedovalci pravijo, da so

55 Vabilo in program k prireditvi, tiskan pri Seitzu v založbi »Ferfila«, hrani družina Meden v Senožečah.

56 Objavljena je v 7 dni [časopis, letnik neznan, op. ur.].

gostovali v Štorjah, Vrabčah, Dobravljah in Vipavi. Gabrci so večkrat zapeli v Divači. V samih Senožeah je bilo ustanovljeno Sokolsko društvo. Izobraževalno društvo se je preoblikovalo v »Prosveto«. Sokoli so ustanovili knjižnico, ki so jo potem darovali »Prosveti«. Vsa društva so gojila slovensko narodno in umetno pesem. A prišla je prva svetovna vojna. Delo društev je popolnoma zamrlo. Mladi fantje in moške so bili na frontah, po vaseh pa so bila zbirališča avstrijskih čet, ki so bile namenjene na kraško fronto.

Vojni je sledila italijanska okupacija. Italija je prelomila vse obljube, ki jih je dala na mirovni konferenci. Pričela se je tako imenovana »naravna« in potem vedno bolj nasilna »asimilacija« (beri: italijanizacija) naših krajev. To je še potenciral fašizem, ki je imel v programu popolno italijanizacijo vsega Primorja in Istre. Jasno je, da nasilnost rodi odpor. To se je zgodilo tudi na Senožeškem. Takoj po vojni so Senožejci obnovili kulturno-prosvetno delo. Leta 1918 sta bila ustanovljena moški in mešani pevski zbor. Poslednji je štel do 30 članov. Obnovljena je bila dramska skupina in na novo ustanovljen tamburaški zbor. Ker so v svoj program uvrstili tudi pesmi o morju, slovenske vojaške in narodnobuditeljske pesmi, so Italijani leta 1921 zbor prepovedali. Prepovedana sta bila tudi igralska skupina in tamburaški zbor. Leta 1923 pa so dobili dovoljenje, da so delo društev obnovili. To je trajalo do leta 1927, ko je fašizem končno prepovedal delovanje vseh slovenskih društev. Tedaj je bila v Senožeah napravljena največja kulturna škoda. Raznesena je bila knjižnica prosvetnega društva, ki ni nikdar več dobila svojega mesta.⁵⁷ Razneseni so bili instrumenti tamburaškega zbora. Italijani so uničili vse, kar so našli tiskane ga v slovenščini. Kmalu nato so se v lokalih pojavili napisi »Qui si parla solo italiano« (Tu se govori samo italijansko). To je rodilo odpor. Pod vplivom tajne organizacije TIGR in domačih naprednih ljudi se je mladi na skrivaj učila slovenskih pesmi in jih ob večerih pela v prisotnosti mnogih vaščanov. Med pesmimi, ki smo jih zabeležili kot sestavni del repertoarja, je kar enajst pesmi o morju: Pesem o ribiču, Lebanov Brodar, Buči, buči morje Adriansko, Barčica po morju plava, Po morju jaz veslam, Le sekaj, sekaj smrečico, Plavaj, plavaj, barčica moja, Pojdi z menoj na morje veslat, Ob breg-obali val šumi, Na sredi morja te vode in Izgubil se Luka je

57 Po pripovedovanju je knjižnica vsebovala dela slovenskih pisateljev, predvsem Jurčiča, Cankarja, Levca, Levstika in Detelo. Med pesniki so bili Gregorčič, Prešeren, Stritar, Levstik, Aškerc in Jenko. Knjižnica je imela mnogo del ruskih pisateljev, kakor so Tolstoj, Dostojevski, Gogolj, Merežkovski, Turgenjev in drugi. Od poljskih pisateljev se spomnijo Sienkiewiczza.

mornar. Posebno radi so zapeli Buči, buči morje Adriansko, ker so vedeli, da s tem jezijo italijanske oblasti in še posebno fašiste. Dalje so imeli na programu narodnobuditeljske pesmi, kakor npr. Oj, Triglav moj dom, Naj čuje zemlja in nebo, Mi smo ubežniki, mi smo izgnanci, Eno devo le bom ljubil, Vrh skaline silovite, Soča voda je šumela in druge. Tretji del sporeda so bile slovenske »soldaške« pesmi: Tam pod turškim gričem, Mi smo fantje, smo vsi soldatje, Oj ta vojaški boben, Doberdob, slovenskih fantov grob, Naprej zastava Slave in druge. V četrto skupino so spadale pesmi, ki jih pripovedovalci brez razlike označujejo kot »klanfarske«, so pa po večini lepe narodne in umetne pesmi, ki so bile na Primorskem splošno priljubljene. Vsega smo našteali 37 pesmi te vrste.⁵⁸ Skupaj s prej imenovanimi dobimo seznam 59 pesmi, o katerem pa trdijo, da še zdaleč ni popoln. Značilno pa je, da so skoraj 20 % celotnega seznama tvorile pesmi o ribičih, morju in mornarjih, kar je gotovo izražalo nekak protest proti okupaciji Trsta in Istre.

V Dolenji vasi smo zabeležili 28 pesmi, ki jih je pel tamkajšnji pevski zbor. Od tega je 6 narodnobuditeljskih, 4 pesmi so o morju, 2 sta slovenski vojaški in 16 »klanfarskih«.⁵⁹ V Gabrčah so nam živeči člani tedanjega pevskega zbora navedli 15 pesmi; od tega dve o morju, dve narodnobuditeljski in 11 »klanfarskih«.⁶⁰ Preživeli člani senadolskega zbora so nam

58 V seznamu smo zabeležili: Luna sije, Žabe, Odpiraj okence, Še en poljub mi daj, Bom šel na planince, Eno drevce mi je zraslo, Kako bom ljubila, Prvo leto, ko sem služil, Fantje po polj gredo, Nikar, nikar se me ne boj, Prav lepo mi poje črni kos, Sinoč pa dau je slanica pala, Terezinka, Oj mladost ti moja, Pojdemo na Štajersko, Delaj, delaj, dekcle, pušelj, Lovca mlad po gozdu hodi, Ko psi zalajajo, Na planinah sončece sije, Sem slišal zvoniti zagorske zvonove, Spavaj, spavaj, dekcle moje, Rožmarin, Po jezeru bliz Triglava, V petju oglasimo se zdaj, Roža divna, Visoko vrh planin stojim, Sinoči je pela, Planinska roža, Ljubezen in pomlad, Na planine žene me srce, Nazaj v planinski raj, Pijani študent, V gorenjsko oziram se skalnato stran, Dekle je prala srajčici dve, Ko so fantje proti vasi šli, Kako ozke so stezice, Sedem urca je odbila. Vsi pripovedovalci trdijo, da je bilo pesmi precej več, se jih pa niso mogli spomniti. Že navedene lahko sestavljajo tri lepe koncerte.

59 V Dolenji vasi smo zabeležili: 1. Hej Slovani, Naprej zastava Slave, Oj Triglav moj dom, Slovenec sem, Kje dom je moj, Trst, Gorica, Reka, sloboda vas čeka; 2. Buči, buči, morje Adriansko, Barčica po morju plava, Zaplula je barčica moja, Pojdi z menoj na morje veslat; 3. Dekle daj mi rož rudečih, Tam za turškim gričem 4. Petelinček, Tam na vrtni gredi. Po jezeru bliz Triglava, Rožmarin, Gozdič je že zelen, Gorčez jezero, Rože je na vrtu plela, Žabe, Hrepenenje, Poljske rože, Nazaj v planinski raj, Terezinka, Vasovalec, Jaz bi rad rudečih rož, Pojdemo na Štajersko, Dekle je prala srajčici dve.

60 V Gabrčah smo zabeležili: 1. Buči, buči, morje Adriansko; 2. Zvezda mila je migljala, Zdravljica; Tihi mrak zemljo pokriva, Oh, zakaj si posvetila, Črni kos, Nazaj v

našteli 17 pesmi, ki so jih peli pod Italijo. Od tega so tri o morju, tri narodnobuditeljske in 11 »klanfarskih«.⁶¹ Pripovedovalci v Lažah so vedeli povedati, da so njihovi fantje znali zapeti najmanj 20 pesmi. Navedli so jih lahko le 7. Od tega je ena o morju in po dve narodnobuditeljski, vojaški in »klanfarski«.⁶²

Zanimivo je, da se v vseh senožeških vaseh pojavlja pesem »Buči, buči, morje Adriansko« kot prva pesem o morju, ki so se je naučili. S to pesmijo so nagajali italijanskim fašistom in karabinjerjem, ki so jih lovili. Znali pa so dobro organizirati karabinjerski »lov«. V Senožečah so pevski zbor razdelili na dve skupini. Ko je zapela tista, ki so jo postavili na gornjo stran vasi, so se karabinjerji napotili proti njej. Medtem ko so »gornji« pevci »bežali«, je zapela skupina v spodnjem delu vasi. Medtem ko so lovili le-to, so se fantje v zgornji vasi spet zbrali in zapeli na novo, da so odvrnili pozornost karabinjerjev od spodnje skupine. In tako naprej. Včasih se je le zgodilo, da so koga ujeli. Tedaj so ga kaznovali z globo. Tako so karabinjerji nekoč kaznovali Andreja Ferfila z globo 108 lir, kar je bilo tedaj vrednost poldrugega teleta. Boljše je bilo, če so stvar predali sodišču, kajti le-to je včasih »pogledalo skozi prste«.

Drugi način nagajanja je bil v tem, da so pazili, kam gredo karabinjerske patrolje. Če se je patrolja mudila v Dolenji vasi, so peli v Senožečah in narobe. Gabrški fantje so uporabili druge zvijače. Ko so se hoteli »grob« ponočevati iz karabinjerjev, so zapeli v Senožečah kje blizu odprte gnojne jame. Če jim je »straža« namignila, da se karabinjerji bližajo, so počakali toliko časa, da so se jim približali. Nato so zbežali mimo jame. Italijani pa naravnost za njimi in – znašli so se v gnojnici! Mladina je storila vse, da je pokazala svoj odpor do novih oblasti in do fašizma. Fašisti so v Senožečah ustanovili godbo na pihala, v katero so vabili domače fantje. Ti so se sicer pojavili, ampak le zato, da so godbo minirali od znotraj. Ko so pokvarili instrumente, je godba razpadla sama od sebe.

planinski raj, Luna sije, Sinoči je pela, V hribih se dela dan, Spoved, Ob večerni uri, Po jezeru bliz Triglava, Ko so fantje proti vasi šli.

61 V Senadolah smo zapisali: 1. Slovenska pesem, Zdravljica, Oj, Triglav moj dom; 2. Buči, buči, morje Adriansko, Barčica po morju plava, Zaplula je barčica moja; 3. Ko ptičica na tuje gre, Delaj, delaj, dekle, pušelj, Rože je na vrtu plela, Sinoč pa dau je slanica pala, Soča voda je šumela, Rožmarin, Jaz pa pojdem na Gorenjsko, Ko so fantje proti vasi šli, Ko ptičica na tuje gre.

62 V Lažah smo zapisali: 1. Buči, buči, morje Adriansko; 2. Od Urala do Triglava, Oj Triglav moj dom; 3. Oblaki so rudeči, Tam za turškim gričem; 4. Ko psi zalajajo, Terzinka.

Lepo je bilo ob poznih večerih, ko si karabinjerji niso upali patroljirati. Tedaj so se fantje vseh senožeških vasi zbrali okoli vaških »Štirn« ali fontan ali pri »kalu« in zapeli. Vaščani so jih mirno poslušali, zaploskali in kdaj pa kdaj obrisali solzo, ki je zdrsela po zgaranih obrazih. Vaške Štirne so bile pravzaprav »koncertni odri«. Okoli njih so priredili zbori prave večerne koncerte slovenskih pesmi. Kot zadnja pesem je skoraj vedno zadonela veličastna »Buči, buči, morje Adriansko«. Opomin za vztrajanje v hudem boju. Kdaj pa kdaj so zapeli tigrovsko »Mi smo ubežniki, mi smo izgnanci«, ki je Italijane najbolj razkačila, Slovincem pa dvigala narodno zavest.

Zasluge za takšno kulturno življenje imajo gotovo pevovodje. Med njimi navajajo pripovedovalci župnika Janeza Vilharja, ki je v Senožečah vodil mešani zbor, Jakoba Kreblja, ki je vodil moški zbor. Krebelj je vodil pevski zbor tudi v Gabrčah. V Dolenji vasi je učil petje nadarjen kmečki fant Franc Vidmar. V Senožečah je kot pevovodja omenjen tudi sodnik Vuga, ki je deloval po prvi svetovni vojni. V Lažah in Senadolah so učili petje domači fantje »po posluhu«. Vsekakor so ti ljudje opravili veliko kulturno delo.

Še nekaj besed o knjigah. Po ukinitvi knjižnice v Dolenji vasi, Senožečah in Senadolah so bili ljudje vezani le na knjige Goriške matice in Mohorjeve družbe. Velika večina ljudi je bila naročena na vsaj eno od zbirk, ki sta jih izdajali ti dve založbi. Knjige so prihajale v glavnem iz Trsta ali preko tržaških zaupnikov. Mnogi vaščani so bili naročeni na tržaški »Mali list« vse do njegove ukinitve. Nekateri so dobivali ilegalno tudi ljubljansko »Jutro«. Župnik Vilhar je ustvaril precejšnjo knjižnico v župnišču. Pri njem so ljudje vedno dobili knjige slovenskih pisateljev in pesnikov. Skoraj grobo je zahteval od mladih ljudi, da berejo slovenske knjige in spoznajo slovensko poezijo. Obstajale pa so tudi privatne knjižnice. Tako je imel lepo privatno zbirko knjig Matija Doles, gostilničar »Na Ravni«. Tudi pri njem je človek lahko dobil knjigo na posodo, dokler niso knjige zgorele s hišo vred. Drugi tak možakar je bil Franc Stibilj, ki je skrnil precej knjig ukinjene knjižnice in jih vztrajno posojal skupaj s svojimi.

Če velja za knjige, da so v Senožeče in senožeške vasi prihajale iz Trsta, velja to tembolj za slovensko pesem. Pesmi so prinašali tržaški delavci, ki so bili povezani s tržaškimi Slovenci, prinašale so jih »mrkantarice« in tudi dekleta, ki so služila v Trstu. Več kot polovico partitur pa so senožeški fantje dobili na »romanju«. Romarske cerkve v Bazovici in Ricmanjah so

senožeški fantje izkoristili za kulturno in politično delo. Romanja so namreč služila kot odlično kritje za razne pogovore in sestanke. Tako so se Senožejci v Bazovici in Ricmanjah sestajali z naprednimi in narodno zavednimi tržaškimi Slovenci. Poleg navodil TIGR so jim ti prinašali tudi partiture novih narodnih in umetnih pesmi, slovenske pesmarice in knjige, pa tudi letake, ki jih je bilo treba raztrositi po vaseh. Šlo je pa predvsem za pesmi. Tržačani so namreč vedeli, da je narodna in umetna pesem tisti kulturni element, ki narod najbolj dvigne. Zaradi tega so skrbeli, da na naših vaseh ni nikoli zmanjkalo novih partitur. Kraški mladinci so jih sprejemali, se jih naučili in pri vaških »štirnah« posredovali starejšim. Tako je bilo tudi v Senožečah, Gabrčah, Dolenji vasi in ostalih senožeških vaseh. Kulturno delo, ki so ga senožeški fantje opravili ob »romarskih dnevih«, je torej bilo neprecenljive vrednosti.

Vprašanje, kje se naučiti teh pesmi, so reševali na različne načine. Najboljše je bilo učenje v cerkvah pod krinko cerkvenega pevskega zborra. Narodno zavedni župniki so to dovoljevali; celo silili so mladino, da se uči slovenskih narodnih pesmi. Za senožeškega Vilharja to velja v polni meri. Ker pa je bila cerkev le pod kontrolo oblasti in policije, to ni bilo vedno mogoče. Zato je prišlo do tega, da so kot učno »dvorano« izbrali kak oddaljen gozd, kjer so se pesmi posvetili brez strahu, da bi jih preganjali. To je veljalo predvsem poleti. V zimskem času pa so izbirali skrite »skednje«, pa tudi večje kuhinje ali dnevne prostore pri zanesljivih ljudeh. Vsak prositor je bil dober, če je bil le na hitro dosegljiv »straži«, ki je med vajo pazila na prihod policije.

V »vojskinem« času so senožeški fantje zanesli našo narodno in revolucionarno pesem v italijanska internacijska taborišča v Piemontu, Liguriji, Toskani, Abruzzih in na otokih. Italijanski interniranci so jih zelo radi poslušali. V Gabrčah pripovedujejo, da so senožeški, gabrški in dolenski fantje kot vojni ujetniki, ki so se takoj ločili od Italijanov, ustanovili pevske zборе tudi v afriških taboriščih. Tam so jih poleg Angležev poslušali Avstralci in Indijci. Všeč so jim bile predvsem naše pesmi o morju. Torej so tudi Senožejci kot vojni ujetniki opravljali kulturno delo, ki je pripomoglo k spoznavanju našega naroda pri zaveznikih.

H kulturnemu življenju spadajo tudi razne zbadljivke in podobno. Žal nam jih v Senožečah in okolici ni uspelo zapisati. Pač pa so nam pripovedovali o zabavnih pesmih, s katerimi so se prav lušno »zafrkavali« med seboj. Dve od teh se tičeta zafrkavanja med moškimi in ženskami, tj.

tekme med tobakom in kavo.⁶³ Druge so bile namenjene raznim karakternim in drugim napakam posameznih ljudi in odgovori nanje. Žal se to blago ni ohranilo. Na vsak način pa je moralo biti prav zabavno.

Celo med drugo svetovno vojno naši ljudje na Senožeškem niso ostali brez literature in pesmi. Revolucionarno literaturo so dobivali iz raznih partizanskih tehnik in tiskarn. Spomnijo se, da je bilo na mnogih tiskih, ki so jih dobivali, vtisnjeno geslo: Preberi in daj naprej! To so jemali dobesedno. Tako je partizanska literatura obkrožila vse vasi. Prebirali so jo skrivaj, vendar to pot že z gotovostjo, da so tudi oni v središču dogajanja in da morajo po lastnih močeh pripomoči k boju za osvoboditev. Nekateri še vedno hranijo partizanske pesmarice, ki so iz partizanskih tehnik prihajale v vasi po kurirjih in kurirkah. Čeprav je bilo to silno nevarno, so se tudi teh pesmi naučili. Tako je partizanska pesem dala ljudem gotovost, da bo trpljenja konec in da prihajata narodna osvoboditev in pravičen mir.

Po vojni je kulturno delo oživelo. Senožejci so ponosni na to, da so izdali dve brošuri o svoji preteklosti in da izdajajo krajevni časopis »7 vasi«, s katerim sodeluje »stara in mlada«. Naj navedemo še, da smo bili preseščeni, ko smo kot eno prvih stvari v Lažah zagledali obnovljeno staro šolsko poslopje, ki je danes »Dom kulture«.

Poudariti je treba naslednje: Kultura, predvsem narodna pesem, je veliko pripomogla k temu, da so ljudje v desetletjih fašističnega nasilja ubranili svoj jezik, velik del svojih starih običajev in svoj »narodni obraz«. Pesmi o morju, pripovedke o furmanih in stiki s tržaško slovensko mladino pa so jim vtisnili v spomin tisto pomorsko preteklost – kooperacijo z ladjedelnicami, delo v pristaniščih, plovo v mornaricah – ki so jo ime-

63 V tekmi med tobakom in kavo, ki se je pač končala z »obojestransko zmago na vseh frontah«, so moški recitirali ženskam:

»Tobak je sladka travica, je slajši kakor med, po njem ne boli glavica, če bi ga kadil sto let. Drugi ljudje pa pravijo, da je tobak škodljiv; če bi bila to resnica, bi ga Tone ne kadil [»Tone« je le primer. Če je bil hud kadilec star in zdrav, so pač navajali njegovo ime, pa naj je bil France, Dreja ali še kaj drugega]. Ena dama se predrzne in tri fajfe pokadi; tobak pa jo premore, za plot se zavali.

Ženske moškim niso ostale dolžne. Na zadnjo kitico, čeprav je bila žaljiva, so v smehu odgovarjale: Možje imajo svoj tobak, reko mu sladka travica. A nam je več kot njim tobak presladka naša kavica. Ni mogoče reči, kje so te kitice »pobrali«. Drži pa, da so jih v Senožečah radi prepevali.

li za resnično svojo, saj so za morje dali vse, kar jim je dajala trda – kljub vsemu pa bogata – kraška zemlja.⁶⁴

Zaključek

Pripovedovalci s Senožeškega so – v nasprotju s tistimi iz Povirja – naglasili, da je bila vsa drobna trgovina s Trstom res slaba, vendar da je bila potrebna zato, da tržaško tržišče ohrani neposredno zvezo z zaledjem. Če so torej »mrkantarice«, ki so se trudile s svojimi jerbasi in »premcami«, »denar videle« ali če so bile »zadovoljne, da so denar preštele«, so to delale z določeno zavestjo. To je veljalo tudi za vso drugo trgovino. Čeprav je bila slaba, je ta trgovina prinesla občutne spremembe. V marsičem je vplivala na naše vasi. Spremenila se je prehrana: Enolična prehrana naših kmetov na podlagi krompirja, koruze, ajde, ričeta, repe in zelja se je obogatila z rižem, testeninami in gotovo tudi z ribami. Spremenila se je noša. Počasi so zginila dolga črna krila, ki so jih ženske nosile od svojega drugega leta pa do smrti. Namesto njih so se pojavila barvasta oblačila. K temu so pripomogla tudi dekleta, ki so služila v Trstu. Ženska krila so se skrajšala, včasih »celo za prst nad koleni«. Prav tako so spremenili določeni deli moške mode. Počasi so zginevali škornji, ki so jih zamenjali najprej visoki, nato nizki čevlji. Istočasno so prišle v »modo« dolge hlače, ki so postale na kmetih običajne.

Kot poslastica se je pojavila na mizi kava. Res je, da so jo ženske štejele na zrna in da je bil 1/4 kg kave na mesec za štiri ljudi že »nezaslišan« strošek, a kmalu je tudi 1/2 kg ni bilo dovolj. Iz moških »aržtov« je zgineval njuhanec, zato pa so bile pogostejše pipe in za njimi cigarete.⁵⁷

Res je, da so v Senožečah poznali dva načina življenja: nadpovprečnega v bogatih družinah, ki so se ukvarjale z gostinstvom in veleposestjo, in povprečno, ki je bilo »odlika« ostalega prebivalstva. Toda prav trgovina s Trstom je precej dvignila življenjsko raven revnejšega prebivalstva. Toda to ni vse. Trgovina je obogatila tudi kulturno življenje in vplivala na narodno zavest celotnega prebivalstva. To pa je pripomoglo k temu, da se je takoj na začetku italijanske okupacije rodil določen odpor proti italijanski zasedbi, ki so jo imeli za krivično, in proti fašizmu kot najbolj zagrizenemu socialnemu in narodnemu sovražniku. V tem pa je bila drobna in vsa ostala trgovina Senožeškega s Trstom globoko pozitivna.

64 Poudariti je treba, da so bile vasi tako enotne med seboj, da se podatki o kulturi prepletajo. Le s težavo smo mogli ločiti, kaj se je dogajalo v eni in kaj v drugih vaseh.

Celotno raziskovanje senožeške pomorske preteklosti kaže neke stalne relacije, ki se jih moramo držati, če hočemo doumeti pomen vasi in pokrajine v pomorstvu in pomorskem življenju sploh. Prva je relacija Senožeče–ladjedelnice. Ločitev hrastov v tri vrste, opredelitev, čemu katera vrsta služi, sekanje po naročilu in tesanje po načrtih, vse to dokazuje, da je bilo senožeško področje zavestno vezano na ladjedelstvo. Tu je namreč važno poudariti, da je morala biti kobilica do milimetra takšna, kakršno je predvidel ladjedelski inženir. Isto velja za rebra in ostale dele ladje. To pa zahteva izučene tesarje, ki so vedeli, kaj pomeni načrt, in so načrte znali tudi prebrati. Že tu se nam vsiljuje misel o trajni in zavestni kooperaciji z ladjedelstvom. Kmetje so – kakor sami pravijo – »gledali z enim očesom v Trst, z drugim pa v gozd«. Toda Trst je bil v tem primeru samo simbol za ladjedelstvo, kajti »gledali« so tudi v Koper, Piran, na Reko, v Benetke in druge kraje, kjer je bila potreba po ladjedelskem lesu. Če računamo, da so na Senožeškem stesali vsako leto samo po dve ogrodji za večje in manjše ladje – kar je resnično malo – so med leti 1814 in 1880 pripomogli zgraditi vsaj 130 lesenih tovornih ladij. Na videz je to malo, a tudi pokrajina ni velika. Nekateri pripovedovalci trdijo, da je bilo tega mnogo več in da so tesane kobilice in rebra šla v izvoz, tj. v tuje ladjedelnice. Podatek je vreden premisleka tudi zato, ker je iz Senožeč in preko Senožeč potovalo v omenjenem času na tisoče jamborov, ki jih avstrijske ladjedelnice niso mogle izkoristiti. Če to združimo s podatki iz Vojnega arhiva na Dunaju, iz katerih je razvidno, da je Avstrija kupila nekatere načrte za svoje lesene bojne ladje v Angliji in Franciji,⁶⁵ potem lahko tudi sklepamo, da so bili jambori, ki so jih izdelovali na Notranjskem in Senožeškem, namenjeni tudi izvozu. Za rebra in kobilice velja popolnoma isto. To dokazujejo grški trgovci, ki so se od časa do časa pojavljali tudi na Senožeškem. Prav Grki pa so vedno zahtevali hraste, ki jih je bilo treba tesati po določenem načrtu. Potemtakem ne gre samo za kooperacijo s Trstom in ostalimi avstrijskimi ladjedelnicami, temveč tudi s tujimi ladjedelnicami. Res je sicer, da so to posredovali trgovci, a dejstva, da je ogrodje ladje nastalo na Senožeškem, to ne zmanjšuje.

K temu je treba dodati še delo tistih fantov in mož, ki so se odločili delati v ladjedelnicah. Eno je namreč videti, kako nastaja rebro ali kobilica, drugo je videti kako nastaja ladja v celoti z vsemi svojimi elegantni-

65 Podatke nam je posredoval g. Franc Bilzer, referent za mornarico v Vojnem arhivu na Dunaju. Po teh podatkih sta bili obe peniši z imenom »Laibach«, zgrajeni po angleških načrtih. Nekatero drugo ladje pa so bile grajene po francoskih in nizozemskih načrtih.

mi linijami in oblikami. Tu je treba iskati vzroke odhoda na delo v puljski arzenal in v tržaške ladjedelnice. Domača kooperacija je bila »samo polovična«. Zato je razumljivo, da so nekateri – kakor smo videli, jih je bilo kar precej – hoteli sodelovati pri gradnji celih ladij. Zanimalo jih je torej več, kot so jim mogli pokazati domači tesarji. Nujno je torej tudi tukaj poudariti zavestnost vključevanja v delo v ladjedelnicah. Vodstvo le-teh pa je Senožejce vključilo tako v gradnjo lesenih kakor – pozneje – železnih ladij. Kaj to pomeni za naše zaledje, pa je popolnoma razumljivo, če vemo, da so bili med ladjedelskimi delavci celo mnogi slovenski ladjedelski inženirji.⁶⁶

Druga relacija, ki jo je treba upoštevati, je relacija Senožeče–pristanišča. Sem vključujemo tudi gradnjo Benetk. Iz nastanka ladje, ki odpluje v pristanišče in od tod v svet, pridemo kaj kmalu do želje po spoznanju, čemu služi objekt, ki je bil zgrajen v ladjedelnici. Zato ni čudno, če je nekatero Senožejce zaneslo iz ladjedelnice in tudi iz vasi v pristanišče. Tu so – mnogi kot nakladalci in razkladalci, drugi pa drugače – spoznavali celoten mehanizem vkrcavanja in izkrcavanja ladij; živeli so torej s pomorsko trgovino in od nje. Resnično težko delo, toda vseeno lažje kot delo na kmetiji, če pa je bila kmetija že oddana prvemu izmed sinov, so morali ostali pač s trebuhom za kruhom. Pristanišča pa so ga vedno dajala. Kakor smo videli, je senožeška okolica prispevala precej pristaniških delavcev. To ni vse. Večje železne ladje so zahtevale večje pomole, več operativne obale, valobrane in marsikateri drug delovni in varnostni pripomoček in seveda hitrejša sredstva za vkrcavanje in izkrcavanje, kakor so bile človeške roke in ramena. Modernizacija tržaškega pristanišča je zahtevala velikanske količine cerovega in hrastovega lesa. Senožejci, ki so svoje cere prodajali v Benetke že v poznem srednjem veku, so se vključili tudi v gradnjo tržaškega pristanišča. Izdelovali so pilote, ki so jih v Trstu zabijali v mehko morsko blato, da so naredili podlago za valobrane, pomole in operativno obalo. To je bilo Senožejcem celo dobrodošlo v njihovem gledanju »z enim očesom na Trst«. To je pomenilo »delati tudi zase« in ne samo za Benetke. Torej zopet zavestna kooperacija, to pot s pristaniškimi dejavnostmi.⁶⁷ To pa pomeni, da je bil Trst za Senožejce resnično nekaj »našega« – kakor pravijo pripovedovalci – nekaj, čemur se je bilo treba

66 Med višjimi ladjedelskimi inženirji je bil tudi Kraševac Josip Pegan iz Avberja, ki je delal sprva za vojno mornarico, kasneje pa v ladjedelnici sv. Marko v Trstu. Pokopan je v Avberju.

67 O tem bi mogli najti marsikak podatek v arhivu Luške kapitanije v Trstu, ki pa je žal skoraj nedostopen. Ker pa je bil glavni »modernizator« tržaške luke Slovenec

posvetiti. Kajti pristanišče v Trstu ni pomenilo okno v svet le za Avstrijo, ki je bila pojem razvijajoče se pomorske države, marveč tudi za Slovence, ki so veljali – sicer popolnoma neupravičeno – za pojem kontinentalno orientiranega naroda. Senožejci in ostali vaščani okolice so bili med tistimi Slovenci, ki so dokazovali, da se je treba ozirati na Trst, ki s svojim pristaniščem pomeni pot v svet za vse, kar bi Slovenija lahko pogrešala ali potrebovala.

Tretja relacija je gotovo Senožee–pomorstvo. Od dela »za ladjo« in »na ladji« do poskusa »kako se na takšni ladji živi«, je le majhen korak. Po drugi strani je za mornarja, ki je kot mladenič plul na vojaški ladji, le majhen korak do ugotavljanja, kako ladja nastaja, in vključitve v ladjedelsko delo, kar je primer nekaterih Senožejcev. Senožejci so se v plovbo vključili dokaj zgodaj. Čeprav nam razpoložljivi viri ne dopuščajo jasnega sklepa, da so se kakor ostali Kraševci udeležili blokade Benetk leta 1849, lahko domnevamo, da so bili vključeni tudi v tiste enote, ki so se zbrale okoli Lagune, da bi Benečane prisilile k vdaji. Že zaradi tega, ker prvega oficirja iz Senožee srečamo že v tridesetih letih, se taka domneva vsiljuje sama od sebe. Tudi dejstvo, da srečamo Senožejce med prvimi mornarji v novi mornariški bazi v Pulju, govori v prid omenjeni domnevi. Toda če pustimo vse domneve ob strani, pomeni okoli 100 senožejških prostovoljcev v avstrijski vojni mornarici lep prispevek k mornariškemu kadru. Kakor je bilo že ugotovljeno, pa je številka zelo skromna. Ker gre za prostovoljce, ki so vpisali 8 do 12-letno službovanje, lahko spet rečemo, da gre za zavestno vključitev v vojno pomorstvo. To tembolj, ker je mornarica garantirala odsluženim mornarjem zaposlitev ali v svojih ustanovah ali tudi drugje. To pa nam pove, da ni šlo samo za »avanturistično« težnjo po tem, da bi »videli svet«, temveč za dejanski kruh, ki ga je mornarica garantirala. V mornarici so se lahko izučili raznih poklicev ali pa koristno uporabili tiste poklice, ki so se jih že naučili doma. Torej so hoteli postati koristni člani posadk in v primeru premestitve v arsenal ali kam drugam tudi koristni člani kolektivov. Navedeni podatki to nedvomno potrjujejo. Žal nimamo skoraj nobenih konkretnih podatkov o vključevanju v trgovsko pomorstvo. Toda tudi splošen podatek, da so se vključili tudi Senožejci, nekaj pove. Pove namreč to, da jim morje ni bilo neznano, da so ga zavestno izkoriščali tudi kot kader trgovske mornarice. To potrjuje dejstvo, da je fašizem preprečeval tudi Senožejcem pot v trgovsko morna-

Jožef Mauser z Gorenjske, je popolnoma razumljivo, da se je naslonil na neposredno zaledje, tj. na Kras, ki je dajal kvaliteten cerov les.

rico kraljevine Italije. Torej je fašizem spoznal, da se je treba upreti zavesti, ki bi utegnila postati Italiji nevarna.

Najtežje je razumeti relacijo Senožeče–Trst. Slaba trgovina ni prinašala velikega dohodka. Nasprotno, marsikaj nam pravi, da je kdaj pa kdaj komaj prinesla vrednost vloženega dela in blaga. Kljub izredno težkim in ostrim političnim in življenjskim okoliščinam, ki so se pod fašizmom razvijale vsako leto na slabše, pa je bila omenjena trgovina nekaj vsakodnevne. Samo zaradi tistega malo denarja, ki ga je prinašala? Ali morda samo zato, da se ohrani tržaško tržišče v okviru Italije? Tu nastopijo tisti pripovedovalci, ki odločno trdijo, da so vsi Senožejci in vsi vaščani te male pokrajinice imeli Italijo in fašizem na naših tleh kot nekaj začasnega. O fašizmu, ki so se ga sicer bali zaradi njegovih nasilnosti, so rekli, da »nobeno nasilje ni večno«. Torej so mu prerokovali smrt že v trenutku, ko je postal nasilen. Toda treba ga je bilo prelisiti. V Trstu se je to dalo. Trst je bil dobro tržišče. Požiral je vse, kar so mu ljudje prinesli. Tržačan je sicer gledal, da kupi ceneje, ampak kupoval je stalno. Zato je bilo tržišče hvaležno za naše kraje. Na drugi strani so Senožejci vedeli, da je bil Trst samo deloma fašistično mesto, torej samo v vrhnjem sloju prebivalstva in v tistih pripadnikih »lumpenproletariata«, ki so se pustili kupiti. Ta Trst je bilo torej treba pridobiti za nekaj novega. Ker je avstrijakantski element preklinjal Avstrijo, ki »je Tržačane naučila jesti po petkrat na dan« in fašizem »ker bi rad, da bi jedli samo dvakrat«, so Senožejci vedeli, da je mnogo Tržačanov še vedno vezanih na bivše avstrijsko zaledje. Torej je bilo treba Trst vezati na zaledje. To je do določene meje uspevalo. Brez zaledja Trst ni mogel živeti.

Trst pa je pomenil tudi morje. Čeprav je fašizem storil vse, da bi Kraševce odrinil od morja, so le-ti vedeli, da je fašizem – kakor so rekli v Dolenji vasi – le trenutna realnost. Res je, da so Senožejci v dvajsetih letih fašizma marsikaj pozabili. Delavci v ladjedelnicah so jim bili le oddaljen spomin, redki italijanski mornarji jim preprosto niso pomenili nič več. Toda morje, kakor so ga doživljali pod Avstrijo s svojo veliko trgovino, jim je le ostalo v zavesti, če je Trst pomenil morje, je v obratni smeri pomenilo morje Trst. Torej je pomenila tudi drobna trgovina tekmo za morje prej kot za Trst. Morda ne več popolnoma zavestno so Senožejci želeli kakor vsi Kraševci ponovno prodreti na morje kot tržišče, ki jim je v času Avstrije pomenilo izredno veliko. To pomeni – končno – da so bili odnosi s Trstom pravzaprav odnosi z morjem. To pomeni tudi, da so vsi Kraševci in z njimi vsi Senožejci gledali v svojih željah zelo daleč: v novih razme-

rah, ki bodo nastale z Jugoslavijo – tega niso nikoli skrivali – se bo treba na novo dokopati do tistega, kar so izgubili s propadom Avstro-Ogrske. To zopet govori o zavestnem boju za morje, vendar najbrž z nekoliko obžalovanja, da jim je – po lastni krivdi – večjo vlogo prevzela Divača z železnico. Tu so prvič sprevideli, kakšno škodo so napravili Senožecam tisti bogataši, ki so se zanašali na večnost furmanstva in so zato »odpravili uši iz vasi«.

Vsiljuje se še relacija zaledje–Senožeče–Trst. Kot kraj, ki je imel že zgodaj tržne pravice, so se Senožee lahko uveljavile v trgovini z lesom. Zanimivo je, da se pripovedovalci naslanjajo na izročila, ki jih potrjujejo tudi pisani viri. Iz zaledja je že dokaj zgodaj (najbrž že v 17. stoletju) prihajal na trg ladjedelski in stavbni les, ki je skoraj v celoti šel na obalo. Na senožeškem trgu se pojavlja vsaj v 18. stoletju tudi drugo izvozno blago iz naših krajev. Razumljivo je, da so se Senožee kaj kmalu uveljavile kot tranzitna postaja med zaledjem in Trstom in Benetkami, saj so bile dovolj oddaljene od končnih postaj in od Planine, kjer je bila druga takšna tranzitna postojanka. Tranzitna postaja pa je terjala vrsto dejavnosti, ki so živele skoraj izključno od prometa gostilne s prenočišči in hlevi, obrtništvo, priprežno in preprežno furmanstvo, vse to je terjal naraščajoči promet. Reči s Senožejci, da je šla skozi vas največja »furnga« vseh časov, je pretirano. Vendar je gotovo res, da so bile Senožee kraj, skozi katerega je šlo največje število prevoznikov iz naših krajev proti morju in iz Trsta, Kopra, Pulja in Benetk v naše kraje. Temu prometu so se Senožee prilagodile tako v smeri Trst–zaledje kakor v smeri zaledje–Trst. Skoraj ves promet pa je bil vezan na izvozno pomorsko trgovino, na ladjedelstvo in deloma tudi na vojno mornarico. Zato je bilo potrebno prilagoditi temu dejstvu skoraj vse notranje življenje vasi. Če naj to izrazimo jasneje, moramo reči, da so se Senožee prilagodile furmanskemu prometu, in ker je bilo furmanstvo v opisanem pogledu pomorski element, so se skoraj v celoti prilagodile pomorstvu. Torej so tudi v tem pogledu bile pomorska postaja na kopnem. Žal so imele med bogataši dokaj konservativne elemente, ki niso spoznali vrednosti železnice in so tako povzročili počasno, vendar neizogibno propadanje pomena vasi. V tem propadanju, predvsem po osemdesetih letih 19. stoletja, se je v marsičem izgubila tudi stara vaška tradicija.

Opisane tri prve relacije lahko tudi obrnemo. Relacije Senožee –ladjedelnice, Senožee–pristanišča in Senožee–pomorstvo se v končni fazi strnejo v obratno relacijo Trst–Senožee. Tu pa se je dogajalo marsikaj.

Ugotovitev, da je iz Trsta prihajala kultura, predvsem pa slovenska narodna in umetna pesem ter slovenska knjiga, potegne za seboj zaključek, da je Trst, kakršen koli je bil, vplival na rast slovenske narodne zavesti. Iz Trsta je bila organizirana prva trojka TIGR, ki je delovala v Senožečah z vidnim uspehom. Tako so se Senožejci skupaj z ostalimi Primorci pripravljali za obračun s fašizmom in Italijo kot zasedbeno silo. Kulturni in politični vpliv Trsta na Senožeče je bil velikega pomena. To je dejstvo.

To pa še ni vse. Ko smo govorili o trgovini Senožeč s Trstom, smo opazili razgibanost, ki se kaže v modernizaciji običajev, prehrane, noše in življenja na sploh. To je bilo pozitivno. Na plese, ki so jih prirejali vaški fantje tako v Senožečah kakor po drugih vaseh, na birmanske praznike, ki jih je prirejala cerkev, in na druge prireditve so prihajali v Trstu živeči Senožejci in napredni Tržačani slovenske in italijanske narodnosti. Ti so prinašali upanje v izboljšanje razmer. Naprednim ljudem v Trstu je bilo jasno, da si italijanski fašizem s svojim nasiljem koplje grob. Bilo je samo vprašanje časa, »da se bo zvrnil vanj«.

Takšno prepričanje so prinašali Tržačani s seboj v Senožeče in okolico. Ni čudno torej, če je to vplivalo na temeljite priprave za obračun.

Je pa še tretji faktor, ki je vplival na stanje v Senožečah in okolici. Ni je bilo senožeške družine, ki ne bi imela svojega sorodstva v Trstu. Zveze sorodnikov z domačimi vasmi so bile zelo intenzivne. Tako so bili Senožejci stalno obveščeni o tem, kaj se je dogajalo v Trstu in kaj bo treba ukreniti. Res je, da je bila senožeška okolica vezana na trgovino s Trstom. Toda ugotovili smo, da ni šlo samo za trgovino. Inteligentnejši, naprednejši in bolj razgledani ljudje so gledali dalje. V vsem tem razgibanem trgovanju so gledali – in se tega tudi aktivno udeležili – boj za dostop na morje. Celotna Senožejke, ki so služile pri italijanskih družinah, so se nemalokrat tega zavedale. Le redke so se poročile z Italijani. Skoraj vsaka si je želela ustvariti slovensko družino. To je zopet vplivalo na Senožeče, ki so na ta način dobile v Trstu širša tla.

Kako je bila senožeška okolica vezana na morje in Trst, dokazuje tudi politično-teritorialno stanje po drugi svetovni vojni. Z ustvaritvijo tako imenovane cone A in B, ko je bila meja med obema conama skoraj hermetično zaprta, se je Senožejcev lotil obup. Manjkal jim je Trst, manjkal jim je ne samo trg za pridelke, temveč tudi naravni dostop do morja. Niso mogli razumeti, kako je mogoče, da so zavezniki ves njihov boj tako omalovaževali in jih odrezali tako rekoč od »okna v svet«. To se je sicer delno uredilo s tem, da je Slovenska Istra pripadla Jugoslaviji, vendar Istra za

Senožejce in ostale Kraševce ni nikoli pomenila tega, kar je pomenilo »obrežje lepe Vide od Štivana do Milj«.

Po vsem povedanem sledi zaključek, da so Senožeče s svojo okolico vsaj 170 let živele kot prava pomorska postojanka na kopnem. Žal je bilo celotno območje Senožec zaradi kratkovidnosti vrhnjega sloja kmečkega prebivalstva in velikih gostilničarjev ter plemiške družine Garzarolli odrezano od modernega prometa, tj. od železnice. To je prineslo počasno propadanje gostinstva, obrti in tudi kmetijstva. S prenehanjem furmanskega prometa preneha »intenzivno življenje« – kakor je rekel eden od pripovedovalcev. Druga svetovna vojna je k temu propadanju dodala svoj delež s tem, da je Senožeče odrezala od Trsta. Ni jih sicer odrezala od morja, vendar je izgubljena tradicija opravila svoje. Edina rešitev za vso okolico je bila v industrializaciji vasi, kar so tudi dosegli s tekstilno tovarno in Tomosovim obratom. Verjetno bo treba misliti tudi na nove industrijske obrate, na izkoriščanje turističnih možnosti in na obnovo kmetijstva, če bodo hoteli, da bo okolica ponovno zaživela, kakor je živela nekoč. Sodeč po optimizmu pripovedovalcev, so na najboljši poti, da bodo to dosegli. Toda stari ljudje, ki se spominjajo furmanskih časov, svojih mornarjev, ladjedelcev, inženirjev in pristaniških delavcev, bi morali svoje spomine prenesti na mlajši rod. Tega bi bilo treba v večji meri zopet usmerjati v pomorstvo. To pa lahko starejša generacija stori s tem, da poskuša s svojo naravno kulturo obnoviti staro tradicijo in privzgojiti v mladini smisel za morje in pomorstvo. Le tako bodo lahko obnovljene stare vezi z morjem. To pa si moramo prizadevati tudi na širši – slovenski – ravni, kajti vedno bolj se izkazuje neizogibna potreba, da zopet postanemo pomorski narod.

Seznam pripovedovalcev

ANTONČIČ Cirila, Gabrče ?, ?

ANTONČIČ Franc, Gabrče 11, 67 let

CELEDIN Jože, Dolenja vas 47, 49 let

ČEHOVIN Emil, Potoče 5, 48 let

ČEHOVIN Marija, Senožeče 91, 82 let

ČOKL Anton, Senožeče 118, 65 let

ČOKL Marija, Senožeče 118, 71 let

DOLES Matija, Senožeče 2, 64 let

FABIJAN Frančiška, Senožeče 149, 86 let

FERFILA Andrej, Senožeče 68, 74 let

FERFILA Franc, Senožeče 122, 72 let

FRANETIČ Anton, Dolenja vas 18, 64 let
FRANETIČ Ivanka, Senadole 1, 45 let
FRANETIČ Zofka, Dolenja vas, ?
GRŽELJ Emilija, Senadole 16, 75 let
GRŽELJ Ivan, Senadole 16, 89 let
GRŽELJ Josipina, Senadole 6, 72 let
JELAČIN Janez, Senožeče 129, 89 let
KAVČIČ Franc, Senožeče 38, 64 let
MAHNIČ Anton, Senožeče 21, 60 let
MEDEN Ivana, Senožeče 52, 79 let
MEDEN Jože, Senožeče 52, 47 let
MEDEN Rado, Senožeče 52, 54 let
MISLEJ Franc, Dolenja vas 46, 74 let
MOŽE Jože, Potoče 7, 63 let
PANGERC Anton, Laže 9, 91 let
PANGERC Frančiška, Laže 9, 74 let
PANGERC Karlo, Laže 12, 58 let
PERHAVEC Pepca, Senadole 10, 65 let
PORTA roj. KREBELJ Ana, Gabrče 5, 66 let
PORTA Jakob, Gabrče 5, 66 let
PREKRŠKI Filip, Senožeče 85, 71 let
SLUGA Franc, Dolenja vas 17, 65 let
SOTLAR Tone-Triglav, Senožeče 5, 58 let
SUŠA Anton, Gabrče 6, 80 let
SUŠA Ivan, Senožeče 141, 65 let
SUŠA roj. PAVLOVČIČ Pepca, Senožeče 141, 63 let
SUŠA Stanko, Dolenja vas ?, ?
ŠAJNE Andrej, Senadole 18, 78 let
ŠKAMPERLE Frančiška, Senadole 10, 63 let
VIDMAR Antonija, Dolenja vas 3, 66 let
VIDMAR Franc, Dolenja vas 3, 75 let
VITEZ Kristjan, Senadole 9, 65 let
ZELEN Jože, Senožeče 15, 75 let
ŽETKO Lojze, Laže 26, 76 let
ŽETKO Viktor, Senožeče 13, 72 let

Viri in literatura

Arhivski viri

KA: Österreichisches Staatsarchiv, Kriegsarchiv.
Župnija Senožeče: Župnijski arhiv Senožeče.

Literatura

- 7 vasi: glasilo kulturnega društva Pepca Čehovin-Tatjana. 1975–1976.
Senožeče: Kulturno društvo Pepca Čehovin-Tatjana.
- Gestrin, Ferdo. 1965. *Trgovina slovenskega zaledja s primorskimi mesti od 13. do konca 16. stoletja*. Ljubljana: Slovenska akademija znanosti in umetnosti.
- Kandler, Pietro. 1986. *Codice diplomatico istriano*. Trst: Riva.
- Kos, Franc. 1928. *Gradivo za zgodovino Slovencev v srednjem veku: peta knjiga (1201–1246)*. Ljubljana: Leonova družba.
- Kos, Milko. 1963. *Srednjeveški urbarji za Slovenijo: urbarji Slovenskega Primorja*. Zv. 3. Ljubljana: Slovenska akademija znanosti in umetnosti.
- Marenigh, Giovanni. 1831. *Archeografo Triestino: raccolta di opuscoli e notizie per Trieste e per l'Istria*, Zv. 3. Trst: Società Di Minerva.
- Podhorsky, René. 1970. *Ranglista ukaznog osoblja kraljevske mornarice na dan 6. aprila 1941. godine*. Zürich: S.n.
- Rossetti, Pietro. 1875. »Corografia di Trieste, suo territorio e diocesi scritta nell'anno 1694.« *Archeografo triestino* 3 (7): 1–52.
- Savnik, Roman, ur. 1967. *Senožeška pokrajina v preteklosti in sedanjost (Senožeče v borbi in izgradnji)*. Senožeče: Krajevski odbor ZB NOV.
- Società istriana di archeologia e storia patria. S.a. *Atti della Società Istriana di Archeologia e Storia Patria*. Poreč: S.n.
- Šeber, Rihard. 1889. *Postojinsko okrajno glavarstvo: zemljepisni in zgodovinski opis*. Postojna: Šeber.

Slovensko zaledje v kooperaciji s pomorskim ladjedelništvom

Hkrati s prometom in prometnimi zvezami je nastajala skozi stoletja vrsta spremljajočih dejavnosti, brez katerih promet ne bi bil mogoč. Ali si je npr. mogoče zamisliti cesto brez voza, železnico brez lokomotiv in vagonov, pomorstvo brez ladjedelnic? Je mogoče, da bi si zamislili vozove brez kovačev in kolarjev, vagonne in lokomotive brez tovarn, ladje brez ladjedelcev vseh strok? Nisi mogoče zamisliti ladjedelstvo brez lesne trgovine, brez sodelovanja lastnikov gozdnih kompleksov, posameznih gozdov in gozdnih parcel; ne moremo si ga zamisliti brez tesarjev, žagarjev in gozdarjev, ki so les odbirali in klasificirali. Ne moremo si zamisliti niti jader brez platnarske obrti in industrije, ladijskih oken brez glažut, povoščene-ga platna brez voska in tako naprej. Le z upoštevanjem vseh dejavnikov, ki so prispevali k oblikovanju ladjedelništva v zaledju, z upoštevanjem kooperacije zalednih podjetij, delavnic in posameznikov lahko ugotovimo, kako globoko v zaledje sega oblikovanje ladij, skrb za plovbo, težnja po uveljavitvi na morju in v pomorstvu, skratka pomorska miselnost – in delu te problematike naj bo namenjen pričujoči prispevek.

Imeti svoje pomorstvo, svoje ladjarstvo, pomorsko trgovino in ladjedelništvo, je bil že zdavnaj sen vsakega obmorskega naroda. Slovenci pri tem nismo bili izjema. To dokazujejo slovenski ladjarji in pomorski trgovci srednjega veka, 18. in 19. stoletja ter ladjarske družbe, ki so nastale na prelomu v 20. stoletje, in ki so vključevale tudi slovenski kapital ter vezale naše zaledje s svetovnim pomorstvom.¹ To velja tudi za »Oceanio«, družbo s pretežno slovenskim kapitalom, ki je bila ustanovljena med prvo svetovno vojno in je po njej odločilno posegla v dogajanje na morju.² Isto dokazujejo tudi zavodi, kakršen je bil »Tržaški tehnični zavod«, kjer je prav tako prevladoval slovenski kapital.³ Vendar to ni vse. Pomorsko prevoznništvo, vse to ni bilo nikoli samo sebi namen, ampak je služilo zaledju. Zato je naravno, da je poskušalo zaledje prodreti v vse veje pomorstva bodisi s kapitalom za gradnjo ali nakup ladij, ali s kadrovsko udeležbo ali s

1 Gestrin 1962a, 1490; Gestrin 1962b, 31; Gestrin 1965 [prim. tudi druga Gestrinova dela o predmetu]; Šorn 1959, 148, Šorn 1955, 81; Pahor 1969, [prim. tudi druga moja dela v Informatorju Splošne plovbe].

2 Pahor 1969, 39 [o Oceaniji prim. tudi predvojno revijo *Naše morje* 1936–1937.]

3 Ibid. O Tržaškem tehničnem zavodu bo treba še pisati. Raziskave so šele na začetku.

financiranjem določenih zvrsti trgovine. Slovenski kapital je v pomorstvo prodiral zelo počasi, vendar mu lahko stalno sledimo od začetkov 18. stoletja do druge svetovne vojne. Vse to velja tako za ladjarstvo, kot za ladjedelnštvo. »Tržaški tehnični zavod« je sicer edini ladjedelniški zavod, kjer je prevladoval slovenski kapital, ni pa edini, ki je nabavljal potrebne surovine v slovenskem zaledju. Prav tako ni edini, ki je izkoristil pojave, ki so se v zaledju razvijali vsaj od 18. stoletja dalje. Tak pojav je na primer tudi kooperacija zaledja z ladjedelnštvom Trsta, Reke, Kopra, Pirana in drugih pristanišč. Žal nisem našel pisnih virov, ki bi ladjedelniško kooperacijo nedvoumno dokazali, zato je namen te študije predvsem opozoriti zgodovinarje na zbrano etnografsko gradivo, ki je v tem pogledu bogatejše, kot smo si lahko predstavljali.

Ladjedelnice so rabile predvsem les in železo. Hrastov les je nudila Istra, goriško-tržaški Kras, okolica Ljubljane, Dolenjska in Štajerska. Jelovina je prihajala iz Notranjske in deloma Dolenjske, smrekovina predvsem iz Gorenjske in Koroške, bukovina pa iz Trnovskega gozda in Štajerske. Železo je prihajalo iz gorenjskih in koroških fužin in železarn. Vendar to niso vse surovine, ki jih je naše zaledje lahko nudilo ladjedelnštvu. Izročilo govori o vrvarstvu, steklarstvu in platnarstvu. Imamo pa tudi poročila o smolarstvu in voščenih izdelkih, ki so služili ladjedelnicam. Toda vsaj pri železu in lesu se je treba vprašati, kakšen les in kakšno železo so rabile ladjedelnice, in ali je bilo dovolj, da so kmetje les posekali in oklestili in ga takšnega peljali na določeno mesto. Odgovor na to vprašanje nas pripelje do rešitve problemov, ki so na primer pri naši kmečki trgovini še dokaj nerazjasnjeni. Tako lahko vidimo na Notranjskem, da ni šlo samo za jelovino kot tako, marveč za obdelane hlode več vrst, ki so bili posebej naročeni za točno določene objekte. Zategadelj nam ni mogoče govoriti samo o navadnem lesu, temveč o obdelanem lesu, ki je zahteval poznavanje in branje načrtov. Bistveno je, da so notranjski, pa tudi dolenjski in kraški kmetje točno vedeli, kakšnim namenom služi njihov les. Zato so postali ti problemi precej komplicirani.

Ovira pri globljem pojmovanju omenjenih problemov je, kakor je bilo že rečeno, pomanjkanje pisnih virov. Ljudsko izročilo, ki smo ga zapisali v več krajih širom Slovenije, pa je tako enotno in tako točno definirano, da ga je bilo treba prejkoslej upoštevati. Upoštevati smo ga morali, čeprav gre za kraje, o katerih bi lahko na prvi pogled rekli, da niso imeli z morjem nikakršnih vezi. Zaradi takšnih krajev postaja celotno zastavljeno vprašanje še bolj zanimivo.

Najlažje se da slediti lesni trgovini. Ne glede na to, kar se je dogajalo v 18. stoletju, ko je šlo iz zaledja na obalo na milijone kubičnih čevljev lesa,⁴ lahko rečemo, da so se naši kraški hrastovi gozdovi definitivno razredčili šele v teku 19. stoletja, ko je Avstrija doživljala svoj pomorski »boom«. Isto velja za večji del Notranjske, od koder so vozili na morje na tisoče jelk. Da je šel ta les tudi za ladjedelnice, dokazujejo nekateri pisni viri. Tak je primer vojne peniše »Laibach«, ki je bila grajena v Trstu leta 1831. K tej lahko dodamo njenega dvojčka, to je penišo »Astuta«, ki so jo gradili po istem načrtu. Les za ti dve ladji je bil dobavljen iz okolice Ljubljane.⁵ Ladjarja Franc Jelovšek iz Vrem in Matej Gasser iz Škofje Loke sta leta 1841 gradila na Reki ladjo tipa bark, ki se je pa prav tako imenovala »Laibach«. V dopisu, ki sta ga 10. maja 1841 pisala Andreju Debevcu v Ljubljano, sta med drugim poudarila, da bo ladja grajena z lesom, ki so ga dobavili iz okolice Ljubljane.⁶ Ta dva primera pojasnjujeta marsikaj, vendar ne vsega. Da bi zvedeli kaj več, smo morali poseči po ljudskem izročilu.

K reševanju vprašanja smo pristopili sistematično. Za omenjenimi ladjami smo povpraševali po vsej širni okolici Ljubljane. Sprva je bil uspeh kaj pičel. Sledi so vodile v Dob in v Selo. Toda tu nismo dognali nič pozitivnega. Stvari so se spremenile na Igu. Tu so nam stari ljudje pripovedovali celo o treh ladjah z imenom »Ljubljana«, za katere je izžanska okolica dobavila les. Da je šlo za les Jelovškove in Gasserjeve barke, ni nobene dvoma, ker se je v izročilu ohranila letnica gradnje ladje in končna postaja, kamor so furmani vozili hrastove hlode, tj. Reka. Druga o kateri so Ižanci prepričani, da so zanjo dobavili les, je prav gotovo že omenjena peniša iz leta 1831. Dvomljiva pa je tretja »Ljubljana« (po letu gradnje sicer prva), ker so jo avstrijske mornariške oblasti kupile leta 1814 v inozemstvu.⁷ Ker pa je bila dvakrat temeljito popravljena (1817 in 1826), lahko domnevamo, da so Ižanci dobavili les za popravilo, čeprav si je težko predstavljati, da bi dobro urejen arsenal, kakršen je bil beneški, moral naročati les za vsako popravilo posebej. Kljub temu dvomu imamo na Igu lep primer, kako ljudsko izročilo potrjuje pisne vire.

4 Podatek mi je ustno posredoval dr. Jože Šorn, za kar se mu iskreno zahvaljujem. Deloma je to razvidno tudi iz njegovega dela pod opombo 1.

5 ÖStA, KA, »Konstruktionszeichners [Ladje po abecednom redu in letu izdelave].«

6 Malj, Reg. 1. fasc. 495. fol. 687–711. Pri tem je zanimivo, da ladjarja poudarjata ljubljansko hrastovino, kot da bi hotela celotno ladjo tako po izgradnji kakor po velikosti in nosilnosti obeležiti kot ljubljansko.

7 ÖStA, KA, »Konstruktionszeichners.«

Izročilo potrjuje tudi druge pisne vire. Tako vemo iz virov, da je imela avstrijska vojna mornarica nastavljene gozdarje, ki so skrbeli predvsem za ladjedelski les.⁸ Stari ljudje na področju Trnovskega gozda se spominjajo »čudaka« Josipa Resslera in njegovega dela. V Čezsoči je ostal v spominu bovški mornariški »logar« (verjetno Franc Praprotnik). Oba sta bila sredi 19. stol, v službi mornarice. Verjetno bomo našli spomine še na druge gozdarje mornarice tako na Primorskem, kakor na Gorenjskem in Dolenjskem, morda pa tudi na Štajerskem. Mornariški gozdarji so imeli nalogo bdeti nad gozdovi, določati les za posek in skupaj z mornariškimi inženirji določiti mere in oblike lesenih hlodov. Da so po naših gozdovih hodili tudi mornariški inženirji, potrjuje izročilo v Dobravljah in Gradnjah pri Avberju. Potemtakem se na ljudsko izročilo lahko v veliki meri zanesemo. Mornariški gozdarji in inženirji so skrbeli tudi za les, ki so ga potrebovale ladjedelnice, ki so gradile trgovske ladje.

Za lesno trgovino našega podeželja z ladjedelnicami pride v poštev izročilo, ki smo ga zapisali v Povirju, Senožečah, Dobravljah, Postojni, Planini, Ivanjem selu, Cerknici, Begunjah na Notranjskem, Rakitni pod Krimom, na Igu in Selu pri Ljubljani, na Blokah, v Sodražici, Domžalah, Trojanah, Vranskem, Slovenskih Konjicah, Slovenski Bistrici, Medvodah, Radovljici, na Jezerskem in celo v Železni Kapli na Koroškem ter drugih manjših krajih. Po zapisih, ki smo jih opravili, lahko v grobem ločimo dve obdobji lesne trgovine, tj. *obdobje prirodnega ali tesanega lesa*, ki se konča z uvedbo tračnih žag, in *obdobje žaganega lesa*, ki se začne proti koncu 19. stoletja in traja skoraj do druge svetovne vojne. Našo lesno trgovino lahko ločimo tudi po *namembnosti*, ki so jo določili prodanemu lesu. Najstarejša je verjetno trgovina s ceri, ki jo poznamo po vsem Krasu. Cere so rabili predvsem za podvodna dela. Zato ni čudno, da so cer uporabljali za gradnjo Benetk. »Benetke stojijo na kraških hrastih« je splošni rek v vseh kraških vaseh. Tam pa, kjer je ljudsko izročilo zabeležilo trgovino pretežno s ceri, precizirajo: »Benetke stojijo na kraških cerih.« Tako na primer v Povirju, Plešivici, Žirjah, Danah, Krepljah in Komnu. Cer so rabili tudi pri gradnji pristanišč in za določena dela pri utvrditvi mehkega ladjedelniškega terena. Sledi trgovina s hrastom. Pri tem je treba poudariti, da poznajo na Krasu in po nekaterih vaseh Notranjske poleg cera še dve vrsti hrasta. Za *gnjelic* ali pravi hrast, ki ga ponekje imenujejo tudi dob, vedo vsi pripovedovalci povedati, da je primeren za gradnjo ladij, ker ima veliko »črnave« in je odporen proti črvom. Za *graden*, ki ga imenuje-

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

jo tudi »sladki hrast«, pravijo, da je mehkejši, ker ima veliko »belave«. Je sicer primeren za gradnjo ladij, vendar bolj podvržen črvom. Istočasno s trgovino s hrasti je nastala trgovina s hojami (jelkami) na Notranjskem. Po pripovedovanju lahko sklepamo, da je šlo za jambore, križe in druge kose ladijske takelaže. Vendar o tem kasneje. V Planini in Senožečah povedo, da je šlo proti Trstu in Reki (predvsem iz Planine, Rakeka, Ivanjega sela, Begunj, Cerknice in Blok) na desetisoče hoj. To smo zapisali tudi v Štorjah in Sežani. Sledi trgovina z bukovim in drugim lesom, predvsem orehovim, češnjevim in gabrovim. V prvi vrsti je bukovina gradbeni les. Navzočnost Josipa Resslera v Trnovskem gozdu pa nas prepriča, da so jo rabili tudi v vojaškem ladjedelništvu. Orehov in češnjevi les je šel večinoma v ladjedelnice. Gaber so prodajali večinoma vojski ali naravnost izdelovalcem orožja. V Gorjanskem in Svetem smo zabeležili, da so tovorili v ladjedelnice tudi brestov les. Bukev, oreh in češnja so vozili v ladjedelnice iz vse Slovenije. Po načinu trgovanja lahko ločimo kmečko in podjetniško lesno trgovino. Za ta sestavek v poštev skoraj izključno kmečka trgovina, kajti izročilo je bilo zapisano v glavnem pri kmetih.

Lesno trgovino naših kmetov pa ne moremo obravnavati le kot trgovino. Bila je mnogo več. Ko govorimo o cerovini in hrastovim, si navadno predstavljamo le okleščana debla, ki so jih kmetje posekali, oklestili in prodali komitentom. Enako že z večjo pravico mislimo za jelovino in drugi les. Izročilo zapisano v Planini, Lažah, Sodražici in Dobravljah to sicer potrjuje, vendar s pristavkom, da se je to dogajalo le »sprva«. To je razumeti tako, da so v prvih časih lesne trgovine naši kmetje prodajali neobdelan les. To je razumljivo, kajti na začetku najbrž niso vedeli čemu bo služil dobavljeni les. Vedeli so sicer, da bo šel cer v Benetke, niso si pa predstavljali, kako ga bodo tam obdelali preden ga bodo graditelji mesta zabili v mehka lagunska tla. Lahko celo trdimo, da je trgovina z neobdelanim cerom trajala stoletja. Toda pripovedovalci so si edini v tem, da so naši kmetje najkasneje v 18. stoletju začeli tesati svoje cere v »kvadre«, jih na tanjšem koncu konusno ošpičili in jih tako obdelane vozili do morja, kjer so jih prevzeli komitenti. To je omogočilo dvoje: obdelanih cerov so lahko prepeljali več, neredko celo dvojno količino naenkrat in zaslužek je bil večji, ker so komitenti vračunali tudi tesarsko delo, ki so ga kmetje opravili doma. S tem se je začela prva kooperacija na eni strani z graditelji Benetk, na drugi strani s pristanišči in končno z ladjedelnicami. Prehod iz trgovine z neobdelanim lesom na trgovino s tesanim lesom pomeni torej začetek resne kooperacije, ki so jo najkasneje v drugi četrtini 18., še po-

sebej pa v prvi polovici 19. stoletja začeli upoštevati tako graditelji Benetk in pristanišč, kakor tudi ladjedelski inženirji. Ti poslednji so bili končno vezani na obdelano ravno in krivo hrastovino. To pa zopet pomeni prehod na višje oblike kooperacije, ki je postajala, kakor bomo videli, vedno bolj vsakdanja.

Jelovino so morali ladjedelci kupovati v notranjosti že zelo zgodaj. Tako kot Kraševci in Dolenjci hrast, so Notranjci »sprva« prodajali neobdelana jelova debela. Ker so bile zahteve ladjedelcev ob vsaki priložnosti različne, so Notranjci kaj kmalu zvedeli, da gre za »jarbla«. Ko so prišli do tega podatka, se je trgovina z jelovino spremenila. Notranjski kmetje so začeli razmišljati, da bi naročnikom dobavljali po vseh pravih obdelane jambore »pa čeprav v enem kosu«. ⁹ Tako so si najbrž že v začetku 18. stoletja izgovorili, da so spodnji konec jamborov obdelali »v skladu z načrtom«. Te besede smo zapisali v Planini, Cerknici, Begunjah in v Rakitni pod Krimom. Ko pa je govor o načrtih, ki so jih posamezni kmetje dobili v roke, je govor tudi o točno določenem delu, ki je moralo biti opravljeno brezhibno ali vsaj z minimalno toleranco. To je zopet kooperacija, ki je postajala vedno bolj zavestna in pogosta.

Udejstvovanje v pomorskem ladjedelništvu dokazuje na Notranjskem ter v delu Dolenjske in Gorenjske tudi izdelovanje tako imenovanih »lantin«. Pod pojmom »lantine« – pa naj imajo drugje kakršenkoli drugi pomen – moramo pri nas razumeti jamborne »križe« in »sočnike«. To potrjuje izročilo v Planini, Naklem in Sodražici. Po istem izročilu so kmetje izdelovali »lantine« po načrtih, ki so jih dobivali iz Trsta, Kopra ali Reke. Navadno so vedeli, za katero ladjo delajo. Tako so pripovedovalci v Naklem zatrdili, da so bili vsi križi in sočniki za ladjo »Atila« izdelani na Gorenjskem in od tam odpeljani v Trst. Podatki Pomorske vlade nas poučijo, da je v tem primeru govor o barki z imenom »Attila«, ki ga je leta 1862 gradila ladjedelnica sv. Rok v Trstu. ¹⁰ Podobno so povedali na Blokah o ladji »Mathusalem«. Barka s takšnim imenom je bila grajena v ladjedelni-

9 Vedeti je treba, da so bili jambori sestavljeni iz dveh ali treh delov, odvisno od velikosti, tipa in takelaže ladje. Žaganje in sestavljanje pa so lahko opravili le ladjedelci. Jambor »v enem kosu« se ne obnese, ker les rad razpoka in postane neuporaben ali celo nevaren. Poudarek na »enem kosu« zveni kot omalovaževanje ladjedelcev, češ »kaj si mislite, tudi mi bi bili sposobni za kaj takega«. Vendar to ni nikoli uspešno.

10 Prim. Annuario marittimo 1869, 7. Isto v prejšnjih letnikih od 1863 dalje.

ci sv. Marko leta 1868.¹¹ »Od Matusalema pa so naši ljudje izdelali še veliko »lantin«, sta izjavila dva pripovedovalca nekoliko v šali.

»Bordonali« so naslednji kos ladje, ki so ga izdelovali v našem zaledju. To pove izročilo v Planini, Cerknici, Begunjah na Notranjskem, v Naklem na Gorenjskem in v vseh okoli Kočevja. V Planini pravijo »bordonalom« tudi »bronarji«. Tako na Notranjskem kakor na Gorenjskem so pripovedovalci zatrdili, da so bili »bordonali« les za podlaganje. Podrobnejše klasifikacije ni bilo mogoče dobiti. Značilno pa je, da navajajo zelo različne mere, ki gredo od 6 do 35 m dolžine. Les je bil sprva »tesan«, kasneje pa »rezan« v kvadre, ki so imeli od 30 do 46 cm debeline. Za kaj so ladjedelnice ta les rabile, se pripovedovalci ne spominjajo, vendar že samo ime pove, da gre za obdelan ladjedelniški les. Izraz, ki se je ohranil po vsej Notranjski in delu Dolenjske, priča, da je šlo za višjo obliko kooperacije.

Ekonomsko zanimivi so bili »tavoloni« (v Planini: tavoljoni). V tem primeru gre za ladijske pode, ki so zahtevali klan in nato obtesan les. Iz enega debela so na primer v Planini in Rakeku naredili po dva in več »tavolonov«, kar je bilo »zelo gospodarno«. Dolžine, ki jih navajajo v Planini, gredo od 6 do 13 m. Širine in debeline ni bilo mogoče zabeležiti. V vsakem primeru gre za notranje podove ladij, zato debelina ni presežala 10 do 12 cm, širina pa je bila najbrž pod 25 cm. Prav tako so bili zanimivi »merkantili«, na enem koncu ošiljeni trami, ki so jih v ladjedelnicah rabili kot zunanje ogrodje. Zabeležili smo jih po vsej Notranjski. Dalje se kot zanimiv ladjedelniški les omenjajo »madere«, nekakšni plohi, ki so morali meriti 22 cm v širino, debelina pa je znašala 7,5 cm. Dolžine pripovedovalci niso navajali. V Planini, Rakeku, Cerknici in Begunjah pravijo pripovedovalci, da so morale biti »madere zelo točno odrezane«. Verjetno so jih rabili za notranje ladijske stene. Za vse tri tipe lesa navajajo pripovedovalci podatke, da so jih izdelovali po merah, ki so jih vsebovali načrti.

Za jambore (v Planini, Uncu, Ivanjem selu, Sodražici in Rakeku pravijo »jarblo«, v Cerknici, Begunjah, Loškem potoku, Prezidu in Blokah »arbol«, v Rakitni, Naklu in Grčarevcu pa »jambor«) navajajo pripovedovalci, da so morali biti enakomerno debelo raščeni. Les je moral biti gost, raven in močan. Če je imel nevarne grče, so ga komisarji (če je šlo za vojno mornarico), »komisionarji« (če je šlo za trgovske ladje), logarji in inženirji

11 Prim. Annuario Marittimo 1869. Zanimivo je, da si ljudje najbolj zapomnijo imena ladij po »gрозljivih zgodovinskih« ali splošno znanih »bibljskih osebah«. Verjetno bomo na terenu še našli imena ladij, ki so se gradile v naših ladjedelnicah in pri katerih so naši kmetje kooperirali.

odklonili, kar je imelo za posledico ali popolno izgubo ali spremembo za jambor namenjene hoje v druge kose ladijske opreme, morda v »merkan-tile« ali »mader«. Mere jamborov so bile zelo različne. V Naklem navajajo dolžine od 18 do 27 m. Samo en pripovedovalec se spominja jambora, ki je meril nad 30 m, pa še ta je bil prodan med obema svetovnjima vojnama. V Uncu, Begunjah, Ivanjem selu in Sodražici navajajo dolžine, ki gredo do 33 m. V Cerknici, Planini, Rakeku, Grčarevcu, Prezidu in Loškem potoku se omenjajo dolžine do 48 m. V Uncu se omenja primer jambora, ki je prese-gel 50 m dolžine. Najzanimivejši pa je primer jambora, o katerem imamo poročilo v Rakitni. Kmet Jože Opeka je do nedavna hranil potrdilo lad-jarja Henrika Angela Jazbeca iz Trsta, izdano v Trstu leta 1894, da je nje-gov oče prepeljal v Trst jambor, ki je v dolžini meril 64 m. Mera je skoraj neverjetna, vendar navaja družinsko izročilo, da je bil na spodnjem koncu obžgan v kvader. Na zgornjem koncu pa so mu pustili tri vršičke, »da se ne bi kvaril ob prevozu po cesti«. Popolnoma nejasno je, kako so jambor pre-peljali po ovinkasti cesti med Rakitno in Cerknico. Vožnje ne more obra-zložiti niti dejstvo, da je imel voz tri preme, in da ga je vleklo do Razdrtega 8 parov konj. Vendar je ta dolga »pošast« predstavljala dogodek, ki je za-pustil sledove v ljudske izročilo po vsej poti tja do Opčinah. Omenjajo ga v Cerknici, na Rakeku, v Planini, v Stranah, v Malem Ubeljskem, v Senožečah, Senadolah, Štorjah in na Opčinah. V bivši gostilni »Pri baj-ti« nad Senadolami smo zvedeli, da je gostilničarka Rezka Franetič, te-daj mlado dekle, to »pošast« izmerila. Z vprego vred (jambor so tu vlekli 4 pari konj) je celotna kompozicija merila; 78 m. Izročilo v Rakitni pove, da je Jazbec povabil Rakitčane na ladjo, ki »je imela neko grdo angleško ime«. V Senadolah in Malem Ubeljskem so povedali, da so vračajoči se Rakitčani »pogledali globoko v kozarce« in da so »svoj podvig hvalili na vse pretege«. Katera ladja je to bila, povedo besede o »grdem angleškem imenu«.

To je bil vsekakor veliki bark »Beechdale«,¹² ki so ga tisto leto popravljali v ladjedelnici sv. Marko. Ta skoraj neverjetni podvig daje slu-titi velike težave, ki so jih imeli furmani tudi s krajšimi jambori v po-

12 Prim. Annuario marittimo 1892–1911. V seznamih jadrnikov. Jazbec je bil zadnji jadranski ladjar, ki je vztrajal pri velikih lesenih jadrnikih, njegov »Beechdale« je bil zadnji veliki jadrnik na Jadranu. Prodan je bil leta 1910 verjetno v Turčijo. Model te ladje, ki ga hrani Pomorski muzej v Piranu je bil izdelan v Žalcu po original-nih načrtih. Modelar mu je iz lastnih prostorskih razlogov nekoliko skrajšal jam-bore, kar kvari izgled ladje. Vendar je kljub temu med »boljšimi« modeli, ki so bili narejeni v slovenskem zaledju.

stojnskih ridah, na Gabrku pri Senožečah in na poti od Opčin do Trsta. Toliko o izdelovanju jamborov in drugih ladijskih kosov iz jelovega oziroma hojevega lesa.

Načrte, inženirje, komisarje in logarje omenja izročilo tudi v zvezi z ladijskimi deli, ki so jih naši ljudje tesali iz hrastovega lesa. Tako imamo v Pohorju, v Senožečah, Lažah, Dolenji vasi in Dobravljah nedvomno opraviti z ladjedelsko kooperacijo. V vseh omenjenih krajih izročilo trdi, da so izdelovali ladijske kobilice, statve za premec in krmo, ter rebra po načrtih, ki so jih prinašali gozdarji, inženirji in tehniko iz Trsta, Kopra in Pulja. V Senožečah trdijo, da je njihov obdelan hrast odhajal tudi v reške ladjedelnice. Medtem ko v Povirju in Senožečah povedo da so za kobilice in rebra uporabljali v glavnem »gnjelc«, kar velja tudi za Dobravlje, kjer enačijo »dob« z »gnjelcem«, so na primer v Gradnjah uporabljali večinoma »graden«, ker je bil drugačen hrast bolj redek. V Štorjah in Povirju smo zapisali, da so mornariški logarji in inženirji izbirali za kobilice lepo raščene ravne hraste, ki pa so bili na Krasu precej redki. Zato pa so bili pogostejši krivo raščeni hrasti, primerni za ladijska rebra. »Bolj so bili krivi, rajši so jih imeli«, pravi izročilo v vseh naštetih krajih. To pomeni, da so ladjedelski tehniko izbirali les po njegovi uporabnosti. Obtesati so ga dali »v skladu z načrti«, ki so jih prinesli s seboj. Kmetje so les posekali, ga obtesali »po načrtu« in ga prepeljali naravnost v ladjedelnice, ki so ga naročile. Dejstvo, da so tesali po načrtu, pove, da je šlo za zavestno kooperacijo. Če k temu dodamo, da so skoraj vedno vedeli za katero ladjo je bil njihov les, postane ta trditev že pravi dokaz. Izročilo v Senožečah, potrjeno v vseh okoliških vaseh, ve povedati, da je bilo na senožeškem »od odhoda Francozov do nekako leta 1880 zgrajenih vsaj 130 ogrodij ladij« vseh jadranskih tipov.¹³ Poleg tega je šlo v Trst še ogromno obdelanega hrasta za druge ladjedelniške namene. V Dobravljah in Gradnjah povedo, da je šlo veliko obtesanih hrastov in ladijskih reber tudi v izvoz. Izročilo trdi, da so prihajali angleški »komisijoni«, ki so naročili določen les, in ko je bil ta obdelan, so ga dali prepeljati na ladje in ga izvozili v angleška pristanišča. Podobno smo zabeležili tudi v Danah in Šmarjah pri Sežani. Vse te navedbe pričajo, da so naši kmetje znali delati po načrtih, in da so izročili les v skladu z zahtevami. Prevoze do Trsta so opravili domači furmani. Tako lahko rečemo, da je bila kooperacija dvostranska.

13 Pahor 1977. Ljudsko izročilo je v vseh senožeških vaseh zelo enotno. Podatek je bil zabeležen kar osemkrat pri različnih pripovedovalcih.

In še nekaj je treba reči o hrastovem lesu. Kooperacija ni bila omejena samo na Primorsko. Poročila o obdelani hrastovini, ki so jo vozili v Trst, imamo tudi na Dolenjskem in Štajerskem. Zapisi iz Trebnjega, Višnje gore, Velikih Lašč, Kostela in Sodražice govorijo o velikih količinah obdelane hrastovine, ki »je bila namenjena na morje«. Isto velja za izročilo, ki je bilo zapisano v Konjicah, Slovenski Bistrici in Zgornji Polskavi. Od kod je ta hrastovina prihajala, bo treba še raziskati. Vendar je že zdaj gotovo, da je ljutomerska okolica dala precejšnje število obdelanih hrastovih debel. Isto velja za okolico Brežic. V Ljutomeru so nam narisali skico takega obdelanega hrastovega debla. Po načinu vezave je očitno, da je šlo za ladijske kobilice. Dobljeni podatki pa kažejo, da je šlo za obdelane hrastove hlode, ki bi bili lahko primerni za ladijske kobilice, in za »debele plohe enakih mer«, ki so bile »namenjene za ladje«, gotovo za popodenje palube in drugih delov ladje. Zanimivo je, da je na Dolenjskem in Štajerskem vedno govora o »lepo raščениh ravnih hrastih«. Iz teh podatkov lahko sodimo, da je kooperacija z ladjedelništvom segala na večino slovenskega ozemlja. Če so namreč ljudje na furmanskih postojankah vedeli, da je določen les »namenjen za ladje«, potem ni dvoma, da je bil naročen, tesan oziroma žagan po določenem načrtu ali vsaj naročilu pristojnega gozdarja, in prepeljan na kraj naročila, ki je bil vedno ob morju. Vendar se ne moremo ustaviti samo pri naročilu, kajti ladjedelnice so imele določene zahteve, mimo katerih izvajalci niso smeli niti mogli. Zaradi tega domnevam, da so v prizadete okraje ali vsaj odgovornim logarjem pošiljali načrte ali skice naročenih lesenih delov. Okrajni logar je na podlagi teh načrtov vodil in kontroliral delo. Ta verjetnost je tem bolj otipljiva, ker izročilo ponekje stvar precej precizira.

Jadrniki pa niso zahtevali samo jelovega in hrastovega lesa. Kakor rečeno, je šel v ladjedelnice tudi bukov, orehov, češnjev in brestov les. Tak les pa so uporabljali tudi na železnih parnikih. Izročilo v Povirju pravi na primer, da so kmetje prodajali orehov les – sprva obdelan, kasneje neobdelan – za notranjo opremo ladij. Ker so ga prodajali tudi neposredno pred prvo svetovno vojno in po njej, je gotovo, da je bil uporabljen pri notranji opremlitvi železnih trgovskih in vojnih ladij. V Žirjah in Plešivici smo zvedeli, da so zaradi ladje posekali marsikatero češnjo. V Trnovem, na Otlici in na Laznah smo zapisali, da so v Trst prepeljali »na tisoče tovorov« bukovega lesa. Podobno smo zapisali v Vranskem in Trojanah. V Gorenjskem, Komnu, Svetem in Ivanjem Gradu so kmetje povedali, da so v Trst vozili tesano brestovino. Na Kočevskem trdijo, da so na Reko in v

Trst prodajali tisovino, ki so jo uporabljali za izdelovanje vesel. Vesla se pojavljajo med ribniškimi izdelki. Torej so ladjedelnice požirale ogromne količine lesa. Toda naj so bile še tako aktivne, niso mogle izkoristiti vsega lesa, ki ga omenja izročilo. Velike količine hrastovine, jelovine in bukovine so šle v izvoz. Izročilo je zabeležilo tudi takšne podatke. Izvozu namenjen les je bil tesan oziroma obdelan za potrebe kupca. Izročilo trdi, da je bil to v glavnem ladijski in gradbeni les. Poudarek pa je na ladijskem lesu. Da bi lahko ugotovili čemu je služil tak les, bi bilo potrebno pregledati arhive nekaterih angleških in francoskih ladjedelnic. Po nekaterih znakih sodeč, lahko sklepamo, da je šlo za les, ki so ga uporabljali na palubi, v medkrovju in na splošno v notranjosti ladje.

Omeniti je treba še naročila, ki jim izročilo v Planini, Cerknici, Kočevju, Dobravljah in Gradnjah pravi tudi »komisijon«. Tak »komisijon« je vseboval zaželeno količino, vrsto in kvaliteto lesa. V Dobravljah in Gradnjah govori izročilo tudi o risbah, to je načrtih posameznih zaželenih delov. V Dobravljah smo zapisali da sta »komisijon« prinesla oz. spremljala po en ladjedelski tehnik in gozdar. V Planini in Uncu govori poročilo tudi o inženirjih. V Planini, Cerknici in Dobravljah pozna izročilo angleške »komisijone« z angleškimi merami in angleškimi tehnikami. V takem primeru je bila potrebna navzočnost prevajalca. Gotovo je torej, da so naši kmetje sodelovali tudi z angleškimi naročniki. V vsakem primeru je to bil ladijski les. V Dobravljah so povedali, da je šel njihov hrast v London in Manchester. Koliko je mogoče verjeti takim trditvam, bo pokazala bodočnost, če nam bo uspelo najti pisne vire.

V osemdesetih letih 19. stoletja dobiva ta kooperacija popolnoma drugačne oblike. Vojna mornarica je prešla na izključno železne gradnje in je opustila gospodarjenje z gozdovi. Kot vezni člen med proizvajalci lesa in ladjedelnicami ter drugimi kupci se vedno bolj pogosto pojavljajo lesni trgovci. Uvedba tračnih žag med Opčinami in Trstom odvzame kmetom tesarsko delo na rebrih in kobilicah. Lesenih ladij je bilo vedno manj. Velike lesene prekooceanske ladje so se opuščale,¹⁴ v lesu so se gradile še majhne obalne ladje za prevoz peska in kamenja (npr. trabakule), male turistične ladje in ribiške barke. Vse to so zmogle manjše ladjedelnice, kakor na primer v Kopru in Piranu. Prodajanje neobdelane hrastovine postaja sedaj vsakdanji pojav. Lesni trgovci so prevzemali naročila, preiskali gozdove, ki so bili že zelo razredčeni in skupaj z okrajnimi gozdarji določali posek. Les so koncentrirali ob žagah, od koder je šel – obdelan –

14 Annuario marittimo 1892–1911; Pahor 1969.

v ladjedelnice. Vendar so se naši posamezni kraški kmetje, ki niso zaupali trgovcem in so svoj les vozili naravnost v Trst. Isto velja za posamezne Dolenjce in Štajerce, le s to razliko, da so se takšni prevozi izplačali, če so lahko naložili večje količine lesa. Vse to pa pove, da se je neposredna trgovina s hrastovino omejila na minimum. Podobno velja tudi za trgovino z jelovino. Le jambore so kmetje do določene meje še vedno obdelavali sami ali pa dali na žago, da so jih na spodnjem koncu »kvadrirali« in takšne vozili naravnost naročnikom. Posebno če je bil les »ukraden« je bilo to ugodnejše. Takšna trgovina z jambori se je ohranila še po prvi svetovni vojni.

Dogovor med ladjedelnicami in lesnimi trgovci in prodor le teh na lesno tržišče, sta v končni konsekvenci uničila kmečko kooperacijo z ladjedelništvom. Les je še vedno odhajal v primorska mesta, predvsem v Trst, Reko, Koper in Piran. Toda, razen deloma iz okolice Planine in Logatca, kjer so delovale žage, ki so bile še posebej specializirane za ladjedelski les, je les odhajal iz zaledja neobdelan. Njegovo obdelavo so prevzeli trgovci, ki so s tem prevzeli tudi tako imenovani »komisijon«, kar pomeni, da so samo oni vedeli, kakšen les so potrebovale ladjedelnice in kakšnega drugi naročniki. Tako je kmečka kooperacija naglo zamrla. Do določene meje se je ohranila neposredna trgovina z manjšimi ladjedelnicami, takšne so bile na primer v Kopru in Piranu in s privatnimi graditelji ribiških in športnih čolnov. Takšni trgovini lahko v majhnem obsegu sledimo še danes.

Udeležba slovenskih kmetov v pomorskem ladjedelništvu ima po nekaterih krajih Notranjske nekaj posebnosti, mimo katerih ne moremo. Pripovedovalci v Planini, Uncu, Rakeku, Cerknici in Begunjah pripovedujejo, da so bile najlepše hoje v gozdovih kneza Windischgraetza, in da »jih je bilo treba ukrasti«. Ukradena debbla so oklestili in pokrili z vejevjem. Ponoči so jih zapeljali na žago ali na domače dvorišče. Windischgrätzovi »bošnarji« so sicer pazili, da se to ne bi dogajalo, vendar so bili mnogokrat prisiljeni »zapreti oči«, ker se je marsikdaj zgodilo, da so »neznani storilci« preveč vestnega »bošnarja« do nezavesti pretepli. Za ukraden les je veljalo, da je bil nedotakljiv, ko je došel na žago ali na domače dvorišče, kjer je bil takoj opremljen z žigom ali znamenjem »novega gospodarja«. Od tu dalje niso posredovali niti žandarji. Pač pa so ti smeli posredovati na poti od gozda do žage ali dvorišča. To pa se ni dogajalo pogosto, ker so znali Notranjci »onesposobiti tudi preveč vestne žandarje«, kar se je – po pripovedovanju v Uncu in Planini – nekajkrat zgodilo. Zanimivo je tudi »opravičilo« pripovedovalcev, zakaj so kradli. »Ukraden les je bolj-

ši in dlje zdrži« – pravijo v Planini in na Rakeku. Nek pripovedovalec je resno zatrjeval, da so »kradli v korist mornarjev«, kajti bali so se, »da bi se ladja prekmalu potopila, če bi bili njeni jambori iz domačega gozda«. Takšna opravičila so sicer zanimiva, ne morejo pa prikriti gospodarskih razlogov lesne tatvine. Sicer pa so mnogi pripovedovalci priznali, da »so ljudje vzeli tam, kjer je bilo in dali tja kjer ni bilo več«. Bodi kakorkoli, Windischgratzov les je našel mnoga pota, da je odhajal »po rimski ali francoski poti« na morje.

Števila jamborov, antenalov, bordonalov in drugih ladijskih kosov, ki so prihajali na tak način v ladjedelnice severnega Jadrana ali odhajali v izvoz, ne bo mogoče nikoli dognati. Gre vsekakor za desettisoče hojevih debel, ki so se končno znašla v takšni ali drugačni uporabi na ladjah. Toda k tem ogromnim številkam niso pripomogli samo kmetje. Vsi pripovedovalci na Notranjskem so zatrjevali, da so bili knezi Windischgrätzki »krepko udeleženi pri trgovini z ladijskim lesom«, in da so imeli svoje furmane, ki so živeli samo od prevoza ladijskega lesa. Alfred Windischgrätz, avstrijski pomorski oficir do konca prve svetovne vojne, je bil zadnji iz družine, ki je prodajal ladijski les, predvsem jambore, križe in sočnike. Med prvo svetovno vojno in po njej je pošiljal svoj les v Trst in Pulj. Primer knezov Windischgratzov dokazuje, da bi bilo potrebno obdelati – poleg kmečke – tudi plemiško in drugo trgovino z lesom.

Ker pa to gotovo ni bila samo trgovina, bi bilo treba obdelati oblike sodelovanja z ladjedelnici. V veliki meri je namreč to bil obdelan les, ki so ga ladjedelci le »montirali na ladje«. Žal pisnih virov o tem nisem našel, izročilo pa je v tem pogledu precej skopo.

In tako pridemo še do drugih materialov, s katerimi je slovensko zaledje pripomoglo do razvitega ladjedelništva. Naj najprej navedem gorenjske kovače. Izdelovanje ladijskih žeblicev lahko spremljamo vsaj od začetka 18. stoletja. Michelangelo Zois je po svojih agentih prodajal kroparske ladijske žeblice po vseh Italiji in celo na Dansko in Švedsko.¹⁵

15 AS, Spisi Michelangela Zoisa, ki je bil tudi sam ladjar. Prim. posebej SCHIAVUZ-ZIJEVO korespondenco, ki dokazuje, da so šli kroparski žeblice po vsem Jadranu pa tudi v Ligurijo in Toskano. Žena dr. Jožeta Zaička, Eva Zaiček, zgodovinarica v Stockholmu me je opozorila na dokumente o »avstrijskih« ladijskih žeblicah, ki jih hrani Švedski državni arhiv. Ker je bil eden od sinov Franca Rakovca – Reigersfelda med ustanovitelji danske orientalne kompanije domnevam, da bomo našli takšne podatke tudi na Danskem. Vse to za prvo polovico 18. stoletja. Ljudsko izročilo na vsej poti do Škofje Loke do Trsta govori o mnogih sodih ladijskih žeblicev.

Ljudsko izročilo v Železnikih, Kamni Gorici in Senožečah pove, da so šli iz Gorenjske proti Trstu nešteti vozovi s polnimi sodi ladijskih žeb-ljev. Senožečani so povedali, da so takšni žebli merili »do 14 palcev dol-žine«. Iz Gorenjske pa je prihajalo tudi drugo ladijsko železje: tako govo-ri izročilo v Stari Fužini o obročih za jambore, o železu za ladijske ograje, o kotnem in drugem profiliranem železu. Bohinjci trdijo, da je tovorjenje z železom veliko starejše od železnice in celo od francoskih poti, in da so ga tovorili na konjih. Izročilo v Trojanah omenja ladijsko pločevino. Vse to pa je premalo raziskano, da bi si upali govoriti o kakršnih koli količinah in vzorcih železa. Le izročilo v Planini in Senožečah govori o »množici vozov z ladijskimi žebli in drugim ladijskem železju«. Na vsak način lahko reče-mo, da so bili slovenski fužinarji in kovači soudeleženi pri ladjedelnštvu tako z livarskimi kakor s kovaškimi izdelki, ki so osvojili tudi velik del italijanskega in celo nekaj evropskega tržišča. Ko je ladjedelnštvu prišlo na železne gradnje, je govora o veliki količini železnih ladijskih zakovic, ki so prihajale v Trst iz Kroke in drugih gorenjskih krajev. Gotovo so tudi Jesenice kooperirale z ladjedelnštvom s svojimi, predvsem livarskimi iz-delki. Vendar bo treba stvar še raziskati.

Pripovedovalci v Sodražici, Velikih Laščah, Grosupljem, Planini in Senožečah so kot nadaljnje ladijsko blago navajali vrvi in platno. V vseh teh krajih pripovedujejo o debelih vrveh, ki so jih furmani vozili v Trst in na Reko. Ker je v isti sapi govora tudi o »platnu za jadra«, je očitno, da gre za ladijske vrvi, ki so le del takelaže. Besedo »takelaža« smo zabele-žili v Šentjerneju na Dolenjskem in v Kostanjevici na Krki. Beseda nam pove, da sto starejši ljudje vedeli, kaj pomeni, in da so jo prevzeli od nem-ških naročnikov, verjetno mornariških komisarjev in tehnikov arsena-la. Če vemo, da so to kraji, kjer so kmetje sejali konopljo in nekje tudi lan, se nam sama po sebi vsiljuje domneva, da so tkali tudi platno za jadra in pletili ladijske vrvi. Potrdilo za to so dali pripovedovalci v Planini, Cerknici, Kostanjevici, Mokricah in Velikih Laščah. Žal, razen podatka, »da je bilo tega veliko«, o razsežnosti teh dejavnosti nismo zvedeli nič. Izgleda pa, da sta bili precej razširjeni, če Senožečani vedo povedati, da je šlo preko njihovega kra-ja »ogromno domačega platna in debelih vrvi«. Potemtakem bo treba ti de-javnosti globlje raziskati, kajti vse kaže, da ni šlo za sporadičen pojav, marveč za zavestno pogodbeno kooperacijo z vojnim arzenalom in drugimi ladje-delnštvom. V Radencih nam je kapitan dolge plovbe Vladimir Trop (danes upokojeni komodor norveške trgovske mornarice) pripovedoval, da je baron Gagern v Mokricah na Dolenjskem izdeloval v svoji glažuti »debelo trikotno

steklo« za ladje, in da je imel pogodbe z ladjedelnicami vse Istre in Liburnije za dobavo takšnega stekla. Pisnih virov nisem mogel najti, vendar je izročilo v Mokricah potrdilo Tropove besede. Kakšno steklo je to bilo, sicer še ne vemo, domnevamo pa, da je izdeloval mrežasto steklo za palube in steklo za ladijska okna. Le to je izdelovala tudi steklarna Furlan v Piranu. Tudi te raziskave bo treba še poglobiti in po možnosti potrditi s pisnimi viri. Nadaljnji trgovski artikel, ki je odhajal v ladjedelnice, so bile razne smole in parafinski, predvsem pa voščeni izdelki. V Železni Kapli pripovedujejo, da so koroški furmani zvozili v Trst skoraj ves koroški pridelek voska. To potrjuje tudi izročilo v Senožecah. Verjetno bodo nadaljnja terenska raziskovanja prinesla podatke tudi o drugih vrstah blaga, ki so jih v naših krajih kupovale jadranske ladjedelnice.

Absurdno bi bilo misliti, da se je opisana kooperacija razvijala stihij-sko. Nasprotno, vsi podatki kažejo, da je bila organizirana tako iz mornariškega arsenala, kakor iz drugih ladjedelniških centrov, predvsem iz Trsta in Reke. Nedvomno so bili med prvimi organizatorji zvez med ladjedelnicami in zaledjem slovenski tovorniki in furmani, ki so poznali zmo-gljivosti zaledja in potrebe ladjedelnic. Furmanom so sledili mornariški komisarji in gozdarji, ki so koordinirali delo na vseh naštetih področjih. Šele nato so sledili inženirji in tehniki ladjedelnic, ki so deloma nadalje-vali delo gozdarjev in komisarjev, deloma pa na novo organizirali koope-racijo po trenutnih potrebah. Zadnji so bili lesni trgovci, ki pa so uvajali industrijsko obdelavo lesa in s tem omejili kmečko kooperacijo na prodajo surovin. To pa je v končni fazi vplivalo na dozdevno kontinentalizaci-jo slovenskega kmeta, ki je bil dotlej očitno bolj pomorsko usmerjen, kot si lahko mislimo danes. Globoki spomini na preteklost, ki jih opazimo v ljudskem izročilu po vsej Sloveniji, dokazujejo, da je bila kontinentaliza-cija res le dozdevna. Kmečko pomorsko miselnost bi lahko, prebudili s smotrno politiko.

Morje je torej privlačevalo ljudi in blago. Opisana kooperacija z ladje-delništvom je le del prizadevanj Slovencev po uveljavitvi na morju in v po-morstvu. V mnogih primerih je bila ladjedelniška kooperacija le odskočna deska. Naši ljudje so preko nje prodrli v mornariški kader, kjer so se odlič-no obnesli.¹⁶ Prodrli so tudi med ladjarje posameznike in karatiste. Proti

16 ÖStA, KA, Marine-Archiv, Personal-Acten. Personalni arhiv Vojne mornarice v Avstrijskem vojnem arhivu na Dunaju dokazuje sledeče: 12,26 % vseh mornariških oficirjev je bilo rojenih na Slovenskem. Med njimi je nad 40 admiralov. Okoli 10% podoficirjev mornarice je prav tako izhajalo iz slovenskih dežel. Prav ti dokazujejo visoko vojaško in strokovno usposobljenost. Do leta 1882 pride 6 slovenskih mor-

koncu 19. stoletja jih srečamo med delničarji velikih pomorskih družb.¹⁷ Kar pa je za ta sestavek morda poglavitno, je dejstvo, da so končno ustvarili lastno ladjedelnico tj. Tržaški tehnični zavod, ki je bil osnovan skoraj izključno na slovenskem kapitalu, in ki se je v veliki meri naslanjal – kakor druge ladjedelnice – na kooperacijo slovenskega zaledja. Da je bilo delovanje tega zavoda uspešno, je dovolj pisnih dokazov.¹⁸ Kljub temu, da so bila ta neposredna prizadevanja po uveljavitvi na morju prepozna in prešibka, da bi prinesla večje in trajnejše uspehe, pomenijo v naši pomorski zgodovini korak naprej. V dobi, ko je industrializacija odrinila pomorsko orientirane kmete od neposredne kooperacije z ladjedelništvom, so posamezni kapitalisti, ki so spoznali vrednost pomorstva, torej tudi ladjedelništva, s svojo napredno dejavnostjo pripomogli k ohranitvi pomorske tradicije, ki je prešla tudi v najbolj kritično obdobje, tj. v dobo med obema vojnama, skoraj nedotaknjena. Ohranitev tradicije pa je bil največji uspeh, kajti na njej smo v obdobju po drugi svetovni vojni lahko čvrsteje in velikopoteznejše zasnovali naše sedanje pomorsko gospodarstvo, ki je sicer drugačno kot v preteklosti, vendar neprekinjeno in stvarno vezano na zaledje. Toda do zlitja zaledja s pomorstvom, ki so ga nakazali naši kmečki kooperanti s prejšnjem stoletju, prihaja prepočasi. Kontinentalizacija, katere vzroke bo treba še raziskati, je bila – kljub ohranjeni pomorski tradiciji – pregloboka, da ne bi zapustila svojih negativnih sledov. In te sledove mora naše zaledje čim prej odpraviti, če hočemo spet postati pomorski narod.¹⁹

narjev na enega slovenskega podoficirja. Med leti 1883 in 1902 pa celo 4 mornarji na enega podoficirja (v Dalmaciji je ta relacija 53:1).

- 17 Prim. *Annuario marittimo 1890–1912*. Tu srečemo Josipa Gorupa in njegova sinova Kornelija in Milana, dalje Jerneja Sardoča, Krištofa Kosovela, Jožefa Premrila, Jožefa Kanteta, Riharda Rupnika, Franca Gilberta Korošca, Jožefa in Antona Valušnika, Ivana Vilharja, Valentina Dolenca, Avgusta Kerna, Viktorja Jenka in druge. Vsi omenjeni so vlagali svoj kapital v pomorske družbe, kakor so bile npr. »Ungaro-Croata«, »Austro-americana«, »Paroplovna družba Trst-Milje«, »Paroplovna družba Istra-Trst«, »Svobodna tržaška plovba«, »Anonimna ogrska družba za pomorsko ladjarstvo ›Oriente‹«, »Ogrska anonimna družba za pomorsko plovbo ›Adria‹«, »Pomorska paroplovna družba v Kopru« itd. Njihov kapital srečamo tudi v raznih industrijsko pomorskih komorah od Trsta, Kopra in Rovinja, do Reke in Zadra. Posameznih ladjarjev in karatistov je še veliko več.
- 18 O Tržaškem tehničnem zavodu prav tako »*Annuario marittimo*«. Dobri podatki o njem tudi v reviji *Naše morje* 1936 do 1937.
- 19 Podatke iz ljudskega izročila prim. v posameznih letnih in Terenskih poročilih v Pomorskem muzeju v Piranu.

Viri in literatura

Arhivski viri

AS: Arhiv Republike Slovenije.

KA: Österreichisches Staatsarchiv, Kriegsarchiv.

Malj: Zgodovinski arhiv Ljubljana, mestni arhiv Ljubljana.

Literatura

Annuario marittimo. 1859–1912. *Annuario marittimo dell' I. R. Governo marittimo*. Trst: Stabilimento Letterario Artistico J. Ohswaldt, nato Tipografia Lloyd Austro-Ungarico, nato Tipografia Lloyd Austriaco.

Gestrin, Ferdo. 1962a. *Pregled pomorstva v Slovenskem Primorju*.« Zagreb: S.n.

———. 1962b. »Pomorstvo v Piranu v letih 1325–1355.« *V Slovenski pomorski zbornik*, uredil F. Leben, 31–41. Koper: Klub pomorščakov.

———. 1965. *Trgovina slovenskega zaledja s primorskimi mesti od 13. do konca 16. stoletja*. Ljubljana: Slovenska akademija znanosti in umetnosti.

Naše morje. 1936–1937. Ljubljana: Pogačnik.

Šorn, Jože. 1955. »Merkantilist Franc Rakovec-Reigersfeld.« *Kronika časopis za slovensko krajevno zgodovino* 3 (2): 81–7.

———. »Trst in njegovo neposredno zaledje v prvih treh desetletjih 18. Stoletja.« *Kronika časopis za slovensko krajevno zgodovino* 7 (3): 148–62.

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

———. 1977. »Senožeče, slovenska pomorska postojanka na kopnem.« *Slovensko morje in zaledje* 1 (1): 21–79.

Po sledeh nekega jambora ...

Miroslav Pahor in Ilonka Hajnal

To ni zgodovina. To je zgodba o iskanju, o prizadevanjih, da bi našli delček resnice o nekem narodu, ki bi ga njegove vrhnje plasti rade proglasile za kontinentalnega. Toda če je to iskanje, potem je gotovo tudi prispevek k zgodovini neke preteklosti, ki ni tako daleč, je pa kljub temu zastrta s težkimi zavesami pozabe. Poskušali bomo te zavese vsaj delno odstraniti in pogledati v čas pred približno devetdesetimi leti, ko se je dogodek, o katerem bomo v tej zgodbi poročali, zgodil in razburil prebivalstvo vasi, da je še dolgo govorilo o njem.

Bilo je julija 1974, ko je tedanji študent sociologije in zgodovine Srečko Brišar zbiral podatke o ladijskem lesu v Planini na Notranjskem. Neke sobote, ko smo po pregledu tedenskega dela sedeli pri kosilu, nas je opozoril na čuden in neverjetno dolg jambor, ki je leta 1894 potoval skozi Planino v Graben in čez Studeno v Trst! Jambor naj bi v dolžino meril 64 m in naj bi imel nad 9 m³ uporabnega lesa. Posekal naj bi ga kmet Opeka iz Rakitne pod Krimom in ga prodal ladjedelnici Sv. Marka v Trstu. Zelo vznemirljiv podatek, kajti pripovedovanja o 30 do 50 metrov dolgih hohajah, ki so bile posekane za jambore, niso bila redka, prvič pa se je zgodilo, da smo dobili podatek o jamboru, ki naj bi meril nad 60 metrov. Človek je obdarjen z raznimi lastnostmi. Tudi radovednost je ena izmed njih. Zgodovinar, ki dela na nekem raziskovanju in ki hoče nekaj dognati, pa mora biti še posebno radoveden. To opozorilo je bilo tako vznemirljivo, da sva se odločila zadevo raziskati.

Nekega sončnega jutra sva se odpravila na pot, proti vasi Rakitna. Po glavni cesti sva hitro napredovala z vozilom znamke DAF-44, od Cerknice naprej proti Begunjam pa se je cesta poslabšala. V ozkih in strmih ridah nad Begunjami na Notranjskem sva s 4 metre dolgim vozilom komaj obračala. S strahom sva mislila: Kaj, če greva zastonj? Narava se je razgrnila pred nami z vso svojo milino in lepoto, kakor da bi nas hotela potolažiti. Vozila sva med drevesi mladega gozda po ozki cesti. Visoka in vitka so se s širokimi vejami rahlo pozibavala v vetru. kakor da bi prisluškovala in naju istočasno pozdravljala. Veter je prinesel dah gozda v vozilo in se, rahlo božajoč najina obraza, igrivo izmuznil nazaj med drevesa. Ob robu ceste so se upogibale dolge zelene trave, med njimi so kukale raznobarv-

ne cvetlice, okoli katerih so krožile čebelice in brenčale svojo najljubšo pesem. V vsakem drevesu, v vsakem grmičku, v vsaki cvetlici, v pesmi čebelic se je izražal edinstven občutek — občutek stvarnosti, ki napolni srce z ljubeznijo. Tiho in čudno mirno sva se peljala. Kolega je trdno držal volan in se zagledal v prah, ki se je dvigal izpod koles v belih oblakih. Kdo ve kod so blodile njegove misli. Prah se je kar naprej dvigal in letal nekam v neznano. Gozd okoli nas je postajal vedno bolj skrivnosten. Šumenje smo slišali bolj blizu in tudi vonj po tisoč gozdnih rastlinah je postajal močnejši. Cesta je bila še naprej ozka in strma. Peljali smo se ob majhnih vasicah, ki so si bile podobne kakor hčere iste matere. Hiše so bile majhne in skromno grajene. Tiho in zaspano so gledale z majhnimi okni v svet. Starodavne cerkvice pa so se ponosno razgledovale po vaseh, kakor budni čuvaji preteklosti. Ko se je pred nama spet pokazala ozka in strma cesta, sva odpisala vsako možnost, da bi takšno deblo prepeljali po tej cesti. Ostala pa nama je želja spoznati kmeta Opeko. Končno sva le prispela v Rakitno. Pod košato lipo sva parkirala našega, pločevinastega konjička in olajšano stopila na svež zrak. Sonce je že zlezlo visoko na nebo in pošiljalo vroče žarke na zaspano zemljo. Nekako na sredi razpotegnjene vasi sva zagledala tipično slovensko cerkev. Povsod nenavadna tišina, nikjer se ni nič zganilo, kakor da bi se znašla v kraju, kjer se nič ne dogaja. Vas se nama je zdela popolnoma izumrla, brez vsakega življenja. Od daleč sva zaslišala pasji lajež, toda tudi ta je kmalu utihnil. Nasproti cerkvice, v eni mogočnejših hiš, sva opazila gostilno. »Zraven božje hiše mora biti tudi hudičeva hiša,« je pripomnil kolega hudomušno. Vstopila sva v gostilno. Pri mizi so sedeli starčki. Prejšnji pogovor je zdaj utihnil in pogledi so se usmerili k nama. Na mizi so imeli vsak svoj kozarček z napol izpitim vinom. Gostilnica je bila skromno opremljena, majhen bar in nekaj miz je zadostovalo potrebam ljudi na vasi. Za barom je stala rdečelična ženica, ki je pravkar urejevala skodelice in kozarce. Ko sva vstopila, se je prijetno nasmehnila in naju pozdravila. Povedala sva kdo sva, zakaj sva prišla, koga iščeva ... Mlada gostilničarka se je nasmejala in rekla: »Seveda poznam starega Opeko, mislim pa, da je tisti, ki ga jaz poznam, že njegov sin. Vseeno, morda bo tudi on lahko pomagal,« je rekla in se je obrnila proti starčkom. »Tone, starega Opeko iščejo, daj, pokaži kje je njegova domačija,« je uporabljala svoje poveljujoče moči prijazna gostilničarka. Tone je izpil ostanek vina iz kozarca in uslužno vstal od mize. »Hvala.« sva rekla prijazni gostilničarki, ki je v tem trenutku še bolj zardela. Levo, zraven cerkvice smo zavili iz vasi in sledili Tonetu. Tone ni bil radoveden, kora-

kal je kar brez besed. Nekajkrat je dvignil pogled in pogledal po polju, kakor da bo koga srečal. Sončni žarki pa so opravljali zelo važno nalogo — z žarečimi jeziki so pražili že tako žejno zemljo. Hodila sva za Tonetom. Najine misli so primerjale življenje v mestu z življenjem na deželi. Tam nenehno hitenje, ropot avtomobilov, živčnost in občutek, da bomo prišli prepozno. Tukaj vlada mir in tišina. Nikomur se nikamor ne mudi, in vendar je vse postorjeno ob pravem času in povsod pridejo pravočasno. A videti ni nikogar! »Kje pa so ljudje?« sem vprašala našega spremljevalca. Ta me je presenečeno pogledal in po kratkem premisleku odgovoril: »Zunaj so, na njivah,« čez čas pa je še dodal: »delajo.« Postalo mi je nerodno. Kje bi sploh lahko bili, kakor na njivah. Kolega me je hudomušno pogledal. Njegov pogled mi je govoril: »Prav ti je. Zakaj postavljaš neumna vprašanja?« Odločila sem se, da bom trikrat premislila, preden še kaj vprašam. Opekova domačija s prostranimi gospodarskimi poslopji stoji nekoliko stran od središča vasi. Tja smo zavili in Tone je že ob prvih vratih zaklical: »Hej gospodar, kje si? Ven pridi, tebe iščejo!« To vpitje je zbudilo domačega psa, ki je zaspano nekajkrat zalajal, nas povohal in ko je ugotovil, da vonj ne pomeni nevarnosti, zamišljeno sedel v senco dreves. S počasnimi, tihimi koraki je gospodar stopil iz hiše. Z zbledelimi očmi si naju je raziskujoče ogledoval. iskal je med svojimi spomini, da bi naju prepoznal. Zaman, saj sva bila prvič v vasi, prvič v njegovi hiši. Stisnila sva njegovo trdo roko in se predstavila. Po kratki razlagi je pogled starega Opeke oživel, postal je dobre volje in nam rekel: »Tisto o jamboru je popolnoma res. Le da sem jaz sin tistega Opeke, ki ga je posekal.« Medtem je Tone izginil, morda nazaj v gostilno. »Pridita v hišo, tam je bolj prijetno, ni tako vroče kot zunaj,« naju je prijazno povabil Opeka. V kuhinji je bilo prijetno hladno. Bila je opremljena enostavno, toda toplo in prijetno. Ko smo se usedli, so stoli zaškripali. Opeka si naju je začel z zanimanjem ogledovati. Kolega se je spomnil na pipo, jo natlačil in prižgal. Po kuhinji se je razlezel prijeten vonj po dišečem tobaku. V trenutni tišini smo vsi trije opazovali valeči se oblak dima, kakor bi v njem videli navdih za nadaljnji pogovor. Vznemirjene muhe so letale naokrog. Opeka se je zamislil. S priprtimi očmi se je zagledal nekam v preteklost. Morda je v daljavi zagledal svojega očeta, morda ljudi, ki jih ni več, morda je videl že davno izginule ceste in poti. Počasi in potihem, kakor da bi izdajal kakšno skrivnost, je starec začel svojo pripoved. »Bilo je v zgodnji zimi leta 1893, ko je bil jambor pripravljen in natovorjen. Zima je bila izredno ostra in trda. Z osmimi pari konj so ga moški pripeljali pred hišo. Januarja 1894 pa so ga odpelja-

li v Trst. Preko Begunj, Cerknice, Rakeka in Planine. Težko je šlo, a šlo je.« Zadnje besede je Opeka izgovoril s ponosom, kakor bi šlo za kakšno herojsko dejanje, pri katerem bi nemajhno vlogo igral tudi sam. Kolega je dvignil pipo k ustnicam in z zadovoljstvom potegnul nov oblak dima. Kljub temu zadovoljstvu pa je Opeko neusmiljeno prekinil: »Pa saj ni mogoče, da bi peljali po cesti. Ride so izredno ostre.« »Saj, saj,« je odgovoril starec, »in vendar je šlo.« Čez nekaj časa je nadaljeval: »Ride so sekali po poljskih poteh in gozdnih jasad. V glavnem, jambor je prišel v Trst!« Na naše nejeverno odkimavanje je Opeka povedal, da so še nedolgo tega hranili potrdilo ladjarja, ki je jambor prevzel. Prosila sva ga, da bi ga poiskal. Dolgo je iskal med porumenelimi papirji in starimi dokumenti. Žal, brez uspeha. Pregledal je vrsto omar, predalov in starih fasciklov, toda stari dokument se ni pokazal. Se je izgubil? Opeka se je razočarano usedel k nama in naju pogledal z obžalovanjem. V mislih je še vedno iskal orumenili košček papirja, ki bi predstavljal delček s težko zaveso zastrte zgodovine. »Se morda spominjate imena ladjarja, ki je deblo prevzel?« sem vprašala. »Seveda se spominjam,« je rekel, »bil je gospod Henrik Angel Jazbec iz Trsta. Več dni se je mudil tukaj. Hodil je po gozdu, izbiral lepo raščene hoje in lovil srne!« Ostrmela sva. Jazbec je bil tedaj eden najbolj znanih slovenskih ladjarjev v Trstu. Lastnik in solastnik šestih velikih jadrnikov od 500 do 1537 ton nosilnosti in štirih parnikov od 832 do 2224 ton nosilnosti, član tržaške trgovske komore in raznih pomorskih združenj. Ena najbogatejših slovenskih osebnosti tedanjega Trsta! Nejeverno sva gledala starega Opeko. Zdelo se je, da se nama posmehuje. »Se spomnite morda, za katero ladjo je šel jambor?« je vprašal kolega. Starega je oblila rahla rdečica, kakor ob nekem neprijetnem spominu. »Ne, ne spomnim se. Vem le, da je imela neko grdo angleško ime.« Kolega je postal grob. Ostro je pogledal starca in rekel brez okolišenja: »Zgodba je neverjetna! Najprej nemogoče potovanje čez hribe, nato izgubljeno potrdilo in končno pozabljeno ime. Kako naj vam verjamem?« je dodal nekoliko bolj spravljivo. Opeka je nekoliko dvignil glas in naju izzval: »Vesta kaj, tovariša, pot do Trsta z avtom ni dolga. Tam morajo biti kakšni dokumenti. Morda je zapisana tudi naša hoja? Poskusite srečo!« Starec ima prav, sva si mislila. Na kolegovem obrazu sem opazila, da se je odločil obiskati tudi Trst. S tiskom roke in z obljubo, da se še vrneva, sva se poslovila. Ko sva se proti večeru vračala po isti poti na Primorsko, so gozdovi že utihnili. In ko se je gozd zaprl za nama, sva kljub delnemu uspehu imela občutek, da

sva doživela nekaj izredno lepega, in da bova slej ko prej prišla tudi zgodbi o jamboru do konca.

Trst, september 1974. Začetek ni bil nič obetaven. Tri dni sem zaman posedal v Državnem arhivu v Trstu. Jazbečeve ladje so našete po vrsti z vsemi tehničnimi podatki, ki so bili potrebni za registracijo in odmero davkov. O kaki poškodbi in popravilu niti besede. V pomorskem muzeju prav tako nimajo nobenih podatkov. V ladjedelnici Sv. Marka imajo le okrnjen in neurejen arhiv. Potrebni so bili nadaljnji trije dnevi, da sem se dokopal do močne havarije, ki je doletela eno od Jazbečevih ladij. Dokument je verjetno prepis iz ladijske knjige, ali ostanek dnevnika enega od ladijskih oficirjev. V prostem prevodu je njegova vsebina naslednja:

»November 1893. Jugozahodno od Balearov je divjala nevihta. 815-tonsko jadrnico je premetavalo kakor list v vetru. Tramovje je škripalo, kot bi ga hotelo zlomiti. Jadra so se napenjala pod pritiskom sunkov vetra. Ni bilo časa, da bi jih zvali. Veter je tako glasno zavijal in tulil, da so se človeški glasovi izgubili. Že dva mornarja je odneslo iz košev v morje. Vrvje na srednjem jamboru je popustilo, na zadnjem jamboru so bila jadra že načeta. Podivjani veter je lomil, trgjal in nosil s seboj vse, kar je lahko zagrabil. Vsi predmeti, ki niso bili privezani, so leteli v morje. Naenkrat se je zaslišal strahoten tresk. Močan pritisk jugozahodnega vetra je zlomil srednji jambor, ki je padel na krov in polomil križe prednjega. Nato se je veter nekoliko pomiril. Ladja pa se je še kar naprej bojevala z naravnimi silami. Kljub temu, da je bila že močno poškodovana, se je ostro upirala močnim valovom, ki so jo naskakovali s krme in boka. Bila je kot ranjeni človek, ki se bojuje do zadnjega diha. Mornarji so poskušali osvoboditi jadra in prednji jambor zavozlanih vrvi. Obrazi mornarjev so bili izmučeni od strahu in nečloveških naporov. Mislili so na prihodnost in s strahom ugotavljali, da bodo z enim jamborom le težko napredovali. V hipu se je nevihta ponovno razdivjala. Valove je metalo čez krmo, od koder so se težko valili proti premcu. Mornarji so bili v največji nevarnosti. Vsak njihov korak, vsak njihov gib bi bil lahko usoden. Težki črni oblaki so se podili po nebu, kakor na ukaz nevidnega poveljnika. Nebo je postajalo vedno bolj črno od novih oblakov, ki so prihajali z zahoda. Toča je udarjala po krovu in po visečih, razcefranih jadrih. Kazalo je, da je to sodni dan. Naenkrat ponoven tresk! V sredini prelomljen zadnji jambor je padel v morje. V zadnjem trenutku je mornarčku uspelo presekat vrvi. Ladjo je zdaj samo še premetavalo. Krmar je poskušal

držati ravnovesje med ladjo in valovi, a mu je komaj še uspevalo. Celo popoldne in vso noč je bila ladja le igrača razbesnelih valov. Zjutraj je nastal mir. Divji veter, ki je vso noč razbijal, se je umaknil nekam daleč proti severovzhodu. Valovi so rahlo božali ladijski trup, kakor bi se hoteli opravičiti za vso povzročeno grozoto. Ladja se je počasi zibala. S palube in po stranicah je tekla voda v dolgih curkih. Zdelo se je, kakor da bi se hotela zjokati nad izgubljeno lepoto. Črnih oblakov ni bilo nikjer več. Zdelo se je, kakor da je nevidni čarovnik očistil nebo. Bilo je modro, in mehki beli oblaki so veselo kazali svoje prozorne obline. Sonce se je usedlo na morje in s svojimi žarki barvalo vršičke razigranih valov. Objelo je nesrečno ladjo, ki se je usmerila proti Palmi na Balearih. Tri dni so potrebovali za vožnjo, ki bi jo sicer prepluli v nekaj urah.»

Tak je opis nesreče, ki sem ga našel v ladjedelnici Sv. Marka v Trstu. Nekoliko romantičen, morda je delo v ladjo zaljubljenega poveljnika; morda opis, ki ga je napisal mlajši, komaj izšolan oficir. Zdi se kakor srednješolska naloga, napisana po pretresljivem dogodku. Ti in drugi podatki v istem arhivu so odločno vplivali na nadaljnji razplet jamborove poti.

Telegram, ki je bil namenjen gospodu Jazbecu v Trstu, se je glasil: »Gospod, doživeli smo nevihto. Srednji jambor prelomljen, a deloma uporaben; zadnji jambor je izgubljen. Jadra potrgana. Smo v Palmi. Tovor poškodovan. Prosimo navodila!« Odgovor se je glasil tako: »Zasilno popravite ladjo in se vrnite v Trst. Jazbec« Zasilno popraviljanje ladje je trajalo devet dni. Prednji jambor so namestili na sredo, zadnjega so nadomestili s polomljenim in popravljenim srednjim. Nato so odpluli. Nekoč tako lepa, ponosna ladja je izgledala, kakor, da se bo zdaj, zdaj potopila. Jadra so na njej visela kakor cunje na beraču. Sredi decembra je bila ladja v Trstu. Po iztovarjanju tovora so jo odpeljali v ladjedelnico Sv. Marka.

Na vprašanje okrajnega gozdarja v Ljubljani je rakitniški logar odgovoril, da bi se »tak jambor« našel v gozdu kmeta Opeke v Rakitni.

15. decembra se je pri Opeki zglasil sam Henrik Angel Jazbec. Ogledal si je hojo. Bila je lepo visoko drevo, da je malo takih. Košate, močne veje so molele visoko proti nebu. Zdelo se je, da se z vršičkom dotika sivih oblakov, ki so se pokazali nad gozdom. Začela so se pogajanja. Naslednji dan je hoja padla. Zaman so se je oklepale močne korenine, neusmiljeni ljudje z ostrimi žagami so hojo ločili od njenih starih korenin. Ko je hoja z glasnim, bolečim krikom in treskom obležala na mrzli zemlji, je na prostoru, kjer je prej stala, nastala velika praznina. Svetloba je radovedno pokuka-



Terenski ogledi jamborne ceste.



Terenski ogledi jamborne ceste.

la skozi to praznino in se je razlezla po zemlji, kakor da bi nekaj iskala. Hoja pa je ležala pred ljudmi, še ne vedoč, kakšna usoda jo čaka. Tesači so se je lotili. Čez teden dni je bil novi jambor oklešččen, olupljen in obtesan. Bil je presenetljivo dolg. Tesači so jo kar naprej občudovali in vsak je o njej pripovedoval zvečer svojim domačim, tako, da so si vaščani hodi-li ogledovat to hojo kot kakšen čudež. Ko je bila hoja obtesana, je manj-kalo le še to, da bi jo razžagali na tri običajne dele. Toda ladjedelci tega niso pustili. To je bil njihov posel. Le kaj bi oni počeli, če bi se v njihovo delo vmešavali kmetje! In vendar bi bil prevoz lažji, če bi jambor peljali v treh kosih. »Načrti so tu, razrežimo ga,« so govorili kmetje. »Ne,« je rekel Henrik Angel Jazbec, »to prepustimo ladjedlcem.« »Toda prevoz bo dražji,« je rekel Opeka, »ker bo nevarnejši in bolj dolgotrajen.« »Nič zato,« je odgovoril Jazbec, »domenili se bomo.« Nato se je začelo ponovno poga-janje. Liter za litrom je romal iz kleti na gostilniško mizo, nazadnje pa so se sporazumeli, da bo Jazbec poleg običajne »tovornine« plačal vse potrebne vprege od Cerknice do Sežane. Lep posel za kmeta Opeko. Na svoje stroške je moral spraviti jambor le do Cerknice, torej samo najtežji del poti. Razšli so se zadovoljni.

Nato so se začele priprave za prevoz. Morali so najeti preme na dovolj visokih kolesih. »Bodo tri preme dovolj?« So se spraševali kmetje. »Računajmo s štirimi, da se deblo ne bo drgnilo ob tla. V Trst moramo spraviti nepoškodovanega!« je odgovoril kmet Opeka. Tako so dobili štiri preme. Sore ni bilo treba, saj je bil jambor sora, da nikdar tega. 64 metrov dolga sora; kje ste videli že kaj takega? Tri dni so porabili, da so spravili hojo iz gozda v vas. En dan je šel za druge priprave. Nato so ga nekaj dni »sušili« in »talili«, drgnili. Na koncu tega dela se je deblo svetilo, kakor da bi bilo beljeno na začetku pomladi. Zdaj pa na pot!

V arhivu ladjedelnice je podatek, da je jambor prišel nekje iz Kranjske. Tudi ime ladje je zabeleženo! A prihranimo ga za kasneje. Bilo je 24. januarja 1894. Na Kranjskem je bilo snega na pretek.

1. oktobra smo bili zopet v Rakitni. Gozd do Rakitne je bil pobarvan z neštetimi barvami jeseni. Dih gozda je bil topel in dišeč. To pot nama ni bilo treba vstopiti v gostilno, domačijo kmeta Opeke sva z lahkoto našla. Stari kmet naju ni pričakoval, toda ni bil presenečen, ko naju je zagledal. Povedala sva mu, da smo jambor našli, vendar brez točnega izvora, in da smo našli ladjarja. Vprašala sva, če je našel Jazbečevo potrdilo. »Veste,« je rekel, »vso hišo sem premetal, pa ga nisem našel. Nekam smo ga založili in verjetno z ostalo šaro zažgali. Vi ste pa res nejeverni Tomaži, da se ne

zadovoljite s podatki, ki jih že imate.« Rekla sva, da je dvom del najinega poklica in da se s površnimi podatki ne moremo zadovoljiti. »Predvsem nama ne gre v glavo, kako so mogli jambor peljati do Cerknice, saj je skoraj nemogoče z majhnimi vozili priti do tja.« Težko so mu šle besede z jezika, ni bil vaje takšnih nejevernežev. Končno se je odločil, da bo govoril. Kakor zadnjič tudi zdaj, je malo dvignil glas in malo hudomušno rekel: »Kar vam lahko svetujem, je to, da greste od vasi do vasi in da povprašate starejše ljudi, če so od staršev kaj slišali, ali sami videli. Prepričan sem, da se bodo našli stari ljudje, ki so vsaj slišali za naš jambor.« Opet smo se poslovili, to pot s »kmalu nasvidenje«.

8. oktobra sem se razgledovala po Begunjah na Notranjskem. Na pragu čedne stare hiše sem zagledala starko, ki je bila rojena v prejšnjem stoletju. Vprašala sem jo za naš jambor. Zamislila se je, potem pa s tresočo roko popravila ruto na glavi. Z slabotnim glasom je rekla: »Ne, sama se jambora ne spominjam. Spominjam se pa pripovedovanja starejših ljudi, predvsem moje matere. Do vasi so ga privlekli na nekakšnih grobih saneh, ki so jih privezali na kolesa. Po mojem niso bili nič drugega kot obtesani plohi in trami. Pravili so, da je tisto deblo vleklo osem parov volov.« »Ne konj?« sem jo prekinila. »Volov.« — je ponovila starka, »voli so za takšne vožnje prikladnejši. Konji so preveč poskočni. Konji so le za cesto. No, vaška cesta je bila očiščena, le ob hišnih zidovih so bile debele blazine snega. Celo popoldne so se ljudje mučili, da so »pošast« spravili na konec vasi.« Starka je med tem pogovorom oživila. Majhne oči so ji živahno gledale. Postavila sem še eno vprašanje: »Pa so vam kdaj povedali, koliko časa so rabili od Rakitne do tukaj?« »Ja, tudi to sem slišala. Dva polna dneva so vozili do tu. Šlo je pa kar počez po snegu. Več kot trideset mož iz Rakitne je pomagalo, da je šlo v redu. No, od Begunj do Cerknice je šlo lažje. Vozili so samo pol dneva. Tam so se ustavili čez noč. Še deset let po tem dogodku so ljudje tod okoli govorili o Opekovem jamboru. Moja mati je prav živo pripovedovala o njem. Takega debela ljudje niso nikoli več videli na cesti.« Zahvalila sem se za izčrpen podatek, pozdravili sva se in odpeljala sem proti Cerknici.

Prenočeval sem v precej mrzlem hotelu v Cerknici. Naslednji dan je bil sončen in topel. Z vnemo sem se lotil lova na stare pripovedovalce. Imel sem srečo! Star avstrijski mornar, ki mi je med drugim izročil neke ladijske načrte izpred prve svetovne vojne, na vprašanje o jamboru ni takoj odgovoril. Zamislil se je, glavo je malo sklonil, da bi se mu spomini prej pokazali. Nekaj trenutkov je napeto razmišljal. Nato se je dvignil

in se s hitrimi koraki sprehajal po sobi. Bil je visok in za svoja leta ohranjen mož. Levo nogo je s težavo prestavljal, toda njega ni to nič motilo. Morda je to posledica neke rane iz ene izmed dveh vojn, sem si mislil. Star mornar je končno obstal pred menoj, »Ja.« je rekel, »spomnim se. Bil sem nekako štiri leta star, ko je šel jambor skozi naše mesto. Ogromna pošast je to bila. Štirje pari konj so ga vlekli. Tamle na ovinku — je kazal z roko skozi okno — so morali presekat čez njive. Takrat še nisem vedel, za kaj gre. A naši ljudje so še deset let govorili o tem dogodku. Leta 1909 sem odšel v mornarico. V Trstu sem videl ladjo. Ladja je bila lepa, ponosna z razprtimi jadrni. Zdelo se mi je, da me srednji — veliki — jambor pozdravlja! Sem ga poznal? Ne bi rekel. Samo pripovedovanje ljudi mi je tako razburkalo fantazijo, da sem mislil, da tisti jambor poznam! Za trenutek sem ga prekinil: »Veste, katera ladja je bila?« »Kako ne bi vedel! Bila je lepa, elegantna, največja jadrnica kar sem jih kdaj videl. Bila je« — a imena se ni spomnil, ali ga ni hotel izgovoriti, vendar zakaj? Toda vedel sem, da je bila prav ona, saj je bila tedaj še edina svoje vrste na Jadranu. »Čudno.« Je rekel, »zapomnil sem si celo to, da je bila grajena v Liverpoolu na Angleškem. Videl sem, da je že stara, saj je imela več kot trideset let. A bila je še vedno lepa. Takrat mi je bila velika želja, da bi plul na njej.« Res je, ladja je bila grajena na Angleškem. V Liverpoolu so jo splavili leta 1875. Henrik Angel Jazbec jo je kupil leta 1892, potem ko je preplula vse oceane in pretovorila na desettisoče ton tovora vseh mogočih vrst. »Ne, imena se ne morem spomniti,« je se vedno razmišljal stari mornar — »šlo pa je za nekakšno dolino. Ne, naj razmišljam kolikor hočem, ime mi ostane ugan-ka,« je končal pripoved stari mornar.

Na Rakek sva se odpeljala skupaj. Radovednost naju je gnala naprej. Želela sva zapisati vse, kar se bo dalo izvedeti o jamboru. Nisva čutila utrujenosti, ker sva v mislih bredla po preteklem času, spremljala hojo, kakor da bi bila živo in čuteče bitje. V Rakeku se je zbralo pet pripovedovalcev, na »nevtralnem terenu« — v gostilni. Ob litru vipavca smo se začeli pogovarjati najprej na splošno o jamborih, nato pa še o jamboru, ki nas je zanimal. O jamborih so pripovedovali, da so jih vozili vse do leta 1937. Prihajali so z Blok, Sodražice in z okolice Cerknice. Dolžina jamborov se je gibala med 20 in 35 metri. V starejših časih pa so sekali tudi do 50 metrov visoke hoje, ki so jih prav tako namenili za ladje. O 64 metrov dolgem jamboru ne bi vedeli ničesar, če se med njimi ne bi našel starček, ki se je spomnil starih govoric tamkajšnjih kmetov. Ko so hoteli označiti kak dogodek, ki se je zgodil v vasi, so navadno rekli: »to je bilo v letu,

ko je skozi vas potovala tista velika pošast,« ali, »to se je zgodilo tri leta zatem, ko so Rakitenci peljali v Trst tisto veliko leseno pošast.« Te besede so sprožile val spominov na stara pripovedovanja. Tako je prišlo na dan tudi to, da so morali vaščani na pomoč z voli, ker konji niso mogli speljati klanca pred vasjo. Na dan so prišle težave, ki jih je povzročil ovinek pred železniškim podvozom in velik padec na istem kraju. Take so pripovedovali starčki v gostilni. »Več kot štirideset ljudi se je zbralo, da so jambor odmikali od stene podvoza, da so lahko peljali na cesto proti Uncu. Nato je šlo gladko samo s konji.« Govorice o tej leseni pošasti so v vasi trajale še dolgo potem, ko ladje že ni bilo več. Naslednji dan smo se odpeljali v Unec. V Uncu nismo našli pripovedovalcev. Pač pa je v Planini tedaj živel Andrej Milavc, po poklicu in po srcu mornar. On nam je najprej povedal svojo mornarsko zgodbo, ki je prav tako zanimiva, kakor so zgodbe vseh mornarjev. Končno smo ga vprašali še za naš jambor. »Spominjam se pripovedovanja, a tudi sam sem ga videl,« je rekel. »Nisem še odrasel krilcu, ko se je to pripetilo. Bilo je proti večeru, ko sva se z materjo vračala iz trgovine. Šest parov konj je vleklo ogromno deblo. Vaščani so se zbrali, da so pomagali speljati ovinek pred vasjo. Nato se je tista reč ustavila pred Vilharjevo gostilno. Tu so prenočili in naslednje jutro odpotovali naprej.« »Dobro, pa saj niso mogli po ridah,« je prekinil kolega. »Seveda ne. Tudi s konji ni šlo. Zato so v vasi najeli 8 parov volov in peljali čez Graben proti Strmicici. No, tudi v Grabnu je bil težak ovinek, toda če dobro opazujete, boste našli cestišče, ki ga seka. To je bilo zgrajeno prav za furmane z jambori. Isto velja za ovinek vrh Grabna. Tudi tam je cestišče, ki ga seka. No, vidite, tja so zapeljali. Pravili so, da so rabili iz Planine do Studenega ves dan in še del noči. Ja, ja, speljati Graben s tisto rečjo ni bilo lahko!« Stari mornar se je pri zadnjih besedah zagledal nekam v daljavo. Tu lahko domnevamo, da so Rakitenci na vrhu Grabna spet spregli svoje konje, kajti od tam do Studenega je šla ravna cesta. Pred Studenim so se ustavili, nakrmili konje in se odpočili čez noč v eni od tamkajšnjih gostiln.

Naslednji dan sem korakala proti Studenemu. Bil je lep jesenski dan in po poti sem občudovala naravo. Gozdovi in grmičevje so se mi pokazali v nov obleki, ki je vsebovala vso mavrično lestvico barv, od rdeče, preko rumene do vijoličaste. Dih gozda, je bil topel in dišeč. Ptičja gnezda so se izpraznila in petje je postalo drugačno, bolj polno, bolj melodiozno. Solo pevci so leno počivali na soncu. Cvetlice so izgubile svoje cvetne lističe, trava je postala sivo-zelena. Tudi divji golob je grulil drugače kot spomladi. Narava se je poslavljalala in se pripravljala na zimsko spanje. Pogled se

mi je vrnil na cesto. Ni bila ozka, ob obeh straneh je imela izogibališča in parkirišča. Pridne roke vaščanov so jo urejevale in gladile tako, da so bila potovanja prijetna. Za dolgo deblo pa ni bilo tako; čeprav so imeli vozovi tri do štiri premične preme, se je tu in tam kakšno kolo zagozdilo ob vogale posameznih hiš. Treba je bilo prestavljati in reševati. In tu nastopi pripovedovalec, ki je to doživel. Majhne postave, zgaranih rok in razoranega obraza, davno tega je bil morda videti večji, a na ramenih je nosil skoraj celo stoletje. Bil pa je čil, jasnih misli in dobrega spomina. Tako je pripovedoval: »Vse zrelo moško prebivalstvo v vasi je pomagalo prestavljati velikansko hojo! Morali so paziti, da ne poškodujejo debela, hkrati pa odpreti promet za druge vozove. Bil je mraz, a otročaji smo stali tam in zijali v to velikansko čudo. Sreča je bila, da se je sneg skoraj stopil, vseeno pa je bilo težko. Pri neki hiši se je jambor zagozdil, in ga ni bilo mogoče rešiti drugače, kakor tako, da so odbili vogal hiše in ga povlekli naprej. No, škoda ni bila velika, gospodar je le zaokrožil vogal z malto, kar je prišlo prav tudi drugim vozovom. Še danes se pozna, kje se je to zgodilo!« Pripovedovalec je govoril živahno in prepričljivo, oči so mu žarele, obraz se je pordečil — ni čudno, vrnil se je za trenutek v svoje otroštvo in se spominjal zgodbe, ki je tedaj vznemirila vas. Pozneje me je peljal do hiše, kjer se je to zgodilo, da bi me prepričal, da je govoril resnico. Vogal hiše je v višini do prvega nadstropja odbit in zaokrožen z ometom. Hišni gospodar je potrdil, da je bilo to popravljeno 1984 leta. Ogledala sem si hišo, majhen kotichek preteklosti, ki je govoril o minulih letih, o delu nekdanjih ljudi. Zdelo se mi je, kot da bi se vrnila iz preteklosti. Pripovedovalec se je tudi zamislil, globoko vdahnil in nadaljeval svojo pripoved:

»Ko so peljali skozi vas, je šlo gladko. Šest parov konj je vleklo do Belskega križišča, tam pa so že čakali Belci z osmimi pari volov. Cesta čez Vrh Vrhov v Landol je bila precej strma, konji pa so bili že utrujeni. Zato so Belske priprege prišle prav. Tako je šlo gladko do vrha, tam pa so spet vpregli konje in peljali v Landol.«

Od tu dalje se izgubijo sledi. V Landolu. Brezju in Razdrtem nam pripovedovalci niso mogli potrditi zgodbe. Bilo je, kakor da jambor tega dela ceste sploh ni opravil. Spomnil sem se na droben zveščič iz študentskih let. Tam sem našel naslednjo beležko:

»Dvanajsti september 1958. Na ohceti na Malem Ubelskem ...« Reza Premrl je tedaj med drugim pripovedovala: »Ko sem bila še majhno dekletce, so po stari cesti prevažali veliko jamborov in drugih kosov

lesa. Leta 1894, torej eno leto pred velikim potresom, je tod potoval velikanski jambor, ki ga je vleklo šest parov konj. Pravili so, da je meril 61 metrov. Vaški otročaji smo zdivjali na cesto, da bi videli to čudo. Rečem vam — bila je prava pošast! Kot velikanska kača se je vlekel po cesti. Blatni konji so Dihali, spremljevalci so včasih gazili v blatu do gležnjev, na kolesih se je nabiralo s snegom in mokro travo pomešano blato. Bilo je grdo, vendar veličastno to videti!»

Zakaj sem si ta podatek zapisal? Morda zato, ker zgodbi nisem verjel? Ali pa morda ker me je les zanimal že od otroštva? Zdaj sem se vprašal: je Reza Premrl govorila o rakitniškem jamboru? Ni govorila o kraju izvora, toda število parov konj, zima, sneg, leto prevoza, vse to govori o velikem rakitniškem jamboru.

V Senožečah nisem izvedel nič, vendar so morali peljati čez Gabrk, zato so bili potrebni voli. Le kje so dobili volovsko priprego? V Senodolicah mi niso vedeli povedati ničesar. V Štorijah se megleno spominjajo pripovedovanj o dolgi »pošasti«, ki jo prav tako datirajo v leto pred velikim potresom. V Sežani nisem našel pripovedovalca, ki bi kaj vedel o tem, čeprav je gotovo, da so Rakitenci prenočili tam. Kam naprej? Čez mejo? Žal je zmanjkalo časa in iskanje sledi nekega jambora je bilo prekinjeno za več kot leto dni.

2. januar 1976. V Hlavatijevi hiši na Opčinah se je zbralo nekaj starih ljudi, da bi skupaj trčili na zdravo novo leto. Čisto naključje je hotelo, da sem bil tam. Zunaj je bil mraz, mrzla in močna burja je prispevala svoj delež k zimi. Mi smo pa sedeli ob topli peči in se v prijetnem ambijentu pogovarjali. Priložnost je bila kakor nalašč. Na moja vprašanja so začeli zbuhati spomine, ki sem jih pridno beležil. Starejši možakarji so ob kozarcu kraškega terana obujali spomine in pripovedovali zgodbe iz preteklosti. Na dan je prišel tudi naš jambor! Imenovali so ga »pošast«, kakor v drugih vaseh. In ta »pošast« je potovala tudi skozi Opčine, in sicer januarja 1984. Nobeden od pripovedovalcev tega ni videl z lastnimi očmi. Vsi pa so zgodbo slišali iz pripovedovanja starejših. Bajе je tisti dan pihala močna burja, ki je razgibala ves Kras in Tržaški zaliv. Kako je prišel jambor od Opčin do Trsta, kdo je pomagal na strmih cestah južno od Kraškega roba, ni vedel nihče povedati. A 24. januarja je bil v ladjedelnici. Kasnejši podatki: Februar 1977, v Dolenji vasi pri Senožečah sva se pogovarjala s starejšim možakarjem v skromni hišici. Bila je še zima, toda v zraku je bilo čutiti nekaj prijetnega. Sijalo je sonce, in imela sva občutek, da bo spomlad kmalu prišla. Sneg je skopnel in poti so bile dan na dan bolj suhe. Proti ve-

čeru se je nad vas spustila rahla megla. Tiho sva sedela v skromni kuhinji, ki je bila prijetno ogreta in na tihem sva upala, da bo starec povedal nekaj zanimivega. Marsikaj sva pri njem zabeležila. Govoril je o starih običajih, o pesmih, ki so jih pevci znali tako lepo zapeti, o delu na polju, v gozdu in doma na dvorišču. Med drugim sva zapisala: »Moja družina je bila marsikdaj odvisna od zaslužka z volovskimi vpregami. Z dvema paroma volov sta še oče in ded, v mlajših letih tudi jaz, čakala na križišču dolenjevaške s cesarsko cesto, da sta pomagala furmanom iz gornjih krajev speljati čez Gabrk, proti Senadolom, oziroma Bajti in Senadolom. Takih prevozov je bilo v starih časih veliko.« Ko se je razgovoril, sva na tihem upala, da bo odgovoril tudi na naše staro vprašanje. In nisva se nič motila. Možakar je namreč na vprašanje odgovoril popolnoma pritrdilno: »Oče mi je pravil o tem. Tistemu jamboru so pravili »pošast«. Štiri dni preden je šel skozi Senožeče in tod mimo, so naši očetje vedeli zanj. Dober glas se sliši v deveto vas, slab pa v osemnajsto. Mislim, da je ta jambor spremljal hkрати dober in slab glas. Če prav računam, je bila priprega, ki so jo dali naši vaščani, dvanajsta, ali trinajsta. Od Starega Smoljevega preko Senožeč do vznožja Gabrka so jambor vlekli še štirje pari konj. Pravili so, da jih je bilo prej šest in osem parov, toda naši očetje so ga z osmimi pari volov speljali do vrha Gabrke. Moj oče je vozil z dvema paroma, sosed z dvema, ostale štiri so posodili drugi vaščani. Rekli so, da je šlo gladko, in da so Rakitenci prenočili v Bajti.« Poslednji podatek nama je povedal več, kot sva si lahko tedaj mislila.

Marec 1977. Senadole. Dopoldne sva se peljala do Bajte. Stavba je velika, mogočna, pozna se ji, da je bila zgrajena v gostinske namene. Stoji na višini nad Senodolami, tik ob cesti, kjer je privlačila veliko furmanov, ki so peljali v Trst ali iz njega. S te točke je videti celotne Senadole. Od daleč so videti hiše neznatne, vendar se je tudi tam veliko dogajalo. Strešna kritina se je bleščala v soncu in težko bi rekli, da vas ni lepa. Leži pač v kotanji daleč od drugega sveta, a znala se je v svet vključiti s svojimi furmani, s svojim gostinstvom in svojim deležem poklicnega nasmeha. Pihal je rahel veter in veje dreves so se tiho pozibavale. Na vrhu nekega drevesa sva zagledala črno vrano, ki je sedela tam nepremično, kakor da bi bila preparirana v kakšnem naravoslovnem muzeju. Zrak je bil svež, z vetrom je prihajal topli dah pomladi. Ugotavljala sva, da je naš Kras resnično lep. Vstopila sva v gostinske prostore, ki danes ne služijo več svojemu namenu. Tam smo našli prijetno ženico srednjih let in širokega nasmeha. Pozdravila sva jo in se predstavila. Ona je bila Pepca Perhavec. Po nekaj

minutah in po nekaj izrečenih besedah sva ugotovila, da Pepca Perhavec spada med najzanimivejše člane naše zgodbe. V hiši sva zagledala pravo mogočno arhitekturo z močnimi in širokimi zidovi, s težkimi hrastovimi vrati. Pepca se je vrtela okoli štedilnika in nama skuhalo kavo. Ko je bila dišeča kava na mizi, se je usedla k nama in na naša vprašanja odgovorila takole: »Moja mati je bila Rezka Franetič. Tedaj je bila še služkinja, pozneje pa gospodinja pri Bajti. Verjetno ste že slišali, da je bila navihana kot deset vražičev skupaj. Ona je nosila hlače na posestvu, vsi drugi smo jo morali ubogati in napraviti kakor je želela ona. No, o tisti »pošasti« je nam otrokom pripovedovala, da je s konji vred zavzela skoraj ves parkirni prostor pred gostilno. Torej je bil jambor, po katerem sprašujete, za eno noč gost Bajte. Ker moja mati ni verjela očem, ko je zagledala velikansko deblo, je visela šiviljski meter in ga izmerila. Skupaj s štirimi pari konj je cela kompozicija merila 78 metrov. O tem nam je večkrat pripovedovala. Celo to sem si zapomnila, da so deblo pripeljali iz Rakitne pri Ljubljani.« Poslovili smo se od Pepce Perhavec, izredno zadovoljni s podatkom, ki smo ga izvedeli. Podatek je točen in presenetljivo resničen. Pepca nam je dovolila fotografirati Bajto, tako smo jo ovekovečili pred njeno popolno modernizacijo. Usedla sva se avto. Kolega mi je predal volan, rekoč: »Po vsem tem moram pokaditi eno pipo tobaka, da zadevo temeljito premislím.« Odpeljala sva se proti Senožečam, da bi potešila lakoto, saj je poldne že zdavnaj minilo.

Še vedno je ostal dvom. Je sploh mogoče, da so pri nas rasla takšna drevesa? Je mogoče, da ima Bajta toliko parkirnega prostora? Na prvo vprašanje sva dobila dva odgovora: Gozdarski inženirji in drugi lesni strokovnjaki zatrjujejo, da doživljajo jelovi gozdovi pri nas v zadnjih 80—100 letih neko krizo v rasti, katere vzroki še niso dokončno ugotovljeni. Po drugi strani pa najvišja smreka, ki raste zdaj v območju goveniji, meri 47 metrov, medtem ko so v prejšnjem stoletju rasle do 20 in več metrov višje jelke. Na to vprašanje je posredoval delni odgovor tudi Prof. dr. Ferdo Gestrin, ki je v virih za 19. stoletje odkril, da so fantje neke vasi na Notranjskem postavili okoli leta 1890 mlaj, ki je v višino meril 65 metrov. V viru ni rečeno, da je bil iz enega debla, vendar je bilo tedaj tehnično nemogoče dvigniti v navpičen položaj iz dveh ali treh kosov sestavljeni mlaj, posebej na vasi ne. Zato lahko mirno rečemo, da je govor o enem deblu. Na drugo vprašanje smo mogli odgovoriti sami.

September 1978. Potovala sva iz Ljubljane proti Senožečam, ko nama je prišel na misel rakitniški jambor. Zato sva se odpravila proti Sežani z

namenom, da se ustaviva pri Bajti. Res sva se ustavila, in si s pomočjo prijetne Pepce Perhavec pregledala parkirni prostor. Bajta je zidana nekoliko poševno in je nekoliko odmaknjena od ceste. Na zahodni strani so prejšnji lastniki vsekali v kamnito pobočje hriba prostor za konje (štala) in vozove, ter še potrebno pot na senik, ki je lahko služila tudi za parkirni prostor manjših vozov. Vse skupaj izgleda zelo majhno, vendar je meter dokazal, da meri tako imenovani zunanji prostor od začetka hiše do useka v hrib 82 metrov v dolžino. Torej je mogla Rezka Frenetič resnično izmeriti kompozicijo. Pa še vedno je ostalo 4 metre prostora. Na ozemlju Slovenije je bil to zadnji terenski podatek.

Kakšnih pet let pred dogodkom, po ponovnem pregledu virov ladjedelnice v Trstu, smo obiskali gospo Zofijo Vica, ki je bila služkinja v Trstu in se je s prihranki dokopala do majhne zelenjavne trgovinice. Bila je po rodu s Krasa, njen mož pa je delal v ladjedelnici Sv. Marka do upokojitve leta 1908. Zofijin tast je večkrat pripovedoval o dogodkih v ladjedelnici. Med drugim tudi o zanimivostih, kakršni so bili na primer težko obloženi furmanski vozovi. Med zanimivosti je spadal tudi naš jambor, o katerem je povedal tudi točno dolžino.

»Mrzla burja je bila, da je marsikje odkrila streho. Ceste so bile sicer suhe, a ledeno mrzle. V takšnem mrzlem dnevu se je na obali pri Portonovu pokazala vprega 4 parov konj, ki jo je spremljalo kakšnih 10 utrujenih in od mraza premrzlih mož. Vozili so jambor. Celo za Tržačane je bilo to presenečenje, ker takšnega debbla še niso videli. Občudovanje je bilo splošno. Po pripovedovanju Zofije Vico so Tržačani stali po vsej poti od vhoda v Trst do ladjedelnice. Nekaj tednov kasneje se je naše deblo pojavilo v navpični legi kot osrednji jambor na ponosni jadrnici, ki so jo tam popravljali.«

Takšno je pripovedovanje Zofije Vico.

7. oktober 1975. Še preden smo lahko preverili vso jamborovo pot od Rakitne do Trsta in preden smo se prepričali, da je Rezka Frenetič imela prav, smo imeti toliko podatkov v rokah, da smo se lahko spet odpeljali v Rakitno. Peljala sva se po isti cesti kot prvič, le da zdaj ni bilo poletje, ampak jesen. Namesto prahu je po cesti zdaj ležalo porumenelo mrtvo drevesno listje. Bela megla se je usedla povsod in pokrivala vse okoli nas. V gozdu je bilo tiho, drevesa so bila mokra in spolzka. Zdelo se nama je, kakor da bi se tihe sanje sprehajale no cesti, in da so med njimi tudi naše prve sanje o resničnosti jambora. Sedaj smo jih videli spremenjene v do-

kaj prepričljivo podobo resničnosti. Objemal nas je čuden nemir. Zdelo se nama je, kakor da bi se spomini in življenje dotikali, in da se NE bodo nikoli več izgubili. Krošnje dreves so šumele drugače kakor v poletju — vendar vedela sva, da izpod suhih listov in globoko v zaspanem gozdu življenje teče naprej. Prišla sva pred znano hišo in stopila na dvorišče. Kakor prvič, naju je domači pes spet povohal. Lajati mu ni bilo treba, ker je kmet Opeka stal nepremično pred vhodom v kuhinjo. Tako kot prvič naju je vprašujoče gledal. Spoznal naju je, ko sva ga pozdravila. Povabil naju je v hišo. Ko smo se usedli, so stoli zaškripali prav tako kot prvič, toda to se nama je zdaj zdelo znano. Zdelo se nama je, da se je Opeka postaral, odkar ga nisva videla. Njegove svetle oči so bile še bolj blede, roke pa je držal tako, kakor da bi ga bolele. Kolega je prižgal pipo. Nekaj muh, ki so še ostale od poletja, se je zdaj brez cilja sprehajalo po pohištvu. Kolega je povedal, da smo prevozili vso jamborovo pot do Trsta, da smo jambor našli in da to želimo le še preveriti z njegovim dokumentom, če ga je seveda našel. »Nisem ga našel,« je rekel, »pa mi lahko verjamete, da je bil pri hiši. Večkrat sem ga prebral in se čudil, da je to doletelo prav našo hišo.« je dodal Opeka z resnično žalostjo v glasu. Po daljšem pomenku smo mu v tretje postavili isto vprašanje: »No, v tem času ste gotovo razmislili o imenu ladje. Ali se ga spomnite?« Na obrazu se mu je spet pokazala rdečica: »Ne, pa saj sem vam že rekel, da je imelo neko grdo angleško ime.« Tedaj ga je kolega z naglico presenetil: »Je bila Kurbja dolina?« »Kako pa to veste?« se je starec presenečeno ozrl. Vedeli smo.

Izvedeli smo pa tako: 26. januar 1894. Rezka Frenetič je svojim otrokom kasneje pripovedovala: »Iz Trsta so se Rakitenci vračali veseli. Nekateri so šli z vlakom do Ljubljane. Osem jih je majavo sedelo na konji, ko so se ustavili pred Bajto. Poskakali so na tla, pustili konje ob drevesih in prišli v gostilno. Na vse pretege so se bahali s svojim podvigom in dobrim zaslužkom. Desetdnevno potovanje se je pošteno izplačalo. Ko so ga imeli pod kapo še nekoliko več, so govorili o lepi Kurbji dolini, ki so jo obiskali. O tej dolini so povedali toliko lepega, da sem si jo predstavljala polno prekrasnih deklet. Na koncu sem pa le izvlekla iz njih, da je Kurbja dolina le velika ladja na jadra, ki so jo popravili v Trstu. Za to ladjo je bila namenjena lesena Pošast, ki so jo par dni prej parkirali pred hišo.«

Pa ni bila Kurbja dolina. V doku ladjedelnice Sv. Marka v Trstu se je košatila velika jadrnica tipa bark, na kateri se je svetilo ime »Beechdale«, kar pomeni »Bukova dolina«. Rakitence je nekdo naplahtal, da se prevod glasi »Kurbja dolina«, kar bi se pa po angleško pisalo »Bitchdale«. To ime



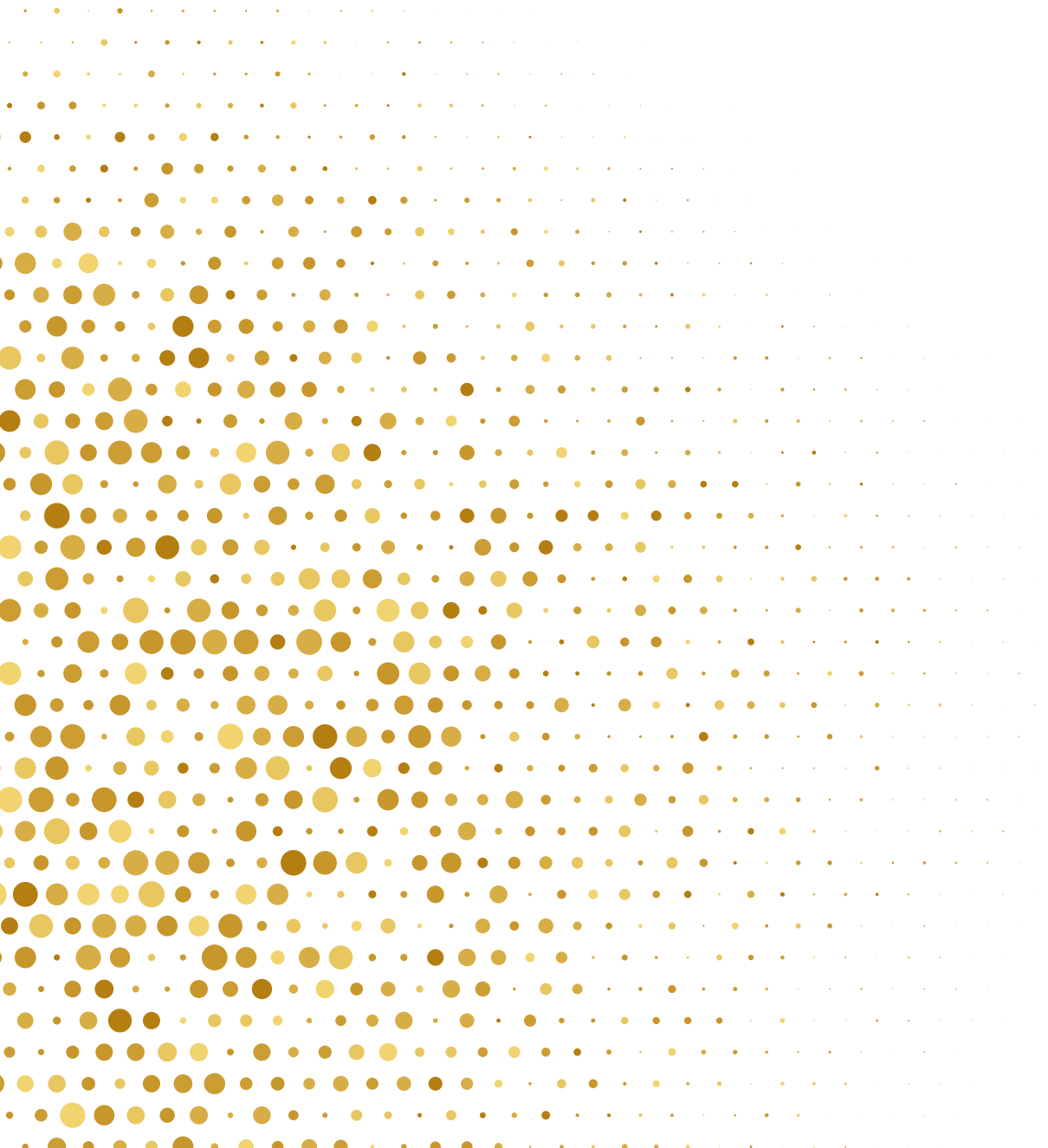
Model ladje Beechdale, lastnika Angela Jazbeca. To je bila jadrnica, za katero so po jamborni cesti v Trst prepeljali najdaljši jambor. Dolg je bil kar 64 m.

so v svojem zadovoljstvu nad izvršeno nalogo raztrosili od gostilne do gostilne vzdolž vse povratne poti. O potovanju v Kurbjo dolina smo slišali že prej na Razdrtem, v Planini in na Rakeku. Toda nihče ni vedel od kod je izraz prišel. Potrebno je bilo poiskati nagajivo Rezko Frenetič. Ta je vedela vse! Tako smo prišli zgodbi o jamboru do konca.

Zgodba ladje pa se nadaljuje ... Maja 1894 je bila »Beechdale« (Bukova dolina) popravljena, na novo prebarvana in urejena. Naredili so ji novo skladišče, nove kajute za potnike, oficirje in mornarje. Popravljen je bil poveljniški most in na novo urejena paluba. V majskem soncu je njena bela barva kar žarela. Ponosno »Beechdale« so ponovno spustili v morje. V novem pristanišču je vkrcala tovor in 25. maja odplula proti vzhodnemu Sredozemlju. Plula je ponosno. Kdo ve, če se je ladja zavedala, da ima novi srednji jambor, in da je ta jambor prišel iz naših prelepih gozdov, polnih gozdnega vonja in pesmi ptic? Ne, tega ladja ni mogla vedeti. Vedeli so pa ljudje, ki so s svojim nesebičnim delom iz vasi do vasi pomagali, da bi hoja prišla na svoj cilj. Danes se starčki še vedno spominjajo te vznemirljive zgodbe o velikanskem jamboru. Še dolgo po tem dogodku so ljudje spremljali v mislih nadaljnjo pot lepe bele ladje. Za ladjarja Jazbeca je plula še celih 17 let, dokler jo ni poleti 1911 prodal v Turčijo. V pristanišču Izmir je

preživela vso prvo svetovno vojno, dokler jo niso leta 1918 dali v razpremo. Tedaj so tudi naš jambor požrli ognjeni zublji. Pri nas se je spominjanje ohranilo. Ni se ohranilo samo v zgodbi o jamboru. V Žalcu pri Celju smo našli njen model, ki ga je izdelal poročnik fregate Vladimir Borša iz Branika. Model hrani Pomorski muzej v Piranu kot edini materialni spomin na eno najlepših jadrnic Sredozemlja.

Rekli smo: to ni zgodovina. To je le zgodba o iskanju. Potrebno je bilo razgrniti težko zaveso pozabe in pogledati nazaj v preteklost. Ampak takšne zgodbe — in to je gotovo, da jih je bilo več — delajo zgodovino.





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 prvem zvezku so zbrani prispevki, ki morje povezujejo z zaledjem in razkrivajo Pahorjevo izvirno osredotočenost na podeželskega človeka ter na njegovo povezanost s pomorskimi poklici in dejavnostmi, zlasti z vključevanjem v vojno mornarico in v ladjedelstvo.

Založba Univerze na Primorskem
University of Primorska Press