

Pomorske poti med vzhodnim Jadranom in Vzhodno Azijo

Bogdana Marinac

Pomorščaki so bili še v prvi polovici 20. stoletja v slovenskem prostoru med redkimi, ki so potovali na oddaljene celine, imeli možnost z lastnimi izkušnjami spoznati neevropske kraje in od tam prinesli različne predmete. Potovanja po morju so bila tedaj edina pot na nekatere konce sveta, do številnih pa najugodnejša. Z ladjami so potovali tudi misijonarji, popotniki, raziskovalci, diplomati, trgovci in nekateri drugi, a teh je bilo malo v primerjavi s pomorščaki, ki so za razliko od njih izhajali iz vseh družbenih slojev. Pomorščakom je potovanja omogočal in od njih zahteval njihov mobilni poklic. Njihova prednost pri srečevanju z neevropskimi kraji je ostala izrazita vse do 70. let 20. stoletja. Vendar so se tudi dotlej pogoji za spoznavanje tujih krajev in nakupovanje v tujini s časom spreminjali. Razlike so bile očitne tudi med mornaricami različnih držav v istem obdobju ter med vojnimi in trgovskimi mornaricami. Nanje so vplivale družbeno-politične in ekonomske razmere doma in v tujini, namen potovanja ter s tem povezan izbor krajev postanka ladij v tujini, trajanje postankov in možnosti pomorščakov za izhod na kopno.

Prispevek obravnava vojne in trgovske mornarice držav, ki jim je pripadalo slovensko etnično ozemlje, s poudarkom na plovbi v Vzhodno Azijo. Zajema obdobje od 19. stoletja, ko so začele tja pluti ladje habsburške monarhije, do 70. let 20. stoletja, ko so slovenski pomorščaki Kitajsko in Japonsko obiskovali z ladjami slovenskega ladjarja Splošna plovba Piran v okviru socialistične Jugoslavije. Poleg

omenjenih mornaric članek obravnava mornarice Kraljevine Srbov, Hrvatov in Slovencev (1918–1929) oziroma Kraljevine Jugoslavije (1929–1945) in Kraljevine Italije (1861–1946), h katerima sta pripadala dela slovenskega etničnega ozemlja v obdobju med prvo in drugo svetovno vojno. Poudarek je na tistih značilnostih, ki so vplivale na stike pomorščakov z Vzhodno Azijo in nakupovanje predmetov, kar se odraža tudi v ohranjenih zbirkah pomorščakov.

Vojna mornarica habsburške monarhije

Možje iz slovenskega etničnega prostora so začeli v Vzhodno Azijo pluti veliko pozneje kot pomorščaki evropskih pomorskih in kolonialnih velesil. Habsburška monarhija, v kateri so tedaj živeli, je svoje ladje v Vzhodno Azijo pogosteje pošiljala šele po odprtju Sueškega prekopa leta 1869, s katerim je dobila prednost na poti v Azijo. To je bil čas evropskega kolonializma, kar je kljub temu, da habsburška monarhija ni bila kolonialna velesila, vplivalo na potovanja pomorščakov, njihov pogled na tuje kulture, odnose med njimi in prebivalci neevropskih krajev ter na izbor predmetov, ki so jih od tam prinesli.

Habsburška monarhija se dolgo ni zavedala pomena pomorskih poti. Razvoj pomorskega prometa sta skladno z merkantilistično politiko pospešili šele razglasitev svobodne plovbe na Jadranu leta 1717 ter razglasitev Trsta in Reke za svobodni pristanišči

leta 1719, še bolj pa upad dominacije Benetk na Jadranu (Pahor 1967, 21–26). Vojno mornarico je začela monarhija hitreje razvijati šele v 19. stoletju, ko so k njej poleg Trsta in Istre sodile tudi Benetke in Dalmacija, zlasti pa po koncu francoske okupacije med letoma 1805 in 1815 (Pahor 1978, 4–5). Pet let pozneje je med plovbo okoli sveta na Kitajsko priplula njena prva vojaška ladja – korveta Carolina (Bayer von Bayersburg 1958, 26–32). Toda naslednja vojaška ladja, ki je obiskala Vzhodno Azijo, je bila morda tudi spričo številnih žrtev zaradi kolere na krovu korvete Carolina in njenih težav pri vplutju na Kitajsko šele fregata Novara, ki je v letih 1857–1859 obplula svet. Na njej je bilo več mož iz slovenskega etničnega prostora (Viaggio, 1862–1863, priloga 3, 35–43), ki so od tam prinesli tudi predmete.

V tem času se je v trgovski in zlasti vojni mornarici močno povečalo število pomorščakov iz vzhodne jadranske obale in s slovenskega etničnega ozemlja. Na to so razen gospodarskih vplivale predvsem družbeno-politične spremembe. V času pomladi narodov in nacionalnih gibanj za združitev Italije je leta 1848 v Benetkah izbruhnil upor s težnjo po odcepitvi od habsburške monarhije, pri katerem so sodelovali številni pomorščaki italijanske narodnosti (Prica 1970, 327–328). Zaradi tega so glavno vojaško пристanišče in pomorske ustanove iz Benetk začasno preselili v Trst, nato pa v Pulj, kjer so leta 1856 postavili temeljni kamen za gradnjo arzenala (Winkler 2000, 7–9). Pomorsko vojno akademijo so leta 1848 iz Benetk začasno preselili v Trst, leta 1866 pa na Reko (Klinger 2013, 6–11).

Skladno z gospodarskim razvojem sta se sredi 19. stoletja najprej Trst in nato Reka razvila v najpomembnejši trgovski pristanišči monarhije ter pomembni gospodarski središči, kjer so se širile trgovina, obrt, industrija in druge gospodarske dejavnosti. Sem so se v iskanju zaslužka priseljevali ljudje iz vseh delov monarhije različnih poklicev in slojev. Po dualistični ureditvi leta 1867 je postal Trst glavno trgovsko pristanišče avstrijskega dela, v Reki pa je svoje pristanišče zgradila Ogrska. Med pristanišči in Dunajem so postopoma speljali železniške povezave. Leta 1857 je bila končana proga Dunaj–Trst,

leta 1873 odsek Pivka–Reka, leta 1876 pa je s progo Divača–Pulj železniško povezavo dobilo še glavno vojaško pristanišče (Marinac 2017, 14).

Toda na povečano število pomorščakov iz slovenskega prostora v mornarici nista vplivali le premestitev pomembnih pomorskih ustanov in pristanišč v bližino slovenskega etničnega ozemlja ter izgradnja železniških prog, ki so skrajšale razdalje med pristanišči in celino, kar je v mornarico privabilo več prostovoljcev iz slovenskih krajev. V vojni mornarici je za spremembo nacionalne sestave poskrbelo tudi njeno vodstvo. Zaradi izgube zaupanja v številne pomorščake italijanske narodnosti je tedanji poveljnik mornarice, danski kontraadmiral Hans Birch Dahlerup (1790–1873), nezanesljiv italijanski kader zamenjal s pomorščaki drugih narodnosti monarhije. Slovencev oziroma ljudi iz slovenskega etničnega prostora je bilo sorazmerno veliko med častniki, še več pa med podčastniki in mornarji. Prihajali niso le iz krajev v bližini morja in pristanišč, temveč tudi iz notranjosti (Pahor 1975, 76–88; Bach-Ritter 1989, 51).

V trgovski mornarici so še veliko bolj kot v vojni prevladovali možje iz obmorskih krajev in iz krajev blizu pristanišč. Tistih iz bolj oddaljenih krajev je bilo nekoliko več le med šolanim kadrom. A tudi teh je bilo največ iz Trsta in okolice, kjer je bila že leta 1754 ustanovljena prva pomorska (navtična) šola v državi (Pahor 1970, 44–75; Marinac 2021b, 798).

Čeprav je večina ladij vojne in trgovske mornarice plula po domačih vodah, je veliko pomorščakov dobilo možnost vsaj enkrat zapluti po oceanih in stopiti na oddaljene celine. Čezoceanska potovanja so bila v drugi polovici 19. stoletja povezana z vse hitrejšo gospodarsko rastjo, modernizacijo in industrializacijo države. Hitro sta se razvijala trgovina in promet. Z velikim zaostankom za drugimi evropskimi državami je začela Avstrija na drugih celinah iskati nova tržišča, manjkajoče in cenejše surovine za svojo industrijo ter nove izdelke za domači trg. Povečano število potovanj v Vzhodno Azijo sta pospešila razvoj v ladjedelstvu z gradnjo jeklenih ladij na parni pogon v drugi polovici 19. stoletja ter predvsem odprtje Sueškega prekopa leta 1869. Istega leta je država s pomočjo odprav ladij vojne mornarice



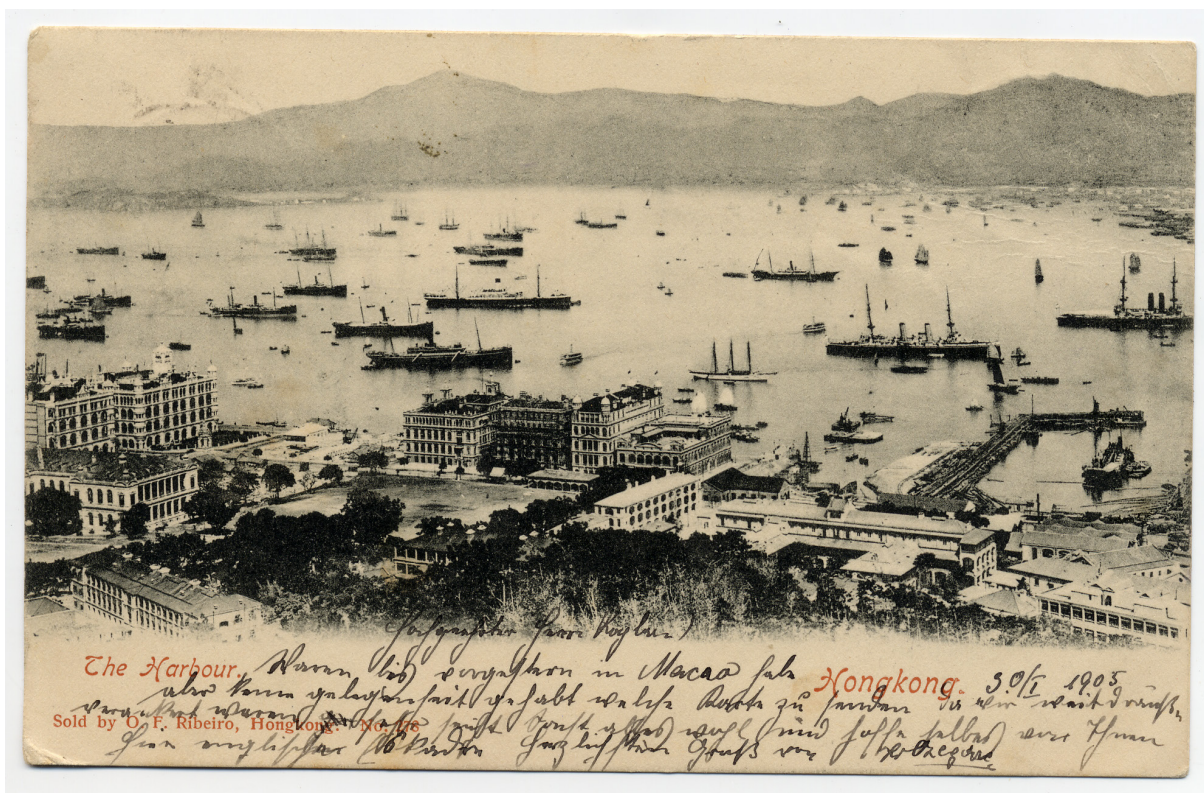
| Slika 1: Korveta Saida, nepopisana in neposlana razglednica, konec 19. stoletja (zapuščina Ruperta Pivca, PMSMP).

podpisala trgovske sporazume s Kitajsko, Japonsko in Siamom (danes Tajsko), kar je bila podlaga za nadaljnje trgovske povezave ter pogostejša potovanja vojnih in trgovskih ladij v Vzhodno Azijo. Če bi lahko čezoceanska potovanja avstrijskih vojaških ladij do sredine 19. stoletja prešteli na prste ene roke, jih je bilo odtlej do njenega razpada več kot 100. Okoli 33 jih je bilo usmerjenih v Ameriko, največ, kar 48, pa v Vzhodno Azijo, Avstralijo in Oceanijo. Tam so se ustavile tudi med plovbami okoli sveta, ki jih beležimo do začetka 20. stoletja (Bayer von Bayersburg 1958; Bach-Ritter 1989; Donko 2013).

Potovanja vojaških ladij po oceanih so imela v drugi polovici 19. stoletja pretežno ekonomske, politične, znanstveno-raziskovalne in izobraževalne naloge. Vsi bodoči častniki so morali kot kadeti opraviti praktični del šolanja na čezoceanskem potovanju. Na teh potovanjih so se izobraževali tudi gojenci podčastniških šol vojne mornarice in rekruti. Predvsem do konca 19. stoletja so imeli na odpravah

pomembno vlogo tudi znanstveniki različnih strok (geologi, geografi, zoologi, botaniki, kemiki, antropologi, etnologi, zdravniki in drugi), ki so na potovanjih izvajali različne raziskave. Kartografi in navtiki pa so izrisovali pomorske karte in iskali načine za izboljšanje plovbe. Ob tem so nekatere ladje (Novara leta 1859, Fasana leta 1873, Kaiserin Elisabeth leta 1893, Saida itd.) (slika 1) za dvor, državne muzeje in nekatere zasebne zbiratelje iz tujih dežel pripeljale pravo bogastvo, med katerim so bile rastlinske in živalske vrste, kamnine, umetnine in etnološki predmeti. Trgovci in diplomati so sklepali politične in gospodarske dogovore ter odpirali vrata trgovanju in trgovski mornarici. S prisotnostjo ladij na tujih celinah je monarhija tudi sicer povečevala svoj ugled (Bach-Ritter 1989, 75–123).

Velik interes je habsburška monarhija s svojo mornarico usmerila zlasti na Kitajsko, ki je za evropske poslovneže postala privlačna po opijskih vojnah v letih 1842 in 1860, s katerima sta jo



Slika 2: Pristanišče Hongkong na začetku 20. stoletja, razglednico je poslal Zvonimir Ožegović von Barlabaševac Ivanu Koršiču 30. 1. 1905 (album razglednic Ivana Koršiča, PMSMP).

Anglija in Francija prisilili, da je pristanišča odprla za tujce in jim priznala različne ugodnosti (slika 2). Tudi habsburška monarhija je tam videla ogromno še neizrabljeno tržišče, poceni surovine ter cenjene obrtniške izdelke in umetnine. Ko se je od srede 19. stoletja začela odpirati tudi Japonska ter nato postopoma v 70. in 80. letih 19. stoletja še Koreja, se je to odražalo tudi na potovanjih ladij avstro-ogrske vojne in pozneje trgovske mornarice. Prva vojaška ladja habsburške monarhije, ki je obiskala Japonsko, je bila korveta Erzherzog Friedrich, ki se je v Vzhodno Azijo odpravila leta 1868. S pomočjo misije fregate Donau in korvete Erzherzog Friedrich je monarhija leta 1869 sklenila sporazume o prijateljstvu, trgovanju in pomorski plovbi s Kitajsko, Japonsko in Siamom, ki jih je ratificirala s pomočjo odprave korvete Fasana v letih 1871–1873. Korveta Erzherzog Friedrich je bila prva ladja monarhije, ki je v Vzhodni Aziji ostala leto dni. V korejskem

Chemulpu (danes Incheon) se je leta 1890 prva zasedrila ladja Zrinyi. Tri leta pozneje so med odpravo torpedne križarke Kaiserin Elisabeth ratificirali trgovinski sporazum s Korejo. Tudi poslaništva in konzulati so bili odprti s pomočjo odprav vojnih ladij (Bayer von Bayersburg 1958, 47–48; Bach-Ritter 1989, 75–123; Donko 2013).

Čeprav Avstro-Ogrska ni imela namena postati kolonialna velesila in so si pred njenimi prvimi poskusi ogromno ozemlja že razdelile velike kolonialne sile, je bilo nekaj misij avstro-ogrskih vojaških ladij vendarle usmerjenih tudi v večkrat prikrito iskanje ozemelj za izkoriščanje rudnih bogastev ali za premogovne postaje. Slednjo je nameravala po nemškem zgledu vzpostaviti tudi na Kitajskem. Leta 1898 je tja poslala korveto Saida in torpedno križarko Kaiserin Elisabeth, ki sta iskali primereno področje za premogovno postajo in pogodbeno pristanišče. Toda kljub temu, da sta ladji našli



Die k. und k. Eskadre in Ostasien. 1900.

Slika 3: Avstro-ogrška vzhodnoazijska eskadra leta 1900 z ladjami, ki so prišle tedaj na Kitajsko, da bi pomagale pri zatrtju boksarske vstaje. V ospredju je oklepna križarka Kaiserin und Königin Maria Theresia, avtor Alexander Kircher (1867–1939), barvna grafika (mapa grafik: Freiher von Koudelka 1908, PMSMP).

primerno ozemlje v provinci Zhejiang, se država zaradi številnih uporov domačinov proti tujcem za nadaljnje korake ni odločila (PMSMP, Rupnik, Spomini; Ham in Orther 2000, 34–36).

Število avstro-ogrskih vojaških ladij je bilo v Vzhodni Aziji največje v času boksarske vstaje (1899–1901). Ker so spomladi 1900 boksarji med drugim napadli misijon avstro-ogrškega misijonarja Josefa Wilflingerja (1874–1906) v provinci Zhejiang ter ogrožali diplomatsko četrt v Pekingu, jim je Avstro-Ogrska na pomoč najprej poslala lahko križarko Zenta, ki je bila tedaj kot postajna ladja v Vzhodni Aziji, nato pa so tja iz domovine odplule še oklepna križarka Kaiserin und Königin Maria Theresia, torpedna križarka Kaiserin Elisabeth, lahka križarka Aspern in korveta Donau (Donko 2013, 114–139; Ham in Orther 2000) (slika 3).

Po zmagi kolonialnih sil so te leta 1902 Avstro-Ogrski v zahvalo za sodelovanje v boju proti boksarjem in cesarski vojski dodelile majhno koncesijsko cono v Tianjinu. Tam je imela monarhija poleg šole, bolnice, zapora in več drugih ustanov mornariški odred, ki ga je obdržala tudi v Pekingu (Skrivan 2012, 49–58). Če je bila po odprtju veleposlaništev v Vzhodni Aziji tam nenehno vsaj ena vojaška ladja, ki je kot postajna ladja po leto ali več križarila med pristanišči na Kitajskem, Japonskem in v Koreji, sta bili po vzpostavitvi koncesije tam nenehno vsaj dve ladji, ki sta ščitili interese monarhije in njenih državljani. S tem pa je tja potovalo vse več pomorščakov. Okoli 102 m dolga torpedna križarka Kaiserin Elisabeth, ki je bila v Vzhodni Aziji največkrat (šestkrat), in njena sestrsk ladja Franz Joseph I. sta imeli po 420–440 članov posadke, 96-metrski Zena in Aspern okoli 300, 73-metrski torpedni ladji Leopard

in Panther sta imeli nekaj manj kot 200-članski posadke, največja ladja, ki je bila v Vzhodni Aziji, 111,4 metra dolga oklepna križarka Kaiserin und Königin Maria Theresia, pa je imela okoli 475 članov posadke (Donko 2013, 334, 347, 361, 373, 384).

Ladje, ki so plule okoli sveta, so se v Vzhodni Aziji ustavile le v nekaj pristaniščih, najpogostejše v Hongkongu in Šanghaju, včasih v Yokohami in Kōbeju. Velika večina avstro-ogrskih vojaških ladij, ki so obiskale Vzhodno Azijo, pa je bila namenjena izključno tja. Po odprtju Sueškega prekopa so se med potjo navadno ustavile v Port Saidu, Adnu, Colombu, Singapurju in Saigonu (danes Hošiminh). V Vzhodni Aziji so kot postajne ladje ostale po leto dni ali več. V tem času so plule med številnimi pristanišči vzdolž kitajske obale od Hongkonga na jugu do Daliana ali mesta Lüshun (takrat Porth Arthur) na severu ter med številnimi pristanišči na zahodnih in vzhodnih obalah Japonske. V številnih so se zasidrale večkrat, redkeje pa so obiskale eno ali več pristanišč v Koreji in Vladivostok. Pri tem so lahko poveljniki večinoma sami določali potek plovbe med vzhodnoazijskimi pristanišči. Na Kitajskem so se ladje navadno najprej ustavile v Hongkongu, pozneje pa so najpogostejše obiskale še Guangzhou (takrat Kanton), Macau, Xiamen (Amoy), Fuzhou, Šanghaj, pristanišča Wusong, Zhenjiang (Chinkiang), Nanjing (Nanking) in Hankou (Hankow, danes del mesta Wuhan) ob Dolgi reki, Qingdao (Tsingtao), Yantai (Chefoo), Qinhuangdao (Chingwandtao), Weihai (Weihaiwei), Lüshun (Port Arthur) in Dalian (Dairen). Na Japonskem so se ustavile v pristaniščih Nagasaki, Kagoshima, Miyajima, Kōbe, Taketoyo, Nagoya, Yokohama, Nara, Moji, Shimonoseki in številnih drugih, v Koreji pa v Chemulpu (pozneje Incheon) pri Seulu, nekaj pa jih je obiskalo tudi Busan in Geomun-do (Port Hamilton) (Donko 2013; Bayer von Bayersburg 1958; PMSMP, Rupnik, Spomini; PMSMP, Kristan, Dnevnik; PMSMP, Lipovž, Spomini; Pahor in Petek 1980).

Ladje so v pristaniščih ostale po nekaj dni, v večjih krajih teden ali dva, zlasti takrat, ko je morala iti ladja v popravilo, pa celo mesec dni ali več. Tako so lahko pomorščaki večkrat odšli na kopno

in okolico bolje spoznali. Čeprav je večina spoznala le obmorske in njim bližnje kraje, so številni, zlasti častniki, obiskali tudi Peking, Tokio, Seul in nekatere druge kraje v notranjosti (Donko 2013; Marinac 2017).

Avstro-ogrsko trgovska mornarica

Po odprtju Sueškega kanala in sklenitvi trgovskih sporazumov so v Vzhodno Azijo pogostejše plule tudi avstro-ogrske trgovske ladje, zlasti ladje največje ladijske družbe Avstrijski Lloyd s sedežem v Trstu, ki so jo ustanovili leta 1833. Avstrijski Lloyd, ki je bil delničar družbe Compagnie universelle du Canal Maritime de Suez, je leto dni po odprtju prekopa vzpostavil linijsko progo do Bombaja, šele leta 1881 pa tudi linijsko progo preko Bombaja do Hongkonga, kamor so ladje plule vsakih šest tednov (Zanlorenzi 2010, 414–417). Leta 1892 so vzpostavili redno mesečno linijo Trst–Šanghaj, naslednje leto pa so indokitajsko linijo podaljšali do Japonske, kjer so se ladje izmenično ustavljale v Kōbeju in Yokohami. Čez nekaj let so število plovb povečali na dvakrat mesečno (Valenti 2014, 19). Lloydovi parniki, ki so prevažali tovor in potnike, so za pot do Hongkonga potrebovali 40 do 50 dni. Šele leta 1912 je družba vzpostavila tudi hitro progo *Eillinie Triest* Trst–Šanghaj, na kateri so se ladje ustavile tudi v Hongkongu. V času sezone čaja so se med vračanjem ustavile še v pristanišču Fuzhou na Kitajskem. Za to linijo je družba uporabljala 4 novejša in modernejša ladje, ki so za plovbo od Trsta do Hongkonga potrebovale 30 dni (Lee 2007, 479–480). Ladje avstrijskega Lloydja so plule tudi v prosti plovbi, prevažale pa so tudi pošto. Leta 1910 so iz Trsta do Kōbeja s pošto odplule vsak 27. dan v mesecu (Almanacco 1910, 82) (slika 4).

Nekaj avstro-ogrskih trgovskih ladij je plulo tudi ob kitajski obali. Ena takih je bila Changon, ki je v 90. letih 19. stoletja plula po Dolgi reki med Šanghajem in Hankouom, Avstrijski Lloyd pa je za plovbo med azijskimi pristanišči najemal tudi ladje madžarskih in dalmatinskih ladijskih družb. Ladje omenjenih družb so občasno tudi samostojno plule v Vzhodno Azijo. Med njimi so bile ladje



Slika 4: Tržaško pristanišče z velikimi potniškimi ladjami, razglednico je poslal neznani pošiljatelj iz Trsta Gustavu Mayerhofferju v Prago, 12. 9. 1912 (zbirka razglednic s pomorskimi motivi, PMSMP).

ladijske družbe Kozulič iz Malega Lošinja, Svobodne linijske plovitve, Ungharo-Croata iz Reke ter madžarske družbe Orient (Lee 2007, 470–472).

Ladje trgovske mornarice so torej konec 19. in na začetku 20. stoletja v Vzhodno Azijo plule veliko pogostejše kot vojaške, a so tam obiskale le nekaj pristanišč, kjer so navadno stale le toliko časa, da so se vkrcali ali izkrcali potniki in da so raztovorili ali natovorili tovor ter vse potrebno za plovbo (od nekaj dni do dva tedna). Le občasno so morale na popravilo v ladjedelnice. Medtem ko je bila večina pomorščakov vojne mornarice le na enem čezoceanskem potovanju, so pomorščaki na tovornih ali potniških ladjah lahko pluli po oceanih po več let ali celo vso svojo poklicno kariero. Na linijskih ladjah so več let pluli na isti relaciji. Ker so imele trgovske ladje veliko manjše posadke kot vojaške in ker so na njih prevladovali pomorščaki iz obmorskih krajev, je na njih plulo veliko

manj pomorščakov iz slovenskega prostora kot na vojaških ladjah.

Obdobje po prvi svetovni vojni

Razpad Avstro-Ogrske in nove meje, ki so slovensko etnično ozemlje razdelile med več držav, so vplivale na to, da so slovenski fantje in moške po prvi svetovni vojni služili v italijanski ter jugoslovanski vojni in trgovski mornarici, najdemo pa jih tudi na krovih tujih mornaric. A medtem ko so iz Kraljevine Italije v Vzhodno Azijo plule ladje njene vojne in trgovske mornarice, so se morali fantje na jugoslovanski strani meje, ki so želeli pluti po oceanih, zaposliti na ladjah dolge plovbe njene trgovske mornarice. Vojna mornarica Kraljevine SHS, pozneje Kraljevine Jugoslavije, namreč svojih ladij ni pošiljala na oceane.



Slika 5: Agencija Jakoba Gorjana na Miklošičevi cesti v Ljubljani, neposlana razglednica, 30. leta 20. stoletja (zasebna zbirka Mitje Lamuta).

Italijanska trgovska mornarica

Ker je po razpadu Avstro-Ogrske Trst z Istro pripadel Italiji, so ladijske družbe, ki so imele tam sedež, odtlej plule pod italijansko zastavo. Avstrijski Lloyd, ki so ga že leta 1919 preimenovali v Tržaški Lloyd (Lloyd Triestino), je še naprej skrbel za povezavo z Azijo. Čeprav je izgubil nekdanji primat, je bil še vedno ena največjih ladijskih družb v Sredozemlju, ki je skrbel za čezoceanski prevoz tovora in potnikov. Njegove ladje dolge plovbe so bile usmerjene predvsem v Indijo in Vzhodno Azijo. Tako so tudi v Ljubljani v 30. letih 20. stoletja oglašali prevoz potnikov v Južno Afriko, Avstralijo, Indijo in Vzhodno Azijo z ladjami Tržaškega Lloydja. O tem govori razglednica z motivom agencije Jakoba Gorjana na Miklošičevi cesti v Ljubljani (slika 5).

Že leta 1919 je pod zastavo Tržaškega Lloydja iz Trsta v Vzhodno Azijo odplul parnik Innsbruck

nekdanjega Avstrijskega Lloydja, ki se je na poti med Trstom in Yokohamo ustavil v Benetkah, Port Saidu, Adnu, Colombu, Panangu, Singapurju, Hongkongu, Šanghaju in Kōbeju. Istega leta je pod zastavo Tržaškega Lloydja do Yokohame odplul tudi parnik Pilsna. Pozneje je družba vzpostavila linijsko progo Trst–Benetke–Brindisi–Šanghaj–Kōbe (Valenti 2014, 19–22, 172–199). Leta 1927 je ladja iz Trsta odplula vsak četrti ponedeljek zvečer (Almanacco 1927–28, 219). Vrhunec povezav z Vzhodno Azijo pa je družba dosegla na začetku 30. let, ko so linijo velikih potniških čezoceank Gange, Conte Rosso in Conte Verde ter moderne luksuzne čezoceanke Victoria, ki so dotlej plule od Trsta do Indije, podaljšali preko Singapurja in Hongkonga do Šanghaja (Valenti 2014, 19–22, 172–199). Dvojčici Conte Rosso in Conte Verde, ki sta imeli 179 metrov dolžine ter sta lahko sprejeli po 640 potnikov prvega, drugega in tretjega razreda, sta imeli okoli 440-članski posadki (Valenti 2011, 157–218) (slika 6).



Slika 6: Mornar ladje Conte Verde Giacomo Rizzier s prodajalcem čaja v Šanghaju, fotografija, Kitajska, ročno datirano 10. 2. 1936 (zbirka Giacoma Ruzzierja, hrani Giovanni Ruzzier).



Slika 7: Josip Toić med posadko na italijanski tovorni ladji Monte Piana ladijske družbe Navigazione generale Gerolimich & comp., s katero je plul v Vzhodno Azijo, fotografija, 30. leta 20. stoletja (fototeka PMSMP).



| Slika 8: Italijanska koncesija v Tianjinu, neposlana razglednica, Kitajska ok. 1940 (zbirka Mirka Božiča, PVZP).

Za Tržaški Lloyd so v Vzhodno Azijo plule tudi ladje nekaterih manjših zasebnih ladijskih družb. Tovor so prevažale za različne naročnike ter temu v večinoma prosti plovbi prilagajale smeri, trajanje potovanja in postanke v pristaniščih (slika 7).

Italijanska vojna mornarica

Peščica Slovencev je bila v Vzhodni Aziji z ladjami vojne mornarice Kraljevine Italije. Ta je na Kitajskem svoja ozemlja obdržala vse do kapitulacije leta 1943. Slovenci iz Primorske in Istre, ki sta bili po Rapalski pogodbi 12. novembra 1920 priključeni Italiji, so bili v vojno mornarico večinoma rekrutirani. Njihovo število se je močno povečalo po splošni mobilizaciji, ki so jo italijanske oblasti zaradi vojne v Etiopiji izvedle že leta 1935, in po začetku druge svetovne vojne (Klun 1978, 32–40). Primorci Kraljevine Italije niso sprejeli kot svoje države, zlasti v krajih, kjer so

živeli skoraj izključno Slovenci. Njihov odpor do Italije se je še povečal z vzponom fašizma in zatiranjem slovenskega prebivalstva. Zaradi tega med Slovenci v italijanski vojni mornarici skorajda ni bilo prostovoljcev, s tem pa tudi ne pomorščakov višjih činov (Klun 1978, 32–40). Zaradi medsebojnega nezaupanja so jih razporejali predvsem v enote daleč od domačih krajev. Večina je služila na jugu Italije in v Afriki, kjer si je Italija ustvarila kolonije (Marinac 2003, 54), nekaj pa tudi na Kitajskem.

Italija, ki je po zmagi imperialističnih sil na Kitajskem leta 1901 dobila manjšo koncesijsko cono v Tianjinu ob reki Haihe (slika 8), je do kapitulacije leta 1943 na Kitajskem poleg te ohranila tudi svoje imetje v Pekingju in Šanghaju. Zaradi nevtralnosti na začetku prve svetovne vojne, nevmešavanja v času, ko je bila še del centralnih sil, ter leta 1915 prestopa na stran antante njena koncesija med prvo svetovno vojno ni utrpela večje škode. Pozneje je zavzela tudi avstro-ogrsko. V 30. letih



Slika 9: Postroj italijanskega bataljona v italijanski koncesiji v Tianjinu, fotografija , Kitajska, ok. 1940–1943 (zapuščina Mirka Božiča, PVZP).

20. stoletja je koncesijo dokončno uredila. Zaradi nestabilnih odnosov s Kitajsko in Japonsko ter političnih in vojaških razmer na Kitajskem je svoje vojaške enote tam celo okrepila (slika 9). Sestavila je pomorski divizion Daljni vzhod in Italijanski bataljon na Kitajskem (Felton 2020). 6. novembra 1937 je pristopila k protikominternskemu paktu Nemčije Japonske ter odprla konzulat v Mukdenu (današnji Shenyang), s čimer je priznala japonsko priključitev Mandžurije. Med drugo svetovno vojno je na Kitajskem obdržala manjšo garnizijo, nekaj ladij in podmornic, ki so jih Japonci razorožili po kapitulacije Italije. Takrat so lahko vojaki prisegli zvestobo Japonski in Mussolinijevi Italijanski socialni republiki, ostale pa so odvedli

v koncentracijska taborišča (Festorazzi 2014; Brescia 2011; Felton 2020).

Trgovska mornarica Kraljevine Jugoslavije

Veliko več Slovencev kot v italijanski vojni in trgovski mornarici je bilo v obdobju po prvi svetovni vojni zaposlenih na ladjah vojne in trgovske mornarice Kraljevine SHS oziroma Kraljevine Jugoslavije, h kateri je po razpadu Avstro-Ogrske pripadel osrednji del slovenskega etničnega ozemlja. V njej so pomorsko kariero nadaljevali številni pomorščaki nekdanje avstro-ogrske vojne mornarice



Slika 10: Tovorna ladja Avala ladijske družbe Jugoslavenski Lloyd, fotografija, 30. leta 20. stoletja (album fotografij Dušana Mayerja, PMSMP).

južnoslovanskih narodnosti. Ker pa je bila razmeroma skromna vojna mornarica mlade države namenjena le obrambi lastnega ozemlja, njena plovila niso zaplula na oceane.

Zato so se pomorščaki, ki so želeli pluti po oceanu, zaposlili na ladjah dolge plovbe trgovske mornarice, a tudi te so Vzhodno Azijo obiskale redko. Čez oceanske ladje jugoslovanskih ladijskih družb so bile pretežno tovarne. Razen po Evropi in v Južno Ameriko so redkeje plule v zahodno in južno Afriko, Severno Ameriko in Azijo. V Vzhodni Aziji, do koder so priplule med prosto plovo, pri kateri so bile plovne poti prilagojene vsakokratnim prevoznim naročilom, so se ustavile predvsem na Japonskem, kjer pa so obiskale le nekaj pristanišč. Večino čezoceanskih plovb je po letu 1929 opravljala največja jugoslovanska ladijska družba Jugoslavenski Lloyd s sedežem v Splitu (sliki 10 in 11), ki je nastala z združitvijo Atlantske plovitve Ivo Račić in Jugoslavenske-amerikanske plovitve (Marinac 2021b,

801–802; Jadranska straža 1937, 43; Jugoslavenski Lloyd). Pri teh ladijskih družbah so bili zaposleni tudi slovenski pomorščaki.

Na ladjah dolge plovbe je bilo med večinsko hrvaškimi posadkami Slovencev malo, a so bili skoraj vsi častniki. Na posamezni ladji dolge plovbe, ki naj bi imela praviloma od 40 do 50-članske posadke, je bilo zaradi varčevanja ladjarjev pogosto le okoli 35 zaposlenih, med njimi pa kvečjemu en Slovenec, izjemoma dva (DARI, PO 13, škatla 37). Glede na sezname usposobljenih pomorščakov in dijakov pomorskih šol jih je bilo v trgovski mornarici okoli 130 (Marinac 2021b, 798–799).¹ Ker šolanje na pomorskih trgovskih akademijah ni bilo brez stroškov, so zlasti častniki navtične stroke izhajali iz srednjega in višjega sloja, pretežno

¹ Častniki navtične stroke so se večinoma izšolali na pomorskih trgovskih akademijah v Bakru, Dubrovniku ali Kotorju, častniki strojne stroke pa tudi na Srednji tehnični šoli v Splitu in na šolah za podčastnike vojne mornarice, od koder so prihajali tudi radiotelegrafisti.



Slika 11: Pomorščaki z domačini na tovorni ladji dolge plovbe Jugoslavenskega Lloydja, fotografija, 30. leta 20. stoletja (zbirka Vladimirja Štolfe, PMSMP).

iz družin uradnikov in izobražencev. Za ta poklic so se odločili, ker so želeli pluti po oceanih in videti kraje na drugih celinah. Po besedah radiotelegrafista Dušana Ivančiča je v mornarico odšla mladina, ki je hotela spoznati svet: »To je bila osnovna privlačnost, nanje pa so vplivale tudi knjige, romani.«² Nekateri so po prvih dneh plovbe ugotovili, da je poklic, ki zahteva veliko odrekanja, zanje pretežak, zato so ladjo za vedno zapustili. Večina pa jih je poklic opravljala do upokojitve, torej tudi po drugi svetovni vojni. Trgovska mornarica za mnoge mlade fante ni bila privlačnejša od vojne le zaradi možnosti plovbe po oceanih, temveč tudi zaradi drugačnega načina življenja in dela. V trgovski mornarici so pričakovali večjo svobodo in manj discipline (Marinac 2021b, 800).

2 Intervju, Dušan Ivančič, izvedla Bogdana Marinac, 14. 12. 1994.

Ker so bile jugoslovanske tovarne ladje večino stare in zastarele ter so zaradi tega prevažale cenejši tovor, so bili zaslužki ladjarjev slabi. To je bil eden od vzrokov, da so varčevali pri prehrani, opremi in plačah pomorščakov. Zato so bili jugoslovanski pomorščaki med najslabše plačanimi evropskimi pomorščaki. Nad plačami se ni pritoževala le nižja posadka, temveč tudi častniki (Maštruko 1955, 323, 324). Zastarele ladje so poleg organizacije in mehanizacije dela v pristaniščih vplivale tudi na to, da so zaradi dolgotrajnejšega natovarjanja in raztovarjanja več časa, celo do deset dni, ostajale v pristaniščih, kar je pomorščakom omogočalo več izhodov na kopno.³

3 Intervju, Dušan Ivančič, izvedla Bogdana Marinac, 14. 12. 1994; Intervju, Zorko Tavčar, izvedla Bogdana Marinac, 21. 3. 1994.

Kljub pogostim stavkam so ladjarji pomorščakom šele na začetku druge svetovne vojne zvišali plače in izboljšali življenjske pogoje, a so se številni kljub temu izkricali (Maštruko 1955, 45–50). Da bi svoje ladje zaščitile pred zaplembo, so ladijske družbe dale del ladjevja že v letih 1939 in 1940 Veliki Britaniji v najem ali zakup. Leta 1940 so opustili vse redne proge in ladje napotili na varnejša tržišča. Največ ladij je odtlej plulo v konvojih med Veliko Britanijo in ZDA, ki sta jih ščitili kanadska in britanska mornarica, pozneje pa tudi mornarica ZDA. Le manjši del čezoceank so napotili v avstralske, indijske, južnoameriške in japonske vode. A tudi tam so bile pogosta tarča podmornic. Največ so jih potopile nemške podmornice, več pa jih je uničilo tudi japonsko ladjevje (Tambača 1957, 72).

Trgovska mornarica socialistične Jugoslavije

Po drugi svetovni vojni in priključitvi Istre Jugoslaviji so se slovenskim fantom na široko odprla vrata na vse celine. K temu je v prvi vrsti pripomogla ustanovitev prve slovenske ladijske družbe Splošne plovbe Piran leta 1954 ter srednje pomorske šole v Piranu, ki je pod nazivom *Pomorski tehnikum* v Semedeli pri Kopru odprla vrata že leta 1947, pozneje pa tudi izgradnja Luke Koper.

Prva leta po drugi svetovni vojni si je večina slovenskih pomorščakov trgovske mornarice, med katerimi so bili tudi nekdanji pomorščaki Kraljevine Jugoslavije, našla zaposlitev v pomorskih institucijah v Sloveniji in na Hrvaškem, zlasti pri ladijski družbi Jugolinija na Reki. Po dokončni priključitvi Primorske in Istre Jugoslaviji leta 1954 so se številni od slednjih vrnili v Slovenijo in se zaposlili pri Splošni plovbi Piran (Terčon 2015, 239–246). Ta je imela leta 1954 med prvimi tremi ladjami tudi čezoceanko Rog, s katero je posadka že med prvo plovbo okoli sveta leta 1956 obiskala Kitajsko in Japonsko (Derganc 2004, 37–43). Še istega leta je med prvo plovbo pod zastavo Splošne plovbe v Vzhodno Azijo odplula tudi ladja Gorica, kasneje pa so ji sledile še številne druge ladje (Marinac 2021b, 812–813; Utenkar 2023).

Ladjo Rog so kot prvo ladjo socialistične Jugoslavije lepo sprejeli tako na Kitajskem kot na Japonskem, s katero je Jugoslavija že leta 1952 vzpostavila bilateralne diplomatske odnose. Kakor je v svoji knjigi spominov napisal Ciril Derganc (Derganc 2004), so v Hakodate na ladji vse dni sprejemali novinarje in druge goste, obiskal pa jih je tudi župan. Tudi na Kitajskem so jih kljub številnim omejitvam sprejeli z nastopi folklornih skupin, prireditvijo in pogostitvijo ter jim več dni z avtobusom razkazovali okolico (Derganc 2004, 37–43) (sliki 12 in 13).

Flota Splošne plovbe se je hitro povečevala. Družba je sprva kupovala stare ladje, gradnjo prvih novih ladij pa je razen v domači ladjedelnici Uljanik leta 1957 po neuspešnem dogovarjanju s kitajskimi partnerji naročila v ladjedelnici Hakodate na Japonskem (slika 14). Ladjo so splavili leta 1959 in jo poimenovali Piran (slika 15). Takrat je bila s 158,7 metri dolžine in 10.562 BRT največja jugoslovanska tovorna ladja (Dvajset let Splošne plovbe 1974, 7–24). Splošna plovba je tudi pozneje kupovala ladje, ki so bile zgrajene na Japonskem. Skupaj jih je imela 29. Po letu 2000 je kupila tudi več ladij, ki so bile izdelane na Kitajskem, Tajvanu in v Južni Koreji (Utenkar 2023, 116).

Ladje Splošne plovbe so nenehno plule v Vzhodno Azijo. Ladja Piran je leto po izgradnji odprla poskusno linijo okoli sveta, ki je predvidevala mesečne odhode z Jadrana. Ker je imela Splošna plovba v ta namen le tri ladje, je leta 1961 k sodelovanju pritegnila ladijski družbi Jugoslovanska oceanska plovdba iz Kotorja in Atlantska plovdba iz Dubrovnika. V povprečju so ladje med plovbo okoli sveta obiskale 30 do 50 pristanišč. V Vzhodni Aziji so se najpogosteje ustavljale v Hongkongu, Kōbeju, Osaki, Yokohami in Nagoyi. Po letu 1974 je bila linija deloma okrnjena, vendar so ladje še vedno plule med Trstom in Japonsko, od leta 1980, ko se je linija preoblikovala v linijo Srednji vzhod–Daljni vzhod, pa so plule le med Indijo in Japonsko (Utenkar 2023, 46, 47, 55). Slovenskim fantom, ki so se odločali za poklic pomorščaka, so se tako vrata vse bolj odpirala v svet, tudi v Vzhodno Azijo. Že leta 1959 je Splošna plovba v Tokiu odprla predstavništvo, ki je bilo njeno prvo predstavništvo v tujini. O povezavah



Slika 12: Člani posadke tovorne ladje Rog Splošne plovbe Piran s kitajskimi vodiči na izletu v Qingdao, fotografija, Kitajska, marec 1956 (zbirka Cirila Derganca, PMSMP).



Slika 13: Člani posadke ladje Rog Splošne plovbe Piran med zabavo z domačini v mestu Qingdao, fotografija, Kitajska, marec 1956 (zbirka Cirila Derganca, PMSMP).

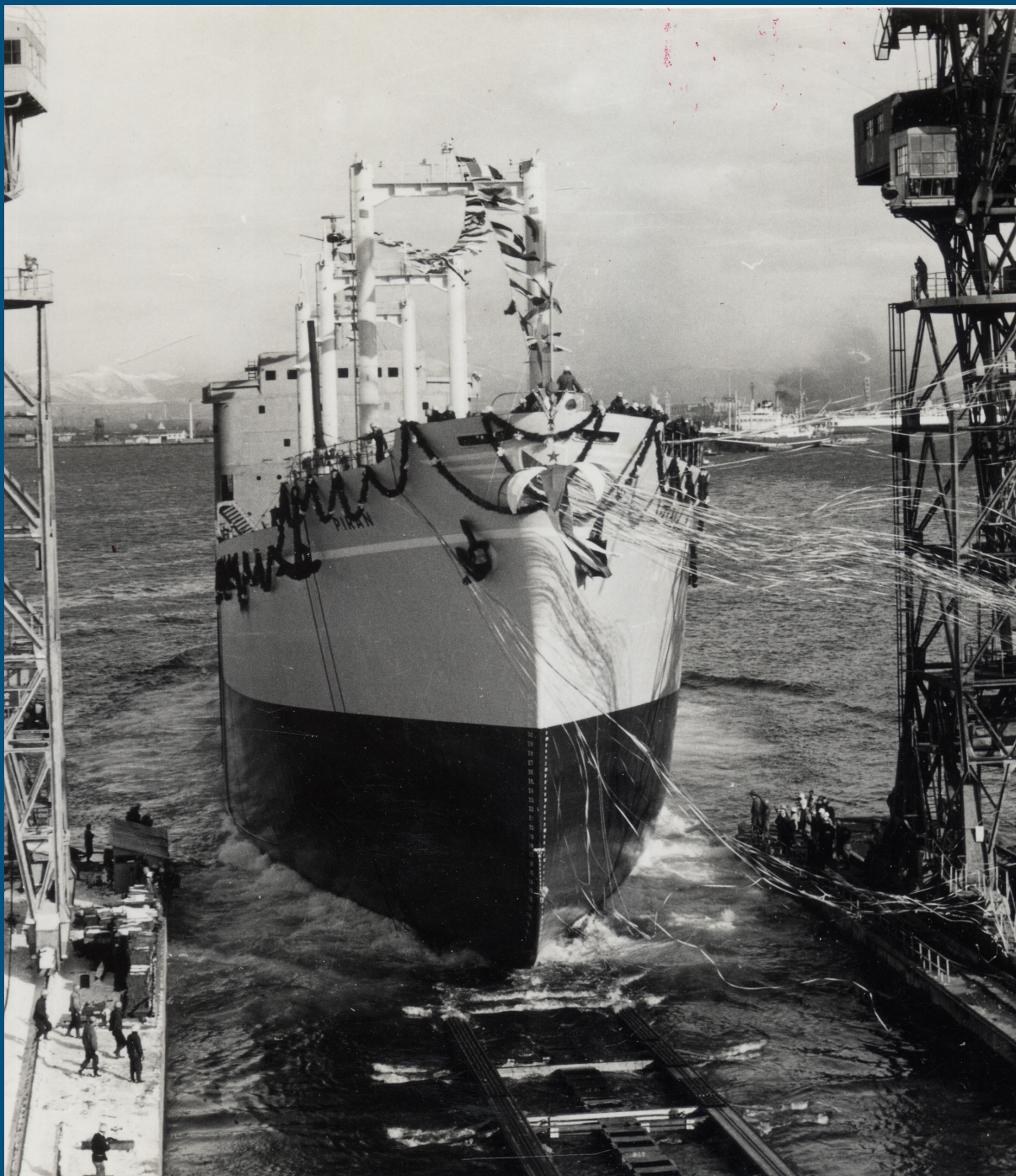


Slika 14: Direktor Splošne plovbe Piran Boris Šnuderl (1926–2020) (desno), njegov namestnik, kapitan dolge plovbe Branimir Velkaverh (1910–1990) (levo), in direktor podjetja Jugolinija v družbi gejš na Japonskem v času dogovarjanja o naročilu gradnje ladij leta 1957, fotografija (album fotografij Branimirja Velkaverha, hrani Gregor Velkaverh).

podjetja z državami in poslovnimi partnerji z vseh celin govorijo njihova darila Splošni plovbi, ki so bila dolgo razstavljena v Muzeju Splošne plovbe v Portorožu. Med njimi najdemo tudi predmete iz Japonske in Kitajske (Žitko 2022, 308, 316, 322–325, 482, 486, 497). Partnerji Splošne plovbe iz Vzhodne Azije pa so prihajali tudi v Slovenijo (slika 16).

Z rastjo podjetja Splošna plovba se je število pomorščakov, ki so obiskali Vzhodno Azijo, hitro povečevalo. A poleg pomorščakov je v neevropske kraje vse pogostejše potovalo vedno več drugih ljudi. Na povečano število stikov z neevropskimi državami je od 50. let 20. stoletja pomembno vplivala vloga Jugoslavije pri nastanku in delovanju Gibanja neuvrščenih držav. V afriške in azijske neuvrščene države je jugoslovanska delegacija z jugoslovanskim predsednikom Josipom Brozom Titom (1892–1980) večkrat potovala s predsedniško (šolsko) ladjo Galeb, ki jo je spremljalo več drugih jugoslovanskih vojaških ladij.

Tako je Tito že konec leta 1954 odpotoval v Indijo in Burmo (danes Mjanmar), pozneje pa tudi v Indonezijo in Cejlon (danes Šrilanka) (Freivogel 2019, 94–111). V Vzhodno Azijo, kjer je leta 1977 obiskal Kitajsko in Severno Korejo ter leta 1968 Japonsko, pa je potoval z letali. Prav letalski promet je razdalje med oddaljenimi celinami močno skrajšal, s čimer so pomorščaki vedno bolj izgubljali prednost pri srečevanju z deželami Vzhodne Azije. Hiter razvoj v pomorstvu, katerega namen je bil med drugim skrajševanje časa potovanj, pa je pomorščakom zaradi vedno krajših postankov ladij v tujih pristaniščih vedno bolj omejeval možnosti spoznavanja tujih krajev. To poleg prodaje ladijske družbe tujcem leta 2007, zmanjševanja flote Splošne plovbe in dokončne prodaje, kakor tudi sprememb v načinu dela na ladji, zaposlovanja cenejše tuje delovne sile ter več drugih vzrokov vpliva na zmanjševanje zanimanja za pomorski poklic med mladimi v Sloveniji.



Slika 15: Splavitev ladje Piran v ladjedelnici Hakodate, fotografija⁴, Japonska, 24. 2. 1959 (album fotografij Branimirja Velkaverha, hrani Gregor Velkaverh).

- 4 Na fotografiji je vidna *kusudama* (krogla z zelišči), ki so jo na Japonskem uporabljali pri slovesni splavitvi ladij. *Kusudama* (*kusuri* = zdravilo, *tama* = krogla) izvira iz stare kitajske in japonske kulture. Nosili so jo kot amulet proti bolezni. Prvotno je bila morda izdelana v obliki šopka rož ali zelišč. Danes jo običajno uporabljajo kot okras ali darilo. *Kusudama* za praznovanja je večja krogla, ki jo razstavijo in pozneje razcepijo na pol, da se sprostijo konfeti, trakovi, baloni in podobno. Tradicionalno jo uporabljajo ob obletnicah ustanovitve podjetij, slovesnih splavitvah ladij, športnih tekmovanjih, šolskih slovesnostih in podobno (besedilo Chikako Shigemori Bučar).



Slika 16: Namestnik direktorja Splošne plovbe Piran, pozneje vodja njenega predstavništva za Daljni vzhod v Tokiu, Branimir Velkaverh z japonskimi gosti pred vilo Rog v Piranu, kjer je imela prostore Splošna plovba Piran, fotografija, 60. leta 20. stoletja (album fotografij Branimirja Velkaverha, hrani Gregor Velkaverh).

Zaključek

Razvoj tehnike in tehnologije v pomorstvu ter nove družbeno-politične in ekonomske razmere v državi in svetu so sredi 19. stoletja pomorščakom iz slovenskega prostora odprle vrata na druge konce sveta. Število potovanj v Vzhodno Azijo se je povečalo po odprtju Sueškega prekopa leta 1869, ko je Avstro-Ogrska s pomočjo vojne mornarice sklenila trgovske sporazume s Kitajsko, Japonsko in Siamom. Odtlej je imela vojna mornarica v Vzhodni Aziji nenehno vsaj eno ladjo, ki je vsaj leto dni križarila med številnimi tamkajšnjimi pristanišči. Število njenih vojaških ladij se je v Vzhodni Aziji povečalo v času boksarske vstaje in po njej, saj je dobila monarhija leta 1902 v Tianjinu majhno koncesijsko cono.

Vojna mornarica je v Vzhodno Azijo utrla pot tudi tovornim in potniškim ladjam. Leta 1881 je največja avstro-ogrška ladijska družba Avstrijski Lloyd z Vzhodno Azijo vzpostavila prvo linijsko progo. Ladje trgovske mornarice so v Vzhodno Azijo plule pogostejše kot vojaške, a so tam ostajale krajši čas kot večina vojaških. Zaradi manjših posadk, v katerih so prevladovali možje iz obmorskih krajev, in običajno dolgoletnega vkrcanja posameznih pomorščakov na isti ladji pa je bilo pomorščakov iz slovenskega prostora, ki so bili v Vzhodni Aziji s trgovskimi ladjami, v tem času bistveno manj kot pomorščakov vojne mornarice.

Povsem drugače je po razpadu Avstro-Ogrske večina slovenskih pomorščakov v Vzhodno Azijo plula z ladjami trgovskih mornaric. Kraljevina Italija,

ki ji je po razpadu monarhije pripadel zahodni del slovenskega etničnega ozemlja, kakor tudi največja vojno-pomorska oporišča in trgovska pristanišča razpadle avstro-ogrske monarhije, je v Vzhodno Azijo pošiljala tudi svoje vojaške ladje, vendar pa je bilo med temi posadkami malo Slovencev. Več jih je bilo v Vzhodni Aziji z ladjami njene trgovske mornarice, ki je prevzela več ladijskih družb in ladij razpadle monarhije. Še več Slovencev je bilo v tem obdobju na ladjah vojne in trgovske mornarice Kraljevine SHS oziroma Kraljevine Jugoslavije. Ker pa ladje vojne mornarice Kraljevine Jugoslavije niso plule po oceanih, so se pomorščaki, ki so želeli spoznati oddaljene celine, zaposlili na ladjah dolge plovbe njene trgovske mornarice. Toda te, pretežno tovarne ladje, na katerih so bili Slovenci večinoma častniki, so Vzhodno Azijo, zlasti Japonsko, obiskale redko.

Število slovenskih pomorščakov, ki so pluli v Vzhodno Azijo, se je povečalo šele v obdobju socialistične Jugoslavije, a tudi tedaj so do Vzhodne Azije priplule le jugoslovanske trgovske ladje. Na naraščanje števila slovenskih pomorščakov, ki so tedaj pluli po oceanih in v Vzhodno Azijo, je vplivala ustanovitev prve slovenske pomorske šole leta 1947 ter slovenske ladijske družbe Splošna plovba Piran leta 1954, pozneje pa tudi izgradnja Luke Koper. Zaradi vse bolj dostopnega letalskega prometa in razvoja turizma ter hkrati vse krajših postankov ladij v pristaniščih so pomorščaki od 70. let 20. stoletja počasi izgubili prednost pri obiskovanju tujih krajev. Zaradi tega zbornik ne obravnava kasnejših obdobj.

Pregled pomorskih potovanj pomorščakov v času pred letom 1970 pa v veliki meri odgovarja na vprašanje, zakaj je med vzhodnoazijskimi predmeti iz starejših obdobj ohranjenih največ predmetov pomorščakov avstro-ogrske vojne mornarice, to je mornarice, s katero je v Vzhodno Azijo takrat plulo največ pomorščakov iz slovenskega prostora in iz obdobja, ki je bilo med vsemi obravnavanimi najdaljše.