

Vladimir Uremović

HRVATI NA BORNEU – OTOK CAR (JEDNO SVJEDOČANSTVO O NAŠIM LJUDIMA U SVIJETU)

UVOD

Tijekom 18. stoljeća Austrija je velika srednjoeuropska kopnena sila. Međutim, po uzoru na ostale kolonijalne sile koje se osim toga orijentiraju i na more, kontinentalna politika Habsburgovaca ustupa mjesto jadranskoj orijentaciji. Trst i Rijeka proglašeni su 1719. god. slobodnim lukama. Isto tako i s tim u vezi od 1754. godine dolazi do administrativne preraspodjele i osnivanja “Austrijskog primorja” i istodobno tršćanske “Trgovačke intendancije” (intendanture). (1)

Pomorska orijentacija i pomorska snaga Austrije je naglo rasla poslije bitke i velike pobjede kod Visa 20. rujna 1866. godine kada je austrijska ratna mornarica s većinom hrvatskih (primorskih) mornara pod vodstvom kontraadmirala Wilhelma Tegethoffa (Maribor, 23.12.1828 – Beč, 07.04.1871.) izvojevala sjajnu pobjedu nad brojčano premoćnom i modernije opremljenom talijanskom ratnom flotom pod zapovjedništvom admirala Persana. (2, 3, 4, 5) Od tada Austrija osigurava prevlast na Jadranskom moru, ali namjerava postati i svjetska pomorska sila. Svjesna je političkih, vojnih, prometnih, trgovačkih, gospodarskih i financijskih prednosti koje iz toga proizlaze iako je slobodnog prostora za stvaranje kolonija preostalo vrlo malo. Zato Austrija gradi brodogradilišta, brodove, luke, pristaništa, škole i ostalu prateću infrastrukturu. U tom nastojanju, između ostalog, šalje brojne znanstvene, istraživačke, geološke, biološke, otkrivačke i slične ekspedicije po gotovo čitavom svijetu pa i na udaljena mora šireći raznovrsna djelovanja i otkrića (Ledeno arktičko more; Guadalканал, Oceaniju itd.). (6, 7, 8)

U tom smislu Austro-Ugarska Monarhija 1865./66. god. prvi put na organizirani i visoko stručan način pristupa mjerenju dubina i istraživanju dna Jadranskog mora. U toj domeni posebno se isticao i postigao zavidne rezultate časnik Tobias Oesterreicher.¹ (9, 10, 11).

¹ Kapetan fregate i hidrograf (kasnije admiral) Tobias Oesterreicher (rođen u Mariboru 1831. – umro oko 1893.) premjeravao je od 1859. godine u vojne svrhe lagunsko područje od ušća rijeke Po do Piave. Od 1866. do 1870. godine upravlja mjerenjem Jadranskog mora, napose njegove istočne obale. Napisao je: *Meeresgrundproben bei Pola und Brionischen Inseln in Istrien* (1867.); *Tiefsonden und Meeresgrundproben aus dem Adriatischen Meere* (1868.); *Sondierungen in Adriatischen Meere* (1869.); *Die oesterreichische Küstenaufnahme in Adriatischen Meere* (1873.). On je kao vrstan časnik i stručnjak 1866. godine postavljen za pročelnika novoosnovanog Topografskog odjela i 1868. god. za upravitelja Hidrografskog ureda Jadranske komisije (Adria – Commision), Carske akademije znanosti u Beču, odnosno Hidrografskog zavoda austrijske ratne mornarice koji je 1860.

Taj potvrđeni znanstvenik i stručnjak, kapetan bojnog broda Tobias barun Oesterreicher, vitez reda Krune II razreda upućen je od strane austrijskog admiraliteta i ratnog ministarstva 1874. godine kao zapovjednik S. M. korvete "Erzherzog Friedrich" (korveta Njegovog Carskog Veličanstva "Nadvojvoda Friedrich") s pretežno hrvatskom posadom u veoma opasan pothvat na Daleki istok. (11)

Pogonska snaga broda bila je na paru, ali i na jedra jer su količine ugljena bile uvijek oskudne i nedostatne s obzirom na skućeni prostor. Kad god je bilo moguće, plovilo se je na jedra, ali to je ovisilo o prilikama i mogućnostima plovidbe prema meteorološkim situacijama i snazi vjetera te o konfiguraciji predjela i sigurnosti plovidbe. Zbog toga se je na udaljenim morima vrlo često moralo opskrbljivati hranom i drvom za loženje umjesto ugljena: to se je obično obavljalo tako da je dio posade odlazio barkasom na paru ili vesla na kopno i tamo sjekao i sabirao potrebno drvo i donosio na korvetu. Opasnost su predstavljale skupine neprijateljski raspoloženih domorodaca, urođenika, gusara, pirata pa i ljudoždera.

Tobias Oesterreicher je o čitavoj ekspediciji uredno vodio dnevnik i izvještaj odmah, tj. 11. lipnja 1875. godine poslao ratnom ministarstvu u Beč. Izvještaj iznosi 22 stranice pisane gotičkim, teško čitljivim rukopisom.

Evo prijevoda tog izvještaja:

Izvještaj o istraživačkom pothvatu na Borneu
Njegova veličanstva korveta "Friedrich"
Carskom i kraljevskom državnom ratnom
ministarstvu, Sekciji Mornarice
u Beču
Singapur, 11. lipnja 1875.

U nastavku mogeg izvješća N°61 (i u vezi s vašom porukom N°60, 1, Singapur 20. ožujka) čast mi je izvijestiti vas o daljnjoj plovidbi broda od Batavije dalje:

u srijedu 7. travnja u 7 sati napustio sam pod parom (sa tri stroja) sidrište u Bataviji nakon što sam ukrcao 140 tona opskrbe. Poslije podne počeo je puhati lagan svježi vjetar pa sam ugasio stroj i podigao jedra, ali sljedećeg dana navečer nastala je bonaca pa se nije moglo jedriti. Nije bilo nade da bi se uskoro moglo jedriti. Zato smo naložili oganj pod dva kotla. Od večeri 8. do ponoći 10. bili smo pod parom jer vjetera nije bilo. U ponoć 10. pokušao sam još jednom iskoristiti lagan vjetar za jedrenje, ali u nedjelju 11., pošto smo naložili i druga dva kotla, uzeli smo kurs prema Surabaji da bismo na toj dalekoj ruti nadoknadili izgubljeno vrijeme. U ponedjeljak 12. travnja usidrio sam se na sjevernom sidrištu Surabaje, a prvog poručnika poslao sam s porukom barkasom u Surabaju da tamo naruči ugljen. Ugljen je stigao na brod isporučen po istoj cijeni kao u Bataviji, ali je zadnja partija došla na brod tek u subotu 17. Sjeverni put od Surabaje prolazio je preko kanala Sabbauk, dubine 16 nogu uz brod. Put

god. osnovan u Trstu, a 1866. god. premješten u Pulu. (2.) U tom svojstvu je savjesno, pedantno i vrlo stručno izvršio mjerenja dubine Jadranskog mora, topografska snimanja i tiskanje karata prema dobivenim rezultatima uz ispravke pogrešnih podataka (rijetkih) ranije mjerenih na nekorektan način. (9,10,11).

oko Madme, dugačak 120 milja, prijeđen je većim dijelom pod parom. Nije bilo pogodnog vjetera. U 7 sati navečer 17. napustio sam sidrište Surabaje pod parom, a kad je zapuhao povoljan vjetar oko pola noći, ugasili smo stroj i podigli jedra. U toku 18. i noći na 19. prošao sam sjeverni put pa sam ponovo naložio stroj da prođem između Solomba i otoka Arandsa. U tom prolazu smo ustanovili mnogo otoka i provjerili jesu li u kartama točno označeni. Poduzeli smo i posebni poduhvat radi utvrđivanja hidrografskih podataka u tom prolazu. Zapuhao je lagani istočni vjetar. O podne 21. stigao sam u Little Pulo Land pa sam stroj opet stavio u pogon. U noći je brod prolazio sjeveroistočno od Brothersa i otoka Piraaldena. Ujutro 22. ustanovio sam da se brod nalazi u neposrednoj blizini spruda St. George. Uputio sam čamac na taj sprud da razvidi kako da brod dođe u kurs.

Otok Swaaldon nije bio pravilno ucrtan na karti pa sam ga pokušao bolje označiti. Nalazio sam se sjeverno od spruda St. George. Na lagani jugoistočni vjetar naišao sam jureći 22. šest do osam milja od obale Pulo Land put kojega sam uspostavio svrsishodnu, izvanrednu liniju. U noći sam se našao između Pulo Sambarglap (otočje Alike) i Sobokwa. Sjeverozapadna struja potiskivala je u noći brod prema Borneu. Povoljan vjetar puhao je ipak do podne, no u 2 sata popodne stavljen je u pogon stroj. U 6 sati popodne 23. dospio sam do rta Vlakke. 24. ujutro u 10 sati, poslije jake kiše, nakon što se nebo razvedrilo, stavio sam u pogon parnu barkasu da ispred broda izviđa put između Bornea i spruda Hercules istočno od spruda Ragged Point, gdje sam se za vrijeme jakog sjeverozapadnog vjetera tijekom noći usidrio. 25. ujutro pošli smo odavde pod jedrom štedeći tako do 11 sati upotrebu pare, a u 3 sata došli smo do zaljeva Adang na $5\frac{1}{2}$ hvati (fadema) dubine. Sljedećeg dana 26. pošao sam u istraživanje duž ušća rijeke Papier. Karta ovog dijela Bornea, počev od Buggisa do Badge, još uvijek nije dobro označena za peljarenje (pilotiranje) te se po lošem vremenu ovdje nije lako snaći. 27. ujutro pošao sam od zaljeva Adang pod parom, a u 10 sati ugasio sam oganj da uštedim gorivo. Od utorka 27. do ponedjeljka 3. svibnja, koristeći se vjetrom, napredovao sam mučno prema sjeveru te sam do 3. svibnja prevalio tek 240 milja na jedro, što je ipak bio znatan napredak u ostvarivanju povjerene mi zadaće. U 10 sati naložena su dva kotla. Osvrćući se na proteklu plovidbu i potrošak ugljena, morao sam ubuduće oprezno i štedljivo ploviti do ušća rijeke Burturgan, odnosno do sjeveroistočnog Bornea i do uplovljenja u rijeku Siboku. Namjeravao sam uz istočnu obalu Siboku doći u Darvelkai, gdje sam se nadao pronaći neki prolaz kroz koji bih plovio. Od 3. do 4. navečer prešao sam 130 milja. Po noći je brod mirovao u pogodnoj bonaci pod malim ognjem, a u 5 sati (4. svibnja) ujutro poduzeo sam put u ove prilično nepoznate vode. Jedini podaci o ovoj obali datiraju s plovidbe Sir Edwarda Belchera u Samarang u 40-im godinama. Što sam se više približavao kopnu, a ugledao sam ga već oko 10 sati uviđao sam da je karta Pallunga sasvim malo upotrebljiva. U 8 sati ujutro naložena je parna barkasa i određeno da njom pođemo poručnik Berghofer, kao eklairer (izvidnik) i ja u izviđanje obale. Navečer po zalazu sunca upao sam u plićinu ($6\frac{1}{2}$ fadema) muljevita dna, oko tri milje od obale. Parna barkasa ustanovila je da je na udaljenosti od jedne milje od obale dubina svega $4\frac{1}{2}$ fadema. Samim pogledom na kopno vidjelo se da je karta nepouzdana pa sam odlučio da odmah poduzmemo snimanje obale radi ispravljanja karte. Poručniku bojnog broda Lehnertu povjerena je ta zadaća. U četvrtak 6. srpnja prije podne počeli su ti radovi s parnim čamcem, a ja sam s malajskim tumačem pošao gigom na kopno i uz rijeku. Prošavši

dvije morske milje, nigdje nisam otkrio ljudskih nastambi urođenika. Čamci koji su krenuli na kopno morali su uzeti oružje i municiju. Prije podne sam se vratio iz rijeke i malo začuđen opazio da je brod ležao u prilično zatvorenom bazenu jer su nadolaskom oseke pred brodom izronila dva koraljna spruda. Kroz prolaz između koraljnih sprudova prošao sam prošle večeri u rijeku, a to tada nisam mogao pretpostaviti. Bilo je to sidrište za koje je Državno ratno ministarstvo, sekcija mornarice, dopustilo da se nazove luka Friedrichhafen.

Poslije podne poduzeo sam s Lehnertom snimanje i sondiranje sve do Landy Eilanda. Kasno navečer (u 8 sati) vratio sam se na brod. Ovdje sam susreo pet urođeničkih jedrilica. S njima se nismo mogli sporazumjeti niti uz pomoć tumača.

Snimanja i sondiranja pobudila su u meni nadu da ćemo pronaći istočni put duž obale, između koraljnih sprudova, pa sam odlučio da sljedećeg dana istražimo sve do otočja Boom Boom. Istodobno sam želio istražiti ima li u ovoj divljini dobrog drva za loženje brodskih kotlova umjesto ugljena. Poslao sam na kopno detašman od 30 ljudi za sječu drva. Od toga 14 ljudi sa sjekirama, a ostali s pilama, deset ljudi je imalo puške da budu naoružani za svaki nepredvidljiv slučaj. Parna barkasa s poručnikom bojnog broda Berghoferom poslana je na posebni zadatak, dok sam ja s korvetom namjeravao proslijediti do Boom Booma.

Dan je bio kišovit. Padala je sitna, lagana kiša. S broda sam vidio pet urođeničkih čamaca koji su se kretali prema rtu i uskoro iščeznuli za rtom rijeke. Pri lošem vremenu teško mi je bilo razabrati i dobro razlikovati urođeničke čamce. Čamci su ponovo iskrslili i to prema istoku. Napinjabo sam se da s palube što bolje razvidim kakve su vrste čamci s Dajacima. Piratski čamci bili su neobično hitri, a napade su izvodili vrlo promišljeno. Naglo se pojavljujući, pirati su čamcima dolazili na obalu. Gazeći do prsa u vodi i lagano plivajući, opkolili su moj čamac i otvorili ubitačnu vatru, pucajući i na ljude u čamcu i na ljude koji su se žurili da spase čamac. Imali smo gubitaka.

U subotu (8. svibnja) je poduzeto izviđanje duž istočne obale, ali nigdje nisu otkriveni pirati. Detaljniji izvještaj o događaju i o svemu što ga je pratilo dostavit ću na administrativnu molbu. U nedjelju 9. svibnja nakon što se obojici palih postavio križ u blizini mjesta događaja i nakon što im se odala počast, pokupila su se posječena drva na brod te sam naredio pokret radi pronalaženja prolaza istočno duž obale Bornea u Darvelbai, gdje je noću bila usidrena parna barkasa između otoka i obale Bornea.

O napadu dajačkih gusara napisao je izvještaj pomorski kadet Nambrini. To se dodaje u posebnom prilogu koji nije sastavni dio brodskog dnevnika, već je to izvještaj o prepadu što su ga izveli pirati na detašman (odred) pod njegovim zapovjedništvom.

Pri gusarskom napadu život su izgubila dva mornara *Kirac* i *Deleonte*. Njihov kvartirmajster *Car* dobio je metak u stegno, mornaru *Horvatu* kugla je zdrobila desnu nadlakticu. Koliko proizlazi bilo iz pripovijedanja posade, bilo iz izvjestiteljeva zapažanja, dajački pirati su prodrli iz područja blizu rijeke Bulungen te vrlo vještom ratnom varkom izveli napad na Sagai. Takvom mišljenju ide u prilog i opis jezovitog prizora Dajaka i njihovih čamaca. Ti piratski čamci djelovali su brzo i smišljeno. Iznenadujući brzo bi ih podigli na kopno i odatle napadali.

U podne 9., pošto je napušteno daljnje istraživanje, naredio sam opet pokret, ali sam se morao istočno od Si Matu usidriti jer je izgledalo da sprud Kowallam dopire čak do istočne obale, a sprudovi na ušću rijeke nedaleko od sidrišta dopirali su duboko do spruda Kowallan.

Popeo sam se na koš na jarbolu i pogledom kružio u daljinu u pokušaju da otkrijem mogućnost ostvarenja mog prvobitnog programa, ali i da prihvatim nuždu da svoj brod dovedem uz manju opasnost u lučke vode. Doživio sam neugodno iskustvo, izgubio sam dva dana namirnica i 12 sati loženja ugljenom, a s oba faktora morao sam već vrlo štedljivo postupati. Odlučio sam da se brod vrati u Siboku gdje je još uvijek bila parna barkasa na izviđanju. U 6½ sati navečer ponovo sam se usidrio u Friedrichhafenu.

11. u 5 sati ujutro obišao sam tu luku, koju je “Friedrich” otkrio i opisao i gdje su dva hrabra čovjeka ostavila svoj život te sam se vratio istim putem koji sam bio poduzeo pri uplovljavanju.

Poslijepodne 11. uz nešto povoljniji vjetar podigao sam jedra, ali je navečer vjetar splasnuo, a tako je bilo do popodneva. Dio prolaza Siboka prošao sam opet pod jedrima, a unutar prolaza vjetar je opao, a struja je tekla brzinom od 4 čvora. Zbog toga sam u 9 sati dao da se oganj naloži u oba kotla. Bila je točno ponoć kad je nadošla povoljna struja, a tada smo bili nešto malo pred rtom Bungaloo. Sada sam ostao pod parom. Ujutro smo bili blizu Tanjong Unsanga, sjeveroistočnog rta Bornea. 13. svibnja, u srijedu ugašen je oganj ispod oba kotla te smo koristeći se vjetrom od poslijepodneva do 10 sati noću prešli oko 30 milja.

Parna barkasa uspješno je obavila zadatak, tj. sondažu. Opažen je jedan sprud u pravcu René Banka.

Prema posljednjem položaju pokazala se razlika od 4 milje. U 10 sati noću usidrio sam se da bih dočekao dan koji je jedino sigurno vrijeme za plovidbu sjevernom obalom Bornea. 14. ujutro naredio sam pokret. U podne bili smo kod Toganac Eilanda i duboko od Sandakana, gdje sam se usidrio u 4 sata poslije podne. Cijelo vrijeme dok sam plovio sjevernom obalom Bornea, struja je bila vrlo jaka, a plima i oseka izmjenjivale su se posve pravilno i točno prema podacima o lučkim vremenima pa se to moglo dobro iskoristiti za plovidbu.

U Sandakanu sam boravio do ponedjeljka uvečer 17. Nadao sam se da ću moći pribaviti u najmanju ruku nešto drva za gorivo. Potrošio sam 25 tona goriva, sve što se teškom mukom moglo nabaviti, ali takve kvalitete kojoj bi odgovarala količina od svega 3 tone kamenog ugljena.

Navečer na uskrсну nedjelju u 6 sati i 30 minuta pri povoljnoj plimnoj struji napustio sam luku Sandakana. Parna barkasa je kao izviđač (eclairer) plovila ispred korvete, jer je na mjestima dubina bila tek 4½ fadema. U ponoć sam se usidrio sjeverozapadno od otoka Tanganac i čekao zoru. U utorak 18. nastavio sam put između sjeverne obale Bornea i Mallawalle uz zapadne sprudove. Parna barkasa plovila je ispred broda u pravcu sunca i u pravcu dima te se nije moglo razaznati niti boju mora. Ovaj dio označen je na kartama dovoljno dobro pa mi se čini da je prolaz Mallawalle, premda je uzak, ipak vrlo lagan. Poslije podne zapuhao je povoljni vjetar, stroj je isključen, razvilo se jedro, a navečer u 7 sati usidrio sam se u zaljevu Malladu.

U četvrtak sam s parnom barkasom poduzeo rekogniciono istraživanje sve do dna 30 milja dugačkog zaljeva. Navečer sam se vratio na brod, a zatim sam odlučio nastaviti plovidbu prema Labuanu. U 7 sati navečer 20., nakon što sam dopro do rta Sampanmagio koji sam prošao pod povoljnim jedrenjem, stroj je isključen te sam kormilario duž zapadne obale Bornea. Osim kratkog pogona od dva sata strojem, koristio sam se jedrom do subote 22. ujutro, kad

sam dospio na širinu Ambonga. Tijekom dana krenuo sam pod parom s dva kotla 50 milja do zaljeva Kimani. U nedjelju 23. nastavio sam put prema Labuanu u istočnom prolazu. Uz najmanju upotrebu stroja došao sam navečer u Labuau, Victoria Hafen, gdje sam se usidrio. Istočni prolaz je prilično težak. I sa strane Sandmarkana, koji je zaklanjao prolaz, trebalo je proći uz snažnu struju i uz nekoliko sprudova. Zato je taj prolaz vrlo težak. Pri oplovljenju Bornea najteži dio koji je trebalo proći bio je onaj prema Allamu, gdje sam izgorio svoje zadnje vreće ugljena pa nisam ni mogao očekivati da ću odsad imati bolje prilike. Viceguverner Labuana, koji sam ovdje već četvrt stoljeća stoluje, smatra također da je ovim prolazom moglo proći malo brodova većega gaza.

Ujutro 24. dobio sam poziv guvernera da prisustvujem svečanosti povodom rođendana Nj. V. kraljice Velike Britanije. Poziv za sudjelovanje u fešti prihvatio sam podižući veliku zastavu galu i u podne sam u počast kraljice ispalio pozdravnu salvu. Na poziv na ručak kod guvernera Mellanfratera pošla su tri oficira, a ja, budući da se nisam dobro osjećao, nisam ih mogao slijediti.

Rano 25. svibnja brod je pristao uz isti kej u istom bazenu gdje je bio ukrcao 60 tona ugljena u Labuanu. U Labuanu se pokazalo pri utovaru da je oštećen parni kotao i da iz njega izlazi voda, te smo zbog toga izgubili znatnu količinu ugljena. Rudnik je jedva mogao podmirivati potrebe britanskog ratnog broda. Zato sam dobio tek 60 tona umjesto 120 koliko sam želio. Taj je ugljen brzo izgarao, tako da je jedna tona ugljena iz babuana davala tek polovicu kalorija engleskog kamenog ugljena. U Labuanu sam dobio dobru količinu namirnica i svježi kruh.

Budući da je u Bruneiu vladala neka azijska pošast tako da je od malobrojnog stanovništva dnevno umiralo po pet do dvadeset osoba, odustao sam od posjeta Bruneiu, te sam 26. svibnja odlučio vratiti se u Singapur. 26. ujutro isplovio sam iz luke Victoria pod parom sa tri kotla da bih za dana izašao iz Bruneiskog zaljeva. Da bih štedio labuanski ugljen, u 7 sati ugasio sam treći kotao i samo dva zadržao za noć. Ujutro 27. stroj je isključen, ali sam do podne 28. prošao dug put. Pod sjevernom strujom prošao sam 28 milja na dan. U subotu poslijepodne, kad je nastala bonaca, ponovo je uključen stroj sve do u nedjelju poslijepodne. Po glatkoj bonaci pod parom sam prešao 110 milja te dospio do Cap Sirika. Budući da se ugljen brzo trošio zbog onog oštećenja na parnom kotlu, morao sam odsad protiv struje uz lagani vjetar militi, u pravom smislu riječi, uz sjeverozapadnu obalu Bornea. Od rta Sirik do rta Datu imao sam tri dana plovidbe. Predviđao sam da ću obaviti hidrografska izviđanja o geografskom položaju otoka i hridina. Navečer u 6 sati i 30 minuta usidrio sam se na 20 fadema dubine, na nepoznatim grebenima i koraljnim sprudovima. Ujutro u 6 sati i trideset minuta nastavio sam ploviti, a nešto prije 7 sati i trideset minuta našao sam se između koraljnih sprudova te sam se u daljnjoj plovidbi oslanjao samo na tamno obojenu vodu jer je bjelina odavala koraljne pješčane sprudove. Tražio sam Mallawalle prolaz. Prošao sam uz koraljni Sandy bay with bushes u 11 sati. Istočno od tog spruda dospio sam u prolaz Mallawalle te nastavio ploviti uz jugozapadnu i jugoistočnu obalu Mallawallea. Zaista je to opasna obala puna hridi i grebena, pješčanih sprudova na putu do južnog rta Mallawallea.

U petak 4. poslije podne morao sam računati s tim da imam ugljena za samo tri sata da bih noću dospio između sprudova Lambanni i rta Api kroz prolaz Api, ali sam se mo-

rao navečer zbog snažne sjeveroistočne struje, koja je tekla brzinom do 2½ čvora, i zbog sjeverozapadnog vjetroa usidriti uz obalu. U subotu 5. jedrio sam pod svježim sjeverozapadnim vjetrom koji je u noći okrenuo na jugoistok pa sam mogao ploviti nešto južnijim smjerom. Od nedjelje 6. do srijede 9. lipnja mogao sam bolje ploviti po bonaci sa suprotnim strujama, ali su mi zalihe živežnih namirnica bile već pri kraju. U noći u 9 sati po bonaci stavio sam pod paru dva kotla nadajući se da ću prevaliti put do Singapura. To mi je uspjelo usprkos tome što su uređaji bili stari i vrijedni za demoliranje. Uspio sam uporabom zadnje količine ugljena koja je bila rezervirana za parnu barkasu i uz pomoć struje koja je tekla brzinom od dva čvora te sam se u noći od 10. na 11. lipnja usidrio u Singapuru. Unatoč nepredviđenoj bonaci koja nas je tako dugo pratila na putovanju, zatim nepovoljnim okolnostima kad u Labuanu nisam mogao dobiti niti dovoljno ugljena niti živežnih namirnica pa je ubrzo došlo vrijeme kad je sve to nestajalo te sam morao obroke smanjiti na polovicu, plovidba je ipak došla kraju.

Za vrijeme ovog krstarenja bilo je mnogo događaja za koje smatram da ih ovdje ne treba nabrajati jer ću o tom pisati u drugom izvještaju. Kroz čitavo Javansko more, uzduž čitave istočne, sjeverne i sjeverozapadne obale Bornea brod je prolazio posebnom linijom. Obala otoka Solombo, zatim od Pulo Sanda do Pahie bila je ucrтана, ušće Suboku i Friedrichhafen u dužini od 20 milja obale snimljeno je, geografske pozicije od luke Sandakan s otocima koji se nalaze pred njom poboljšane su, mnogi sprudovi i grebeni Rawalle utvrđeni, položaj više otoka poboljšan, a duž sjeverozapadne obale prikupljeno je izvanrednih podataka.² Teškoće u izvedenoj navigaciji bile su višestruke. Zdravstveno stanje sada je vrlo zadovoljavajuće, ali je za vrijeme krstarenja od Surabaje do Sandakanan bilo bolesnih i do 15 glava.

Oesterreicher

S. Kapitän

Vojna kancelarija

Njegova Veličanstva Cara

22. 7. 1875.

Pukovnik Kraus

Beč, 20. srpnja 1875.

OBAVLJEST RATNOG MINISTARSTVA

O PRIZNANJU I ODLIKOVANJU

Nakon što je ovaj Oesterreichov izvještaj zaprimljen u Državnom ratnom ministarstvu, odnosno u Vojnoj kancelariji Njegova Veličanstva Cara u Beču (22.07.1875. godine – pukovnik Kraus), zapovjedniku korvete “Fridrik” upućen je iz vojne kancelarije Nj.V. Cara nalog koji slijedi (u sažetom obliku):

² Sinhrono s pisanjem dnevnika pedantno su opažali i bilježili sve geografske, geološke, topografske, hidrografske i druge relevantne podatke, a posebno dubine mora, visine pojedinih kota, postojanje otoka i hridi koje su do tada bile loše ili nikako zabilježene. Pritom su bilježili ispravke kao što su istodobno predlagali toponime neimenovanih geografskih pojmova i detalja. Isto su tako snimanjem i sondiranjem tražili moguće, manje opasne morske putove i prolaze duž obale između koraljnih sprudova.

Beč. 8. kolovoza 1875.

Njegovom visokorodnom
carskom i kraljevskom kapetanu
bojnog broda
Tobiasu barunu Oesterreicheru
Vitezu reda Krune II razreda itd.
komandantu korvete Nj. V.
"Erzherzog Friedrich"
N° 1072
Vojna kancelarija
Nj. V. Cara
10/8

Državno ratno ministarstvo, Sekcija mornarice uzelo je do znanja Vaš izvještaj N° 63/ XII iz Singapura od 11. i 20. lipnja o. g. i osjeća se dužnim objaviti da se posada dobro držala za vrijeme gusarskog napada Dajaka 7. svibnja za vrijeme boravka Vaše korvete na ušću rijeke Siboku. Na temelju Vašeg izvještaja o doživljenoj nesreći jasno proizlazi da odašiljanje dijela posade korvete Nj. V. "Erzherzog Friedrich" u tim okolnostima, zbog nedovoljnog opreza, nije uspjelo.

Odlazak na veliku udaljenost od broda, da bi se popunila opskrba broda, bez poduzetih mjera što ih zahtijeva služba, ne može se, čak ni uz komandu jednog oficira, ocijeniti drukčije nego kao izazov urođenicima da dođu na palubu potpuno naoružanog broda mornarice.

Kad se sada promatra ono što se pod datim okolnostima dogodilo, znajući za gusarska djelovanja još iz dana kad se Camoes susretao s urođenicima, trebalo je posadu podučiti kako da se dobro zaštite oni i čamac.

Usprkos prigovoru što Vam ga ovim upućuje, Državno ratno ministarstvo, Mornarička sekcija prihvaća da za svoje hrabro držanje dobiju priznanje:

Quartiermeister *Math Car*,
Matrose I Classe Alec. Kôdetus,
Matrose I Classe Thom. Ivič,
Matrose I Classe Nicol. Pascovič,
Matrose III Classe Mich. Perizza,
Matrose III. Classe Ant. Horvat i
Matrose III Classe Harapič

Iza toga slijedi naredba o odlikovanju od 20. odnosno 22. srpnja 1875. god.

Objašnjenje naziva, pojmova i mjera

Quartiermeister = narednik u austro-ugarskoj ratnoj mornarici

Wienerzoll = mjera za dužinu, bečki col, palac, iznosi 2,6 centimetara

fadem = mjera za dubinu mota, konac, iznosi 183 centimetra (aršin, hvat = 6 stopa)

Matrose = mornar I., II. ili III. klase, niži podoficirski činovi u austro-ugarskoj mornarici

Dajak – pripadnik jednog urođeničkog plemena na Borneu

Camoes – slavni portugalski pjesnik (1524. – 1580.). U epu “Luzitanci” u 10 pjevanja opisao je pothvate velikog moreplovca Vasca da Game. Život Camoesa pun je lutanja i pustolovina. I sam je bio moreplovac. Više od 16 godina proveo je po dalekim istočnim tropskim zemljama, bio je vojnik, probisvijet i brodolomac.

Batavia – danas se zove Djakarta.

OTOK CAR

U nastavku ekspedicije korvete “Erzherzog Friedrich” posada je na Borneu otkrila više geografskih objekata i pojmova i upisala ih u karte. Neki od tih novootkrivenih objekata dobili su imena po zaslužnim članovima posade ili imena vodećih ljudi Austro-Ugarske Monarhije. Tako po pričanju potomaka Mate Cara saznajemo da je on otkrio jedan otok na sjeveroistoku Bornea, veličine otoka Krka. Na njegovom tlu je odmah zabio austrijsku zastavu. Za ovaj čin, kao i za ranije opisanu borbu i ranjavanje s gusarima dobio je orden i povelju s potpisom Franje Josipa, austrijskog cara. Obitelj je povelju čuvala i živući potomci i rođaci Mate Cara se vrlo dobro sjećaju te povelje koju je njegova žena čuvala kao svetinju u obiteljskoj kući u Crikvenici u Ulici kralja Tomislava 25. Međutim, tijekom II. svjetskog rata povelja se je izgubila ili nestala jer se je u kući, stjecajem ratnih okolnosti, izmijenilo mnogo svakakvih pa i nedobronamjernih stanara.

Isto tako, s tim u vezi na zidu u hodniku te iste obiteljske kuće bila je naslikana freska s otokom Borneo. Na freski je bio naranis i jedrenjak kao i otok s imenom Car. I ta je freska sa zida nestala jer ju je isprala voda od kiše koja je s krova curila, a i nepoželjni stanari su u tome pripomogli. Srećom, prije pet godina posredstvom rođaka Mate Cara dobio sam od njegove praunuke Ljerke Domijan, koja živi u Južnoj Africi, presliku originalne pomorske karte (mape) austro-ugarske carske ratne mornarice (K. u K. Kriegsmarine) iz 1875. godine. Karta prikazuje dio istočnog Bornea (Ostküste Borneo) i Celebeskog mora. Na mapi su jasno prikazani i označeni toponimi: Car I, Horwat Sp., Sp. Kiraz, Sp. Deleonte, a i Friedrichshafen, Erzherzog Friedrich Riffe, Andrassy Bg., Lehnert Riffe itd. Prevedeno na hrvatski to su: otok Car, rt Horvat, rt Kirac, luka Fridrik, greben nadvojvode Fridrika, planina Andrassy, Lenartov greben itd.

Posredstvom i upornim traganjem nasljednika i rođaka Mate Cara: prof. Slavjane Wickerhauser, kap. Predraga Vojinovića, Ljerke Domijan te njihove znanice u Beču doc. dr. Gordane Bival, koja radi u “Institut für höhere Studien” i “Geografisches Institut” u Beču, uspjelo je nakon dugih i ustrajnih pokušaja dobiti više preslika iz originalnih dokumenata o ekspediciji korvete “Erzherzog Friedrich” te posebno o Mati Caru iz više bečkih vojnih, ratnih i povijesnih arhiva, arsenala, muzeja i instituta. Naime, iz arhiva u Beču dobili smo preslike cjelokupnog izvještaja i dnevnika ekspedicije spomenute korvete na Borneu, zahtjev – preporuku da se Mati Caru i ostaloj petorici izda povelja zahvalnica i odlikovanje, obrazloženje zahtjeva s opisom putovanja i hrabrog držanja u borbi s Dajacima te matični karton Mate Cara u kojem se izrijeком spominju povelja i odlikovanje. Sve ove dokumente pisane teško čitljivim rukopisom i goticom uspio je prevesti novinar Rado Škalamera. Svi ovi upravo spomenuti zaslužuju posebno priznanje i zahvalnost. Osim toga zasluęe pripadaju i g. Miljenku Smokvini

koji je uspio pronaći naslove dviju knjiga koje opisuju tu ekspediciju. To su: *Reiseskizzen von der Erdumseglug mit S.M. Corvette "Erzherzog Friedrich"* od Josefa Lehnerta, izd. Alfred Hoder, Wien, 1878.; i *Skizzen aus Ostasien ...*, od T.L. Freiherr von Oesterreichera, izd. A. Hartleben, Wien – Pest – Leipzig, 1879.



Mate Car

MATIČNI LIST MATE CARA

Iz preslike matičnog lista austrougarske ratne mornarice vidi se da je Mate Car rođen u Crikvenici 1852. godine. Na regrutaciji je bio u Rijeci 7. srpnja 1872. god., a 1. listopada je uvršten u ratnu mornaricu. U osobnom (ličnom) opisu stoji da je imao crne vlasi, smeđe oči, crne obrve, nos i usta pravilni, zatim da je cijepljen, da govori hrvatski i talijanski, da mu tijelo mjeri 62, a prsa 33 bečka cola (palca).

U službi je napredovao ovako: u 1873. godini postao je najprije Matrose 2.Cl. (mornar 2. klase), pa zatim mornar 1. klase, a 1874. god. Quartiermeister (narednik). Na dopust je odlazio 1877. god. i to šest tjedana radi liječenja, a 1878. od 8. travnja je otpušten. Iz evidencije ratne mornarice je brisan 31. prosinca 1882. godine.

U nastavku u istom matičnom listu piše da je Mate Car odlikovan 24. listopada 1875. godine naredbom N° 1072 P.K. Državnog ratnog ministarstva za svoje hrabro držanje u borbi s gusarima 7. svibnja 1875. god. u zaljevu Siboku na Borneu.

Nakon otpusta iz mornarice radio je u riječkoj luci kao peljar i nadpeljar (pilot – voditelj brodova). Umro je 1914. godine na Sušaku i pokopan na Trsatu. Imao je djecu po imenu: Oskar, Marija, Hilda, Ida, Justina, Franjo i Ivan. Sin Ivan bio je vrijedan poznati i priznati učitelj u Crikvenici od 1929. do 1945. god. Usadio je temeljno znanje mnogim poznatim i afirmiranim znanstvenicima, stručnjacima, umjetnicima i obrtnicima.

Postoji vjerojatnost da se možda još neki podaci o opisanoj ekspediciji te posebno o Mati Caru nalaze u Historijskom arhivu Hrvatske u Zagrebu ili u Mornaričkoj knjižnici austro-ugarske mornarice (K.u.K. Marine – Bibliothek) u Puli. Osim toga vrijedno bi bilo provjeriti i ustanoviti nose li spomenuti toponimi (otok Car i drugi) i danas naše hrvatske i austrijske nazive. Sumnjamo u to jer su se na Borneu izmjenjivale mnoge kolonijalne i druge vlasti koje su mijenjale i davale imena prema vlastitom nahođenju. S obzirom da je to skopčano s financijskim i drugim teškoćama, treba počekati da možda neka državna ustanova ili neki sponzori ovome posvete dodatnu pažnju, zalaganje i pomoć.

ZAKLJUČAK

Već od dolaska na istočne obale Jadranskog mora Hrvati su naučili i prihvatili vještine i zanimanja vezana uz more i život na moru. Natjerale su ih na to osnovne egzistencijalne potrebe, ali i talent za bavljenje i svladavanje teškoća vezanih uz more. Tijekom povijesti dali su mnogo vrijednih rezultata, a uz to iznjedrili više vrijednih, odvažnih, hrabrih i dovitljivih pojedinaca. Neki od njih su dosegli i svjetske domete u pojedinim granama pomorske djelatnosti, uključivši ribarstvo, brodogradnju, navigaciju, ratne vještine itd.

S obzirom da se je na ovim našim prostorima izmijenilo mnogo tuđinskih vlasti, agresora, izrabljivača i sl., naši su ribari, pomorci, moreplovci i ratni mornari često svoje vrednote i vještine izvodili i primjenjivali u korist tuđinaca. Ovi su ih opet svjesno i nesvjesno gurali u anonimnost i zato njihove kvalitete i zasluge nisu nikad dovoljno valorizirane i prezentirane. Nekoliko je naših pisaca i publicista (Barbalić, Kojić, Kuničić, Dvornik, Smokvina itd.) objavilo nekoliko vrijednih radova i sjećanja na naše pomorce, ribare i moreplovce, ali to je sve nedostatno. (2, 6, 7, 8). I dalje postoji velika potreba za izražavanjem i iznošenjem više sjećanja i zahvalnosti tim hrabrim i zaslužnim ljudima i događajima. Ovaj je prikaz skroman doprinos ovim nastojanjima.

SAŽETAK

Izvještaj o istraživačkom pothvatu na Borneu, koji je Carskom i kraljevskom državnom ministarstvu, Sekciji Mornarice, podnesao kapetan fregate i hidrograf (kasnije admiral) Tobias Oesterreicher (rođen u Mariboru 1831. godine), vođa ekspedicije, upućuje na sudjelovanje Crikveničana (posada s pretežno hrvatskom posadom) u otkrivanju otoka Bornea, a jedan od njih – Mate Car – otkrio je i jedan od pripadajućih otoka te mu je za zasluge u ekspediciji, sudjelovanje u borbi i ranjavanje u borbi s gusarima dodijeljen orden i povelja s potpisom

austrijskog cara Franje Josipa, a dotični otok dobio je ime otok Car. Hrvatski prijevod, s ulomcima originala, objavljen je na ovom mjestu.

Ključne riječi

Istraživačka ekspedicija, izvješće o ekspediciji,
Tobias Oesterreicher – vođa ekspedicije, otočna skupina Borneo, hrvatska posada,
crikvenički mornari, M. Car, otok Car

THE CROATS ON BORNEO–THE ISLAND «CAR»

A TESTIMONY OF OUR PEOPLE IN THE WIDE WORLD

Captain of the frigate and hydrographer (later admiral) TOBIAS OESTERREICHER, born at Maribor in 1831, wrote about the participation of the Croat crew when discovering the island of BORNEO. One of them, MATE CAR, discovered one of the islets, and for his merits he received a medal from the Austrian emperor FRANCISCUS JOSEPHUS, and hence the islet was named «CAR» after him. The translation in the croatian language is edited here.

LITERATURA

- Matejčić, Radmila: Sakralna arhitektura u Vinodolu, Vinodolski Zbornik V, Koordinacijski odbor za njegovanje i razvijanje tradicija NOB-a i socijalističke revolucije i SIZ u oblasti kulture Općine Crikvenica, Crikvenica – Rijeka, 1988., str. 263.
- Kojić, Branko i Barbalić, Radojica: Ilustrirana povijest Jadranskog pomorstva, Stvarnost, Zagreb, 1975., str. 166. i 168.
- Mrkoci, Vladimir: Pomorska enciklopedija 8., Jugoslavenski leksikografski zavod “Miroslav Krleža”, Zagreb, 1989., str. 80. – 81.
- Klobučar, Viktor: Pomorska enciklopedija 8., Jugoslavenski leksikografski zavod “Miroslav Krleža”, Zagreb, 1989., str. 475.
- Županović, Šime: Hrvati i more, Ribarstvo, knjiga I i II, AGM, Zagreb i Udruga “Vila Velebita”, Split, 1995.
- Kuničić, Petar: Hrvati na ledenom moru, Dom i svijet, Zagreb, 1893., reprint 1994.
- Smokvina, Miljenko: Pismena i usmena priopćenja.
- Dvornik, Slavoljub: Spomen – križ na Guadalkanal, Nauta, Rijeka, 1996., str. 76. – 77.
- N.N.: Oesterreicher, Tobias, Pomorska enciklopedija 5., Jugoslavenski leksikografski zavod, Zagreb, 1981., str. 624.
- Alfirević Slobodan: Mjerenja mora, Pomorska enciklopedija 3., Jugoslavenski leksikografski zavod, “Miroslav Krleža”, Zagreb, 1976., str. 82.
- Mardešić, ing. Petar: Historijat mjerenja Jadranskog mora, Ribarski godišnjak, 1952.

Bilješka o autoru

Vladimir Uremović (Crikvenica) Rijeka, dr.med. u mirovini.