

C $\frac{712^0}{9}$

МИХАИЛО ПЕТРОВИЋ

**ПО
ЗАБАЧЕНИМ
ОСТРВИМА**



**ПО ЗАБАЧЕНИМ
ОСТРВИМА**

**ПОУЧНИК
СРПСКЕ КЊИЖЕВНЕ ЗАДРУГЕ**

КЊИГА ДЕВЕТА

**БЕОГРАД
1936**

с $\frac{7/120}{9}$

МИХАИЛО ПЕТРОВИЋ

ПО ЗАБАЧЕНИМ ОСТРВИМА

829.163.41 - 992 ✓
559.42 (261.6 + 267.7)
639.245.1/3



БЕОГРАД
1936



A553626

М бр. 28423

Штампарија
Драг. Грегорића
Београд

РЕЧ УНАПРЕД

Овом је, четвртом и последњом књигом, завршен опис даљних прекоморских путовања, које је писац могао извести захваљујући само једној, за њега срећној случајности, и од којих је желео да, због њихове необичности, остане какав траг. Писац ће бити задовољан ако читалац нађе у тим описима обавештења која би га задовољила и ако буде имао интересовања за ствари које се излажу просто и суво, али које су непосредно виђене, или бар о којима се разабрало на првоме месту.

Писац.

П Р В И Д Е О

ОСТРВА ЈУЖНОГ
АТЛАНТСКОГ ОКЕАНА

(1934)

П р в и о д е љ а к.
НА ОСТРВУ СВЕТЕ ЈЕЛЕНЕ.

1. *Од француске обале до Острва Свете Јелене.*

Године 1934 и 1935 пружена ми је била могућност да посетим неколико удаљених, осамљених острва, разбацаних по бескрајности Атлантског и Индиског Океана.

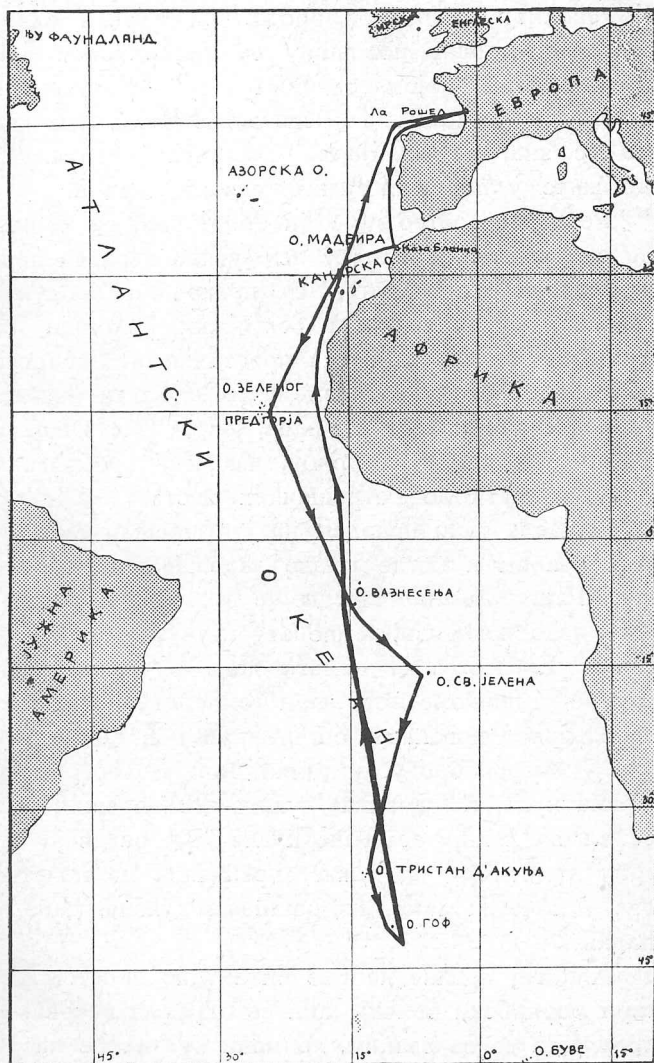
Прошле 1934 године засебан брзи брод био је стављен на расположење мојим сапутницима и носио нас је првих дана месеца јуна пуном паром из живога француског пристаништа Ла-Рошел, из кога смо пошли, у правцу удаљеног, осамљеног, а толико прослављеног енглеског Острва Свете Јелене, забаченог усред неизмерног океана. Острво ћемо у проласку походити и разгледати, па продужити на југ у правцу других забачених острва преко којих не воде никакве, ни путничке, ни трговинске бродарске пруге.

Циљ путовања, у друштву сапутника са којима сам ранијег лета 1933 године походио антилска гусарска острва и прокрстарио Караипско Море, био је исти као и на томе путу: за већину сапутника прикупљање грађе за научни рад, или проверавање неких дотле још неутврђених научних резултата, а за остале потпун и ничим непотребним непомућен мир и одмор од послова који

су претходили, као и прилика да се види нешто што је тешко приступно, а недоступно обичним средствима појединаца. Ја сам лично био тога пута у овој другој групи. Придружио сам се сапутницима и зато да бих одржао са њима везе пријатељства стеченог у невољама кроз које смо раније заједнички прошли и задржао право да идуће 1935 године узем са њима учешће у експедицији која ће ићи у јужну поларну област, где ми је био намењен један прилично велики и доста тежак посао.

Пошто је брод, за врло кратко време, пристао у Танџеру и Казабланки, четвртог дана брзог путовања, пред вече, угледали смо у даљини високу купасту масу која, као да лебди у ваздуху, штрчи над океанском површином, а чија је подлога сва обавијена плавичастом измаглицом. То је Пик на Тенерифи, висок 3730 метара, који, гледан издалека, даје одиста величанствену слику. Остала острва Канарске групе губила су се у даљини и измаглици, па смо их брзо изгубили из вида. Задржавање на тим лепим острвима није било предвиђено; сапутници су хитали у далеке крајеве до којих треба дуго путовати и на које су пренели све своје интересовање.

Од Канарских Острва пратило нас је за неко време тропско сунце које се одбијало од потпуно мирнога воденог огледала. Мноштво делфина колобатало се и превртало поред самих бокова брода. Местимице је непрегледно мноштво риба чинило да вода око брода ври. Ројеви летећих риба дизали су се из воде, па се после скокова од по неколико метара опет спуштали у воду из које



Сл. 1. — Карта пређеног пута 1934 г.

су излетали други ројеви. Ноћу смо, седећи у дугој доколици на палуби брода, посматрали благо осветљену морску површину са сребрним или златнозеленим сјајем, сличним сјају бубе свитца на зеленим ливадама. То осветљење произлази, као што се зна, од милијарди сићушних организама што живе у површинским слојевима океана.

Ретко се сретао по који брод; они, са којима смо се укрштали, били су искључиво теретни парни бродови (карго) који су преносили продукте енглеских, француских и белгиских колонија са афричких обала у европска пристаништа. Рибарски бродови не лове у то време у тој области океана, и поред свега рибљег изобиља, јер је због високих температура немогућно рибу, чак и у прерађеном стању, очувати до потрошачких места.

Пловећи тако правцем на југ, прешли смо пуном брзином и нигде се не задржавајући обртни Круг Рака, Зелено Предгорје и његова острва, и при неподношљивој температури упутили се правцем ка Екватору. И осмога дана путовања, при потпуно утишаноме мору, при температури чију неиздржљивост повећава још и врућ поветарац што дува у сусрет броду, у тачки чија је географска ширина нула, а (западна) дужина 20° , прешли смо невидљиву линију земљине кугле која раздваја северну хемисферу од јужне, прешавши из почетка лета у почетак зиме, из рашћења дужине дана у опадање.

Али тај прелаз не сме бити тако прост. Прастари морнарски обичај, који се одржава вековима, захтева да се са сваким, ко први пут наиђе на ту невидљиву, а по својој улози толико значајну ли-

нију, изврши обред „крштења”. Свакоме, који је у своје веку бар једанпут наишао на ту линију, остало је у памети дубоко урезано како се то крштење врши. За оне који то нису искусили, вреди бар у најкраћим потезима описати како се то данас врши.

Брод је још од ранога јутра украшен заставама разних народности. У тренутку кад капетан објави да је брод тачно на линији што раздваја једну хемисферу од друге, појављује се на палуби бог Нептун, са белом брадом од памука и царском круном од картона на глави, у пратњи Амфитрите, неколико црнаца (огарављених матроза), камиле (два матроза и покривач), све то праћено онима који се имају крстити, и хармоникашком музиком. Поворка прилази повећем металном базену који је још рано изјутра напуњен морском водом. Она застаје пред басеном где Нептун држи придику кандидатима за крштење. Један од црнаца хвата једног по једног од ових, у тренутку му касапуни лице сапуњавицом из дрвеног чабра и почне га грубо бријати огромним бријачем од дрвета или картона. Бедник још није дошао себи од изненађења и непријатности којима је изложен, кад га друга два црнца хитро шчепају и баце у басен пун воде. Кад га одатле, после кратког времена, изваде, предаје му се диплома, штампана, лепо израђена, са печатима и жиговима, потписана од Нептуна, Амфитрите, капетана брода и бродског комесара, а чији је текст овакав:

„Ми, Нептун, син Сатурна, брат Јупитера и Плутона, владар екваторијалне области, суверен царства мора и бура заједно са Амфитритом, нашом племенитом супругом, овим

тврдимо да је Х. У. ушавши у наше царство, издржао по свима за то прописима и свечаностима екваторско крштење, које му даје право да од сада пролази кроз области наше владавине а да не мора више бити подвргаван таквом обреду“.

„Наређујемо тритонима, најадама, сиренама, и свима сличним потчињеним нам божанствима да му од сада указују сваку помоћ и даду му заштиту у случајевима потребе“.

Њ. В. Нептун (потпис и печат).

Њ. В. Амфитрита (потпис и печат).

Капетан брода (потпис и печат).

Бродски комесар (потпис и печат).

Свечаност крштења завршује се увече веселом забавом, за време које је брзи брод пренео крштене већ доста далеко у област земљине кугле у коју су тога дана ушли први пут у своме животу.

Прешавши тако Екватор и продужујући пуном паром на југ, задржали смо се за врло кратко време на романтичном енглеском Острву Вазнесења (Ascension), које нисмо имали времена разгледати, па смо опет запловили океаном, али овога пута у правцу југоистока, који је водио на Острво Свете Јелене. Запазили смо само двогледом, са брода, под брдом у средини острва, прилично уређено пољско добро, опкољено са свих страна разнобојним купастим каменитим шиљцима што почивају на једноме тлу од лаве, усред бескрајне океанске површине интензивно плаве боје. То је једини претставник културе на острву, поред једне зграде која служи као релејска станица за подморски кабл што везује Енглеску са њеним колонијама у Јужној Африци. У време Наполеоновог заточеништва на Острву Свете Јелене.

удаљеном 900 километара од овога острва, Енглези су ту били поставили један омањи гарнизон који би имао спречавати да острво постане база какве експедиције за спасавање императора. Ту данас, сваких 5—6 недеља, пристаје по један енглески брод који снабдева врло малобројно становништво острва намирницама и другим потребама.

Прошавши поред Острва Вазнесења, ушли смо у зону пасатских ветрова који ће нас од тада стално пратити и који су нас гонили правцем на југоисток. И четрнаестог дана путовања пред нама се у даљини указала над површином океана доста уздигнута црна маса, чешће заклоњена морским валовима, за коју нам је објављено да је то прослављено острво Наполеоновог заточеништва и његове Голготе.

На историском острву ћемо пробавити неколико дана и бити у могућности да непосредно расматрамо ствари о којима смо за време дугог путовања жудно читали, распитивали и маштали.

2. На Острву Свете Јелене.

За мало, стеновито, дивље острво, забачено у бескрајности океана, ван путева прекоморског саобраћаја, ретко је ко знао и да постоји пре трагичног епилога императорове фантастичне каријере. Од 1815 године, када је на њега доведен велики Корзиканац, острво је постало предмет светске пажње; иако оно ни данас није у сваком погледу добро познато, од тога датума је

настало живо интересовање за све што се на њему дешава. То интересовање траје и данас, поред свега тога што је тешко допрети до попршта историских догађаја и својим очима гледати оно што буди толики интерес.

Може се читати о томе како је на острву изгледало у време његове славе, кад су погледи целога света били упрти у забачену тачку океана која је одједном и сасвим изненада добила необичан значај и велику важност. Постоје мемоари и писане успомене оних који су били сапатници или одговорни чувари великога заточеника, као и оних који су му се у то време могли приближити и имати непосредно пред очима призоре из његовог свакидашњег живота.

Али шта је од тога остало, како је на острву данас, шта се од интересантности још може на њему видети и на који се начин може до тога допрети? О томе ће овде, у кратким потезима, дати обавештења очевидац који је провео неколико узбудљивих дана на острву и био у могућности да ствари непосредно посматра.

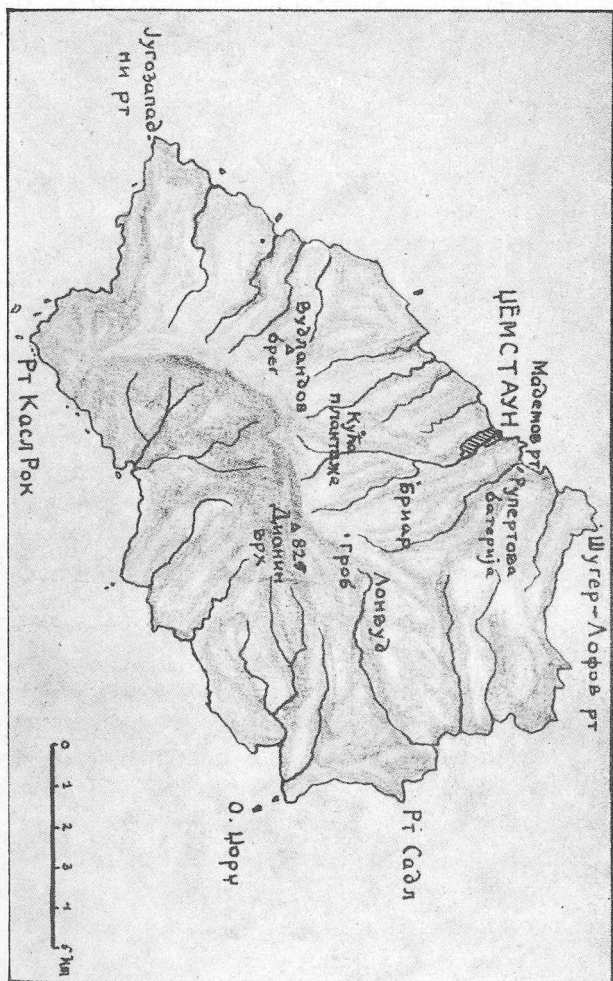
Кад се баци поглед на карту прекоморског саобраћаја између Европе, Јужне Африке и Јужне Америке, види се да редован саобраћај, са незнатним изузетком, не удара на мало осамљено Острво Свете Јелене. Већ од Канарских Острва, а нарочито Острва Зеленог Предгорја, саобраћајне прекоокеанске линије рачвају се одвајајући се, једне десно за Јужну Америку, друге лево за Јужну Африку, градећи међу собом један широк угао који обухвата Острво Свете Јелене, удаљено стотинама,

па и хиљадама километара од тих саобраћајних линија. Једно једино поморско бродарско друштво, енглеска бродарска компанија Union Castle пушта с времена на време, од Саутемптона за Каптаун на Предгорју Добре Наде и нешто даље, до Натале, по један свој брод који свраћа и у једино пристаниште на Св. Јелени, варошицу Џемстаун. Бродови компаније су удешени више за теретни него за путнички саобраћај, премда сваки од њих има и удобних кабина за путнике. Сви бродови, поред свога особног имена, носе још и додатак Castle. То су бродови: Arundel-Castle, Durham-C., Armadale-C., Cawdor-C., Kenilworth-C. Gloucester-C., Comrie-C., и др. Последња два и ако возе путнике, удешени су за теретни саобраћај и имају само по коју путничку кабину, коју покадшто заузме само особље брода.

Некада је, у време бродова једрењака, за путовање од Европе до Острва Свете Јелене требало, у најбољем случају по 7—8 недеља, кашто и по 3—4 месеца. Путовање је било скопчано са великим опасностима због честих и јаких бура у тим областима океана. Брод Northumberland, који је пренео Наполеона и његову свиту из Енглеске на острво, имао је у томе погледу доста среће и извршио путовање за 68 дана и ноћи. Данас брод Armadale-Castle, или Kenilworth-Castle, са пристајањем и задржавањем на Мадери, прелази пут од Саутемптона до острва за 17—19 дана, па одатле продужује пут право за Предгорје Добре Наде, обилази око овога и завршује своје путовање у Наталу. Брзи брод, којим смо ми путовали, путовао је од француске обале до Острва Свете



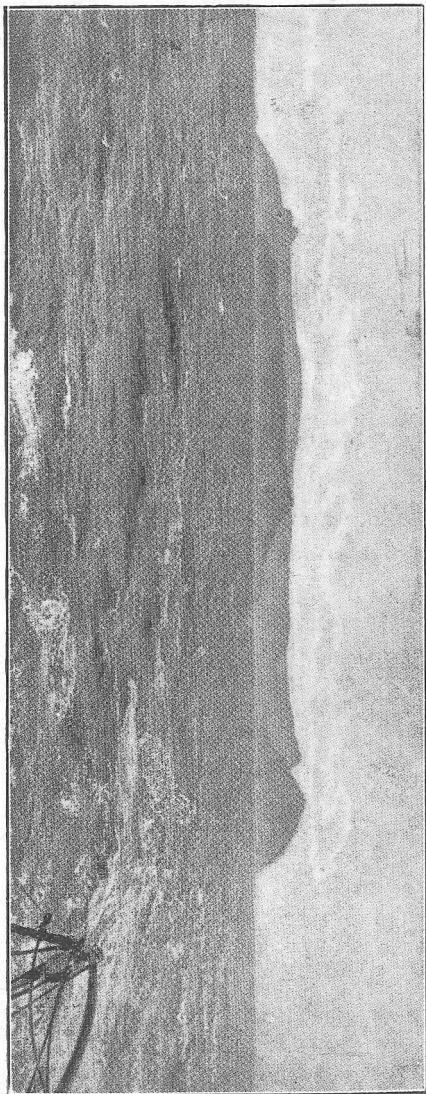
Јелене четрнаест дана, са пристајањем на поменута два пристаништа.



Сл. 2. — Карта Острва Св. Јелене.

Утисак, који се добија кад се, сагледавши издалека осамљену малу мрљу на бескрајној океанској пучини, путник стане приближавати острву, није ни издалека онај који се има пролазећи поред китњастих, живописних острва што се пре тога срећу на дугачком путу, као што су Мадера и Канарска Острва. Чим се узмогну распознавати контуре острва, на место тамне, неодређене мрље појављују се високе стеновите хридине, које се у облику високих зидова дижу из мора, мрки каменити блокови за које изгледа да ће се сручити у океан, гола каменита брда, увек тамне боје, све испресецано малим морским заливима у које се непрестано сурвава камен и шљунак са брда што их окружавају. Нигде никакав траг каквог живота, док се, чим се изађе иза једне стеновите окуке, изненадно не појави у једноме од тих удубљења, већем од осталих, једино насељено место на острву, варошица Џемстаун.

Одмах се са брода види да се варошица састоји из једне једине улице што од саме морске обале води у унутрашњост острва, са простим, уз брдо збијеним кућама, од којих су по неке и двоспратне, и са једном скромном црквицом. Улица се, од задњег краја варошице продужује у узак друм што кроз клисуру између брда покривених шљунком и вулканском згуром води на поједина имања и засеоке у унутрашњости. Са брода се такође виде вијугаве стазе које из варошице воде за поједине ретке фарме. У даљини се, опет са брода, види и по нека веселија, зелена област која наговештава ипак неку културу.

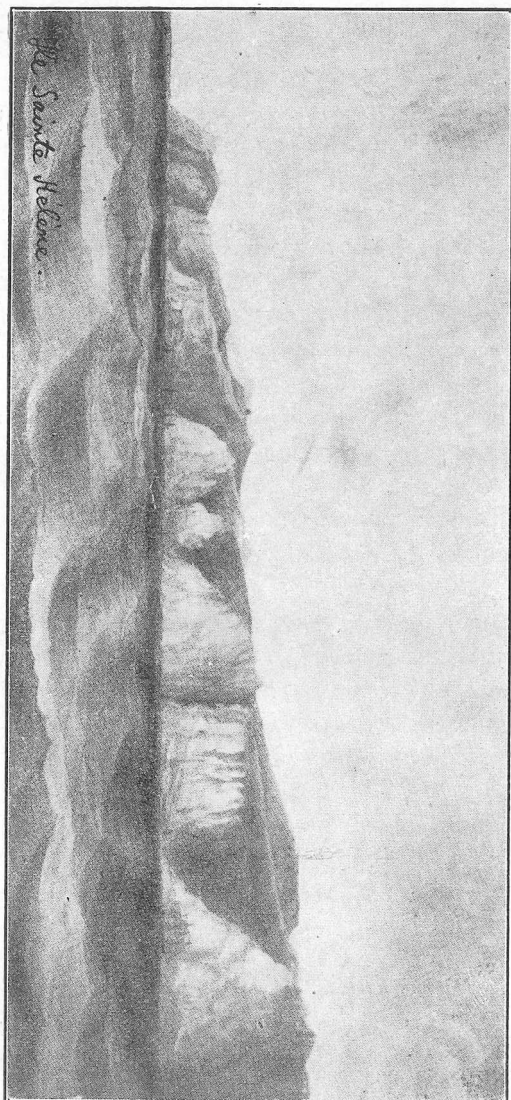


Сл. 3. — Острво Свете Јелене.

Таква се, бар топографска слика, морала ukazати и пред очима Наполеоновим кад је, ујутру 15 октобра 1815 године, енглески ратни брод који га је довезао, спустио котву у заливу Џемстауна, само што је та слика морала бити још страшнија. Од тврђавица, које су задржале пажњу заточеника, и у којима је у његово време врио интензиван гарнизонски живот, остале су до данас у добром стању само две, једна одмах изнад пристаништа, на висини од 200 метара, и друга у унутрашњости острва. Остале су све у рушевинама.

Острво Свете Јелене дугачко је 17, а широко 11 километара; површина му износи око 130 квадратних километара. Открили су га португалски морепловци 1502 године, али су га убрзо затим напустили, па су га заузели Холанђани. Ови су га доцније уступили енглеској „Индиској Компанији”, па оно од тада припада Енглеској. Своју важност је добило од времена када је на њега доведен император Наполеон као заточеник. Доцније се та важност повећала тиме што је на острву постављена важна релејска станица за телеграфски кабл моћне енглеске компаније Eastern Telegraf. Та станица и данас постоји и ради.

Унутрашњост острва претставља једну хаотичну мешавину мрачних каменитих брда, стеновитих кланаца, ретких зелених брежуљака и омањих плодних долина. Највеће брдо, Дианин Врх, диже се на висину нешто већу од 800 метара; са њега се има лепа, романтична слика целог острва. Некада је на острву било много више зеленила и шуме. Тога је нестало кад су ту пренесене и расплођене козе; ове су довршиле оно што су пре тога



Сл. 4. — Острво Свете Јелене.

урадили сами становници острва, секући немилице шуму без икакве контроле од стране енглеских власти. Па ипак је још остао поштеђен понеки крајичак на коме се може наћи по које дрво, нешто тропских воћака, кромпира и др. што је успео одгајити и сачувати какав паметан и вредан фармер.

Брод не може прићи уз кеј пристаништа; на обалу се излази чамцем. Овај пристаје уз камените степенице којима се излази на кеј. То је место на коме је и Наполеон први пут ступио са океана на суву земљу, коју више неће жив оставити. То је било на дан 17 октобра 1815 године у 7 сати у вече, пошто је два дана пробавио на броду за време док је енглески адмирал тражио по острву зграду у којој би се заточеник могао бар привремено сместити. На истоме је месту на обали, у парадном ковчегу донесеном из Француске, император 15 октобра 1840 године унесен у чамац који га је превезао на француски ратни брод Belle Roule, па га је овај пренео у Европу, где је триумфално сахрањен под куполом Инвалида у Паризу.

Кад се од кеја прође једином варошком улицом, наилази се на неколико већих зграда, од којих неке служе за царинску и полициску службу, а остале за општинске потребе и за канцеларије компаније подморског телеграфа. Мало даље је један повећи врт, а одмах уз њега стара зграда у којој је Наполеон провео своју прву ноћ на острву. Одатле је сутрадан изјутра, у пратњи своје свите и енглеског адмирала, јашући изашао из Џемстауна који од тада никад више није видео.

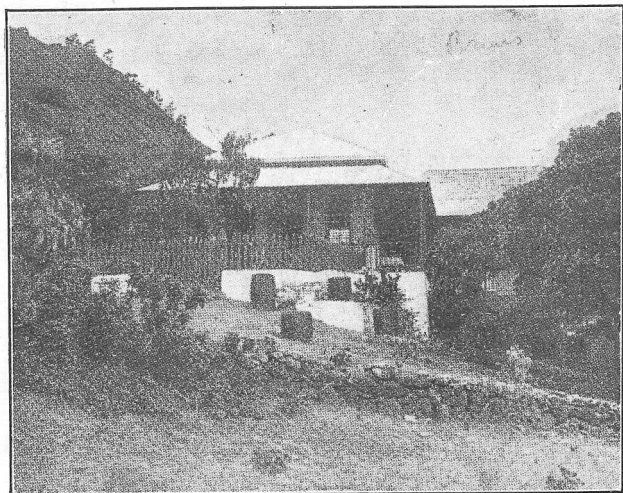
Намера је адмиралова била да се заточеник

смести на имању Лонвуд, удаљеном од пристаништа за четири километра, на једној висоравни у унутрашњости острва. Наполеон је, разгледавши место, одмах дао на то свој пристанак, па се онда, са истом пратњом, упутио у правцу Џемстауна где је требало да се привремено смести и да чека док се у Лонвуду подигну и опреме потребне зграде за његово стално становање.

Силазећи из Лонвуда ка варошици, скоро на пола пута, Наполеон је одједном спазио омању висораван, окружену стрмим бреговима, пуну бујне вегетације. Кроз шумицу, која је прикрила висораван, назирале су се грађевине пријатног изгледа. Очаран призором, сасвим различним од онога што је на острву имао пред очима, император је изразио жељу да посети то чаробно место, праву оазу у околној очајној пустињи. Адмирал се одмах покорио жељи и кавалкада се упутила путањом која је силазила од пута на лево, у правцу котежа. Та путања постоји и данас и путник, ако само за то има времена, никад не пропушта сићи њоме до места, које је очарало Наполеона.

На томе се месту и данас налази, готово у истом стању, све оно што је тако привукло пажњу Наполеонову. Кроз врло лепу, китњасту алеју, од тропског растиња, наилази се на преграду између два зидана стуба, изнад које стоји исписано име Briars. Кад се та преграда дигне и пође се алејом, наилази се на старинску кућу зидану каменом. Она има приземље и један низак спрат, а са обе стране по једну ниску собу са по два прозора. Кућа је доста оронула и изрешетана од црви.

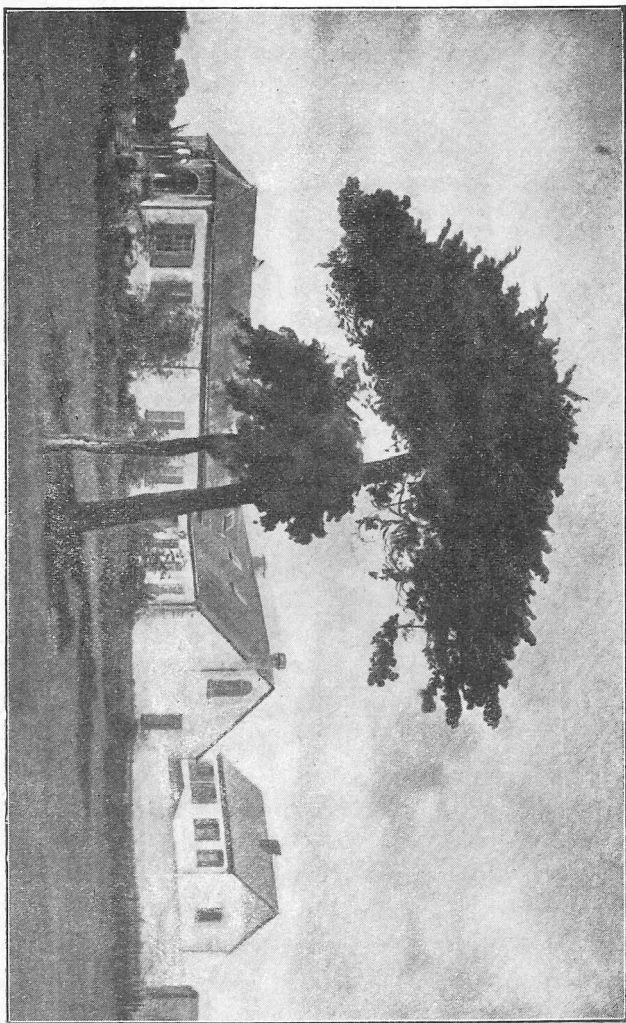
Наишавши тако, 18 октобра 1815 године на то живописно место, Наполеон је сазнао да имање припада једноме чиновнику Компаније, Белкомбу, за кога се сматрало да је ванбрачни син та-



Сл. 5. — Бриар.

дашњег регента Енглеске. Он је ту становао са својом доста многобројном породицом; жена му је била болешљива и ретко се појављивала, а од деце имао је два дечака и две девојчице. Једна од њих, Бетси, играла је извесну улогу у начину на који је император проводио своје предуго време у заточењу.

Пошто је прегледао кућу и околину, Наполеон изрази жељу да се ту смести док му се не спреми сталан стан, а адмирал му тада изјави да му уступа на том имању зграду у којој данас станује директор Компаније. Поред тога, морнари са



Сл. 6. — Лонвуд.

енглеског ратног брода ту поставе један велики пољски шатор, што се Наполеону веома допало. Велики део свите морао је, због оскудице у простору, становати у Џемстауну. Поред императора и најпотребнијих му личности из свите, у кући је становао и по један енглески официр.

У тој је кући Наполеон провео два месеца. Време је најрадије проводио у шетњи по непосредној околини, или по алеји што је водила од куће до границе имања. Вече је врло често проводио у кругу породице Белкомб, где се врло радо забављао са домаћиновом децом. Најмлађа девојчица говорила је француски, а и волела је читати. Ма да је у прво време имала страх од Наполеона (кога је називала Бони), убрзо се са њиме толико опријатељила, да је постала његова маза. Није се устручавала узнемиравати га ни онда кад он није никога себи пуштао и чинити са њиме несташлуке који су запрепашћивали његову свиту.

За то време се у Лонвуду убрзано радило на опреми сталнога стана. Стара кућа, зидана 1755 године, прекројена је тако да се, по налажењу Енглеза, могла употребити за становање императора, коме су они признавали само титулу генерала. На дан 15 децембра 1851 године, Наполеон је са жаљењем напустио свој дотадашњи стан у Бриару и дефинитивно се уселио у Лонвуд.

Оно што је император ту нашао, исто је оно што се и данас на томе месту може видети. За себе лично имао је одељење на један спрат, у коме су били његова соба за рад и соба за спавање, прва до самих улазних врата у зграду (са једним прозором), друга на углу зграде (са два

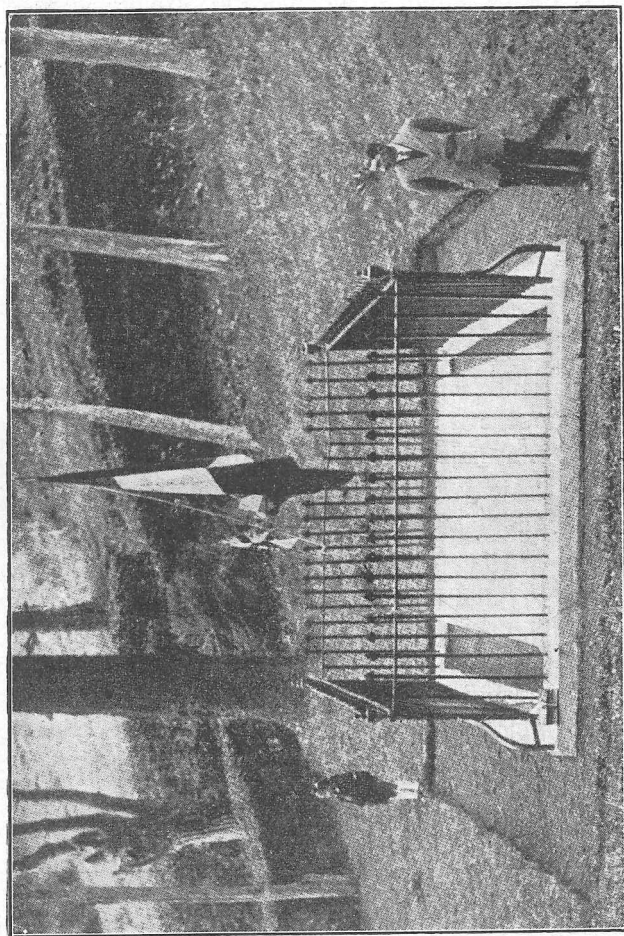
прозора). Остале су просторије биле употребљене као сала за примање, трпезарија, чекаоница, соба за билијар и др. Над тим одељењима била је мансарда на којој је становала послуга, а кашто и ко од свите.

Наполеон је на томе имању Лонвуд проживео све време од краја 1815 године до дана своје смрти. Дана 17 марта 1821 године извезао се својим колима у последњу шетњу по околини. Око половине априла саставио је и потписао свој тестамент и од тада мирно, у своме кабинету за рад, ишчекивао час кад ће се растати са овим светом. Агонија је трајала неколико дана, од 27 априла до 5 маја. Тога дана, у 6 часова мање 11 минута, како каже Шатобриан, „кроз бесне урлике ветра, провалу облака и грмљаву буре на океану, Бонапарта је послао на небо последњи дах живота, јачи од свих које је икада од себе пустило људско биће”.

Место на коме ће бити сахрањен, јужно од Лонвуда, изабрао је за живота сам Наполеон. Оно се данас назива „Долина Гроба”. Из Лонвуда води до долине узак пут који у прво време није постојао. Гроб је ограђен високом, простом, гвозденим оградом и на њему се вије француска застава. У њему је тело императорово лежало до 1840 године. На дан 15 октобра те године гробница је отворена. Француски краљ Луј Филип послао је био на Острво Свете Јелене мисију, под вођством свога сина, принца од Жоенвила, која је тело свечано пренела у Француску.

Одмах после Наполеонове смрти његова свита је напустила острво и вратила се у Француску.

Собом је понела све оно што је било императорова лична својина, али је у Лонвуду оставила сав на-



Сл. 7. — Наполеонов гроб на Острву Св. Јелене.

мештај који је био својина Енглеза. Један мањи део тога намештаја остао је на острву; већи је

део продат јавним надметањем и купљен од Енглеза, па пренесен у Енглеску.

Кућа, у којој је император становао, као и цело имање Лонвуд, издати су под закуп једноме пољопривредном предузећу. Зграде су добиле сасвим друге намене и прекројене према овима. У кабинету за рад, соби за становање и чекаоници уклоњени су унутрашњи зидови и тиме је добијена велика одаја претворена у шталу за говеда. Соба, у којој је император, лежећи на својој војничкој постељи умро, претворена је у млин, у коме је млевена храна за стоку.

Кад се то по свету рашчуло, настало је опште пренеражење и са свих страна долазили су енергични протести против скрнављења онога што је требало са највећим пиететом очувати за потомство. Кад је у Француској дошао на владу Наполеон Трећи, који је имао нарочити култ за свога великога претка, предузео је енергичне кораке да се таквоме скрнављењу учини крај. После дугих, вишегодишњих преговора између француске и енглеске владе, а на лично настојавање енглеске краљице Викторије, и поред све законске забране отуђивања државних имања, Енглеска је пристала да прода Француској имање Лонвуд и Долину Гроба, у целокупном износу од тринаест и по хектара, за суму од 180.000 франака, и од 7 маја 1858 године, они су постали својина француске државе.

Тада је на острво послат један одред француских пионира, под командом инжињерског капетана Маслене, са наређењем да све доведе у ред и поврати у стање, у коме је то било у време импе-

раторовог заточења. Тај је посао извршен за време од две године 1859—1860 и од тада се све то издржава о трошку француске државе.

Од 1920 године ранији инжењерски официр Жорж Колен врши дужност француског конзула и консерватора Наполеонових реликвија на Острву Свете Јелене. Он је у томе потпомогнут од „Друштва пријатеља Острва Св. Јелене”, основаног 1933 године у Паризу, коме је од стране француске државе дато овлашћење за обнову зграде на острву и повратак у стање у коме су оне биле за време Наполеона. На три месеца после наше посете острву, из Лондона је бродом Gloucester — Castle послато педесет тона грађевинског материјала за те радове.

Од интереса је још поменути да је Бетси Белкомб, о којој је напред била реч, и која је, као дете, развеселававала Наполеона при његовим душевним депресијама, умрла у Лондону 1871 године као госпођа Абел, оставила за собом своје, за историју Наполеоновог заточеништва драгоцене „Успомене” које су пре неколико година преведене на француски језик.

3. Наполеоново путовање до Острва Св. Јелене.

Кад се већ доспе на удаљено поприште историских догађаја и имају се непосредно пред очима од њих заостале реликвије, немогућно је одолети жељи да се сазна шта о томе како је заточеник превезен на острво изгнанства, како је до тога дошло, шта му је непосредно претходило и како је обављено његово смештање на осамљеном острву на коме ће оставити и свој живот.

О свему томе постоји читава литература, а у овој су од нарочитог интереса изворни мемоари Наполеонових пратилаца или његових одговорних чувара. По њима се може ставити тачна и јасна слика његовог путовања до острва и онога што се дешавало првих дана његовог заточеништва на њему.

Два дана после пораза на Ватерлоу, император се вратио у Париз и тога пута одсео у Елисејској Палати. Проценивши да је његова звезда на заходу, и да би избегао грађански рат који је био на помолу, он ту потпише абдикацију на француски престо, у корист свога сина. 25 јуна 1815 године он је, на споредан улаз у палату, изашао из ове и одвезао се у своју и царице Јозефине омиљену резиденцију, Малмезон, у близини Париза. Ту је, осамивши се у својој соби за рад, размишљао о томе шта да ради, па је изјавио својим интимним пријатељима да је склон да напусти Француску и укрца се у брод за Америку, где би провео остатак свога живота и своју бурну каријеру завршио у миру и забораву. Та је жеља одмах саопштена привременој влади у Паризу.

29 јуна саопштена је Наполеону одлука владе да ће у ратноме пристаништу Рошфор бити спремне за пут две француске фрегате које би га, по његовој жељи, превезле у Америку. Фрегате ће се кренути на пут кад буду стигле путне исправе које су тражене од енглеске владе.

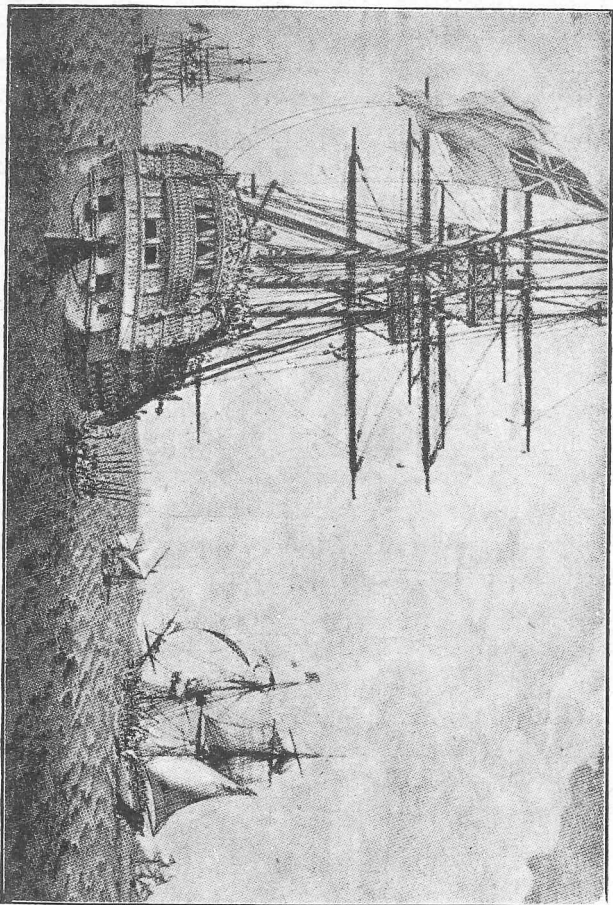
Сазнавши за ту одлуку, Наполеон предложи влади да као обичан генерал још једном предузме команду над француском војском и покуша

искористити неопрезност савезничке непријатељске војске која је већ била допрла до околине Париза, али коју њему не би било тешко раздвојити и разбити. Понуда је одлучно одбијена, а у исто време је и одређена свита од педесет и седам особа која ће бившег императора пратити од Малмезона до Рошфора.

Наполеон је из Малмезона пошао истога дана кад му је саопштена одлука владе и једнога од првих дана месеца јула стигао је у Рошфор. Две фрегате, Saale и Meduse, укотвљене у пристаништу оближњег острва Екс, чекале су, спремне за пут, путне исправе из Енглеске. Наполеон предложи да се, не чекајући на те исправе, фрегате одмах крену на пут, али се то показало као немогућно, јер је пристаниште било блокирано од енглеских ратних бродова. А пошто је осмог јула краљ Луј Осамнаести био ушао у Париз, Наполеон, да би избегао могуће непријатности за себе и своју свиту, одлучи да пређе на острво Екс, што и учини идућег дана, и на острву буде дочекан са највећим одушевљењем од становника острва.

Посматрајући са балкона зграде у којој је одсео, енглеске бродове који су били блокирали излаз из пристаништа, а нарочито велики ратни брод Bellerophon, Наполеон дође на идеју да на тај брод пошље парламентаре, са привидним циљем, да сазна шта је са путним исправама које се ишчекују из Енглеске, а у ствари за то да сазна како би био примљен у Енглеској у случају ако би се одлучио да се преда Енглезима и да пређе у Енглеску.

Капетан Мејтланд, који је командовао енглеским бродом, изјави парламентарима да му је ствар



Сл. 8. — Ратни брод Веллсфорд.

о путним исправама потпуно непозната (ма да је, у истини, био већ од адмирала флоте извештен

да се исправе неће издати) и да му је већ саопштено наређење влада да се постара на све начине да Наполеона преведе на свој брод. Парламентари су се вратили на острво Екс са предлогом капетана да се „генерал Бонапарта” сам стави под заштиту енглеских закона, јер ће тако најбоље проћи.

Тај се предлог био свидео Наполеону и он се после дужег размишљања и саветовања са својом свитом, одлучи на то. 16 септембра 1928 године француски министар г. Ерио отворио је на свечан начин музеј на острву Екс, у кући у којој је бивши император провео те своје последње дане у Француској, коју, изишавши из те куће и предавши се Енглезима, више никад неће видети.

Изјутра 14 јула, капетан Мејтланд, посматрајући са свога брода догледом шта се ради на француској обали, и сазнавши да Наполеон долази, послао му је у сусрет свој велики чамац, који га је са свитом прихватио и понео на енглески брод. Наполеон се тада, спустивши се на клупу чамца, горко заплакао. Он је од тога часа био заробљеник својих најогорченијих противника.

Кад се, по спуштеним лествицама, испео на Bellerophon, Наполеон је пред капетаном брода скинуо свој легендарни тророги шешир и изјавио јаким гласом да се ставља под заштиту владара Енглеске и њених закона.

Истога дана по подне брод је развио своја платна и упутио се правцем за Енглеску. Стојећи гологлав на палуби брода, Наполеон се, са сузама на очима, последњи пут растављао са својом Фран-

цуском. Ноћу између 23 и 24 јула Bellerophon је, после дуге борбе са узнемираним морем и неповољним ветровима, спустио котве у Плајмауту. Непрегледне масе света, сазнавши за догађај, излазиле су од тада и дању и ноћу на кеј пристаништа или кружиле око брода на препуним чамцима, у нади да ће бар у једном тренутку спазити светског освајача, страшнога противника своје земље.

Од тада је настало парламентисање са енглеским властима које се више нису устручавале давати императору (кога су, према добијеним наређењима из Лондона звали просто „Буонапартом“) на знање да га сматрају као ратног заробљеника и да ће тако са њиме и поступати. Сви његови покушаји да ступи у непосредну преписку са тадашњим принцем регентом Енглеске (који је доцније постао Краљ Ђорђе Четврти), остали су безуспешни. Његова је судбина већ била одлучена и требало је још само довршити потребне припреме да се одлука приведе у дело.

У недељу 30 јула један енглески државни подсекретар, са нарочитим изасланством министарства морине и војске из Лондона, приспели су на Bellerophon, захтевајући да одмах буду примљени од Наполеона, и саопштили му одлуку енглеске владе, по споразуму са савезницима: да се он интернира на енглеском Острву Свете Јелене, где ће имати да проведе остатак свога живота.

Запрепашћен и ражљућен таквом неочекиваном и страшном одлуком, Наполеон је громким гласом узвикнуо да он није ратни заробљеник, већ да се сам, од своје добре воље, ставио под заштиту Енглеза који оваквим својим поступком руше

најелементарнија начела гостопримства и да ће се он само насилно моћи приморати да следује нечовечној одлуци енглеске владе и њених савезника.

Све то није ништа помогло. Државни подсекретар је хладно одговорио да он има само да саопшти одлуку, и допунио ову појединостима које су се односиле на њено извршење. За команданта ескадре која ће имати да Наполеона превезе на острво заточења одређен је контра-адмирал Сер Џорџ Кокберн. Заточеника ће, са његовом свитом, примити на себе Northumberland, брод те ескадре. Свита ће се састојати из педесет особа, примљених по листи коју ће дати сам Наполеон; у њу су ушли: маршал Бертран са супругом и троје деце, ађутант гроф од Монтолона са супругом и дететом, саветник Ла-Каз, официри свите, лекари и послуга. Одлуком владе одобрено је да се заточеников пртљаг превезе на острво, али с тим да се он претходно прегледа од енглеских власти, које су добиле налог о томе шта се има пропустити, а шта не. Нарочито се забрањује превоз ствари које би се на острву могле уновчити, па да се добијеним новцем олакша бегство заточеника. Одлучено је и то како се има поступати са заточеником и његовом свитом за време путовања до острва, како ће се извршити његово смештање на острву, на који ће начин влади бити саопштаване његове жеље, како ће се вршити цензура његове преписке пре но што се ова пошље са острва. Наређена је најстрожија контрола над свима без разлике бродовима који се буду приближили острву; прописано је како се има поступати ако се заточеник лакше или теже разболи и т. д.

За време неколиких дана пред полазак ескадре за Св. Јелену, Наполеон је безуспешно покушавао да дође у непосредну везу са принцем регентом, или бар са појединим члановима енглеске владе, како би његови протести дошли до места коме су они упућени. Међутим, припрема за пут и формалности прописане одлукама владе приводеле су се крају и у понедељак 7 августа Наполеон се на броду *Bellerophon* тужно растао са онима од својих дотадашњих пратилаца који ће остати у Европи. Одмах за тим, праћен од два енглеска адмирала и свите која ће са њиме ићи на Св. Јелену, прешао је на брод *Northumberland*, одређен да га преко океана однесе на острво заточеништва. Ту су му одмах били представљени капетан брода *Ros*, претставници енглеске владе и командант војног одреда одређеног да га прати до Св. Јелене и да ту остане ради чувања заточеника и обезбеђења сигурности и реда на острву.

Око три часа по подне *Northumberland* је дигао котве, развио платна и лагано се кренуо правцем на југ, праћен ескадром од седам ратних бродова који су превозили 53-ћи пешадиски пук на острва Вазнесења, Св. Јелене и Тристан Д'Акуња. Путовање је, према ондашњим брзинама бродова, имало да траје два и по до три месеца ако се путује без прекида и ако повољни ветрови допусте највећу предвиђену брзину.

Неколико сапутника водило је записнике о томе како се путовало, шта се у путу доживљавало, како је заточеник проводио дуго време на броду, и неки од тих записника, као што је на пр. онај што га је водио саветник Ла-Каз, или бродски лекар Варден, од живог су интереса.

Наполеон је на путу устајао доцкан, и ако је био навикнут да устаје рано. Одмах затим позивао је себи кога од официра своје свите и диктирао му у перо своје мисли, утиске и одломке из историје својих ратова. Обавештавао се о путовању, о ветровима, о месту на коме се брод у тај мах налази, о ситним новостима на броду. У путу је много читао, па се од читања и диктирања одмарао играјући са својим пратиоцима шаха или виста. Са адмиралом, капетаном брода и енглеским официрима био је врло љубазан, распитујући се код њих за техничке појединости морепловства и интересујући се за научна питања у вези са добијеним обавештењима. У подне је ручавао већином сам у својој кабини, а у вече је вечеравао у великом салону брода, са адмиралом, капетаном и официрима које адмирал буде позвао на обед. Он, као и док је био император, није за столом остајао дуже од четврт часа, па је тако чинио и за адмираловим столом. Адмирал се на то почео мало љутити, али га је супруга маршала Бертрана утишала потсетивши га да он за својим столом има доскорашњег господара света, за чији су сто цареви и краљеви сматрали за почаст сести. По вечерњем обеду ходао је дуго по палуби брода, сам или у друштву кога од своје свите, и то ма какво било време и стање мора. После такве шетње враћао би се у своју кабину и одмах легао у постељу.

Ујутру 22 августа Northumberland је за кратко време стао пред пристаништем на Мадери, да би се снабдео свежим намирницама. Пет дана после тога брод је прошао поред Канарских Острва

која се, обавијена маглом, нису могла видети. На дан 31 августа један морнар је пао са брода у море и није могао бити спасен, што је Наполеона веома дирнуло. Првог септембра брод је, при јакој бури, наишао на острва Зеленог Предгорја, али није код њих застао. Двадесет трећег септембра прешло се преко Екватора, при чему је, по морнарском обичају, извршено прописно крштење оних којима је то било прво прелажење из једне земљине хемисфере у другу. Једини је Наполеон од тога био ослобођен, али он се откупио тиме што је наредио да се морнарима изда свакоме по неколико златника оштете за то.

Тридесетог септембра морнари са брода су ухватили огромну ајкулу, на велику челичну удицу. Наполеон, чувши грају и узбуну коју је на броду изазвао тај догађај, изашао је из своје кабине и пришао на палубу извученој ајкули да је изближе види. Риба се у тај мах снажно праћне и репом обори императора на под палубе.

Од првог октобра западни и југозападни ветрови почели су јако успоравати брод и идуће недеље су га толико задржавали и скретали са пута, да су се платна морала спустити и да се данима морало чекати на ветар који би омогућио даље путовање.

Напослетку, четрнаестог октобра пред вече зачуо се узвик страже „земља”, а сутрадан, рано изјутра, указале су се пред очима путника високе црне стеновите хридине, које су означавале крај путовања. Наполеон је стигао на Острво Св. Јелену шесет осмог дана од поласка из Енглеске, а сто десетог дана од поласка из Париза.

Уставши сутрадан врло рано, Наполеон је одмах изишао на палубу да погледом посматра острво, које му је причинило врло мучан утисак. Брод је стајао укотвљен испред једне врсте урођеничког села које је носило име Џемстаун, укљештено у клисуру између огромних мрких стена које се усправно спуштају и ограђују кланац што се спушта ка мору. На врховима тих стена били су размештени топови уперени на брод и на мало пристаниште у коме је он био. „Посматрајући га за то време врло пажљиво — пише Ла-Каз — ја ипак нисам могао приметити на његовом лицу ни најмању промену, ма да ће то што он пред собом види, бити његова тамница, а можда и гроб.”

Адмирал Кокберн је још пре зоре изишао на суво и провео цео дан на острву тражећи зграду где би могао сместити заточеника за време док за њега не буде нађен и припремљен сталан стан. Не могући сам наћи такву зграду, он замоли Наполеона да изађе на острво и сам избере за себе привремен стан. Наполеон му се на томе топло захвали, прихвати понуду и сутра изјутра зором, у пратњи генерала Гургоа, сиђе у бродски чамац који га превезе до кеја, па уз оне исте степенице уз које смо и ми изашли на острво, лако изађе на кеј и упути се у унутрашњост Џемстауна. То је причинило читаву узбуну; све становништво је похитало на једину улицу и тискало се да угледа онога чији је глас допро и у најудаљеније кутове земљине кугле.

Наполеон је за свој привремени стан изабрао једну зграду на крају улице што води у унутрашњост острва. Зграда је била својина једнога до-

мородца на острву, који се звао Портеус и по чијем је имену она постала чувена за посетиоце острва. Адмирал је ту зграду одмах узео у недељни закуп и замолио Наполеона да се одмах у њу пресели. И сутрадан, седамнаестог октобра, рано изјутра, император се љубазно опростио са капетаном брода Росом, официрима и морнарима брода, и прегледао почасну чету која је била упарађена на изласку из брода. И Наполеон и сва његова свита сместили су се, веома стешњени, у кући Портеус, и то он у једној соби првог спрата, а остали, по неколико њих у једној одаји, по осталим одељењима, па чак и на тавану зграде.

Напред је укратко описано шта се после тога на острву дешавало; на овоме месту није потребно то понављати ни допуњавати. А и сувише је познато шта је велики и опасни противник Енглеске имао да пропати у својем заточеништву, предат потпуно у руке свога тамничара Хадзона Лоа, гувернера Острва Св. Јелене, који је на острву имао апсолутну власт и ову употребљавао на то да у погледу заточеника тачно и без поговора извршава наређења добијана из Лондона, без икаква обзира на ма шта друго.

4. *Данашње Острво Свете Јелене и његове интересантности.*

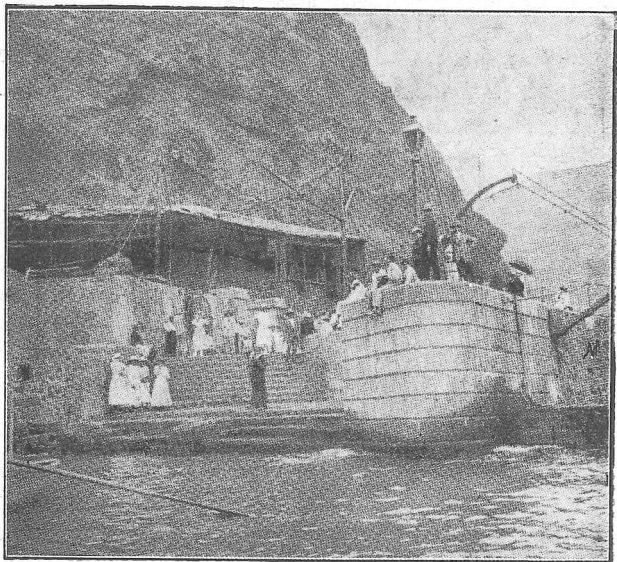
У интересантности острва има се рачунати: на првоме месту оно што је до данас на њему очувано као остатак или траг од нечега што је пре сто двадесет година постојало или се дешавало на попришту императоровог заточеништва, па затим оно што даје данашњу слику острва.

Још одмах при изласку из чамца који путника доводи од брода до обале острва, наилази се на камене степенице, оне исте којима се и Наполеон успео на кеј излазећи са брода на острво. Има их дванаест, доста добро очуваних за време дуже од једног века. Исти је и кеј на који оне изводе, само што је сад боље подзидан и снабдевен дизалицама за терете. На кеју обично нема никога, осим по кога дечака који ту пеца рибу. По њему се ноћу шета царински стражар, пушећи на лулу и бацајући меланхоличне погледе на чамце што се љуљушкају у заклону пристаништа. Кеј оживи у дане када се на далеком видуку укаже велики прекоморски брод компаније Union-Castle који путује из Енглеске за Јужну Африку, или обратно, и задржава се по 4—5 сати пред острвом. Урођеничке девојке, жене и бабе дочекују путнике који излазе на суво и хитају да спазе бар штогод од онога о чему су путем толико читали. Оне нуде разне „успомене“ које путник не пропушта купити, чипке руком рађене, поштанске карте и марке за њих; други вичу нудећи банане, крушке, букете цвећа, кавезе са канаринкама и др.

Већина зграда које су постојале за време Наполеоновог боравка на острву, постоје и данас. Међу њима је од нарочитог интереса поменута „кућа Портеус“, први стан императора, од које је један део у рушевинама, а други је оправљен и у њему је данас једина фризерница на острву.

Од знаменитости ван вароши вреди поменути: старо утврђење Ladder-Hill из Наполеоновог доба, са топовима напереним на пристаниште; врло леп варошки парк, на месту где је у време Наполеоново

постојао пространи врт који је привукао његову пажњу; пространа и лепа државна кућа Plantation-House, у којој су за све време до данас становали енглески гувернери острва. Собе су у њој простране и светле; пуне су ванредно лепог старинског и модерног намештаја. У великом салону висе о зиду урамљена слика императора, онаквог какав је био на острву. Пространа и богата библиотека осветљена је са три висока и широка прозора и једном стакленом куполом. Ту је, у тим одајама, становао и гувернер Хадзон Ло, тамничар императоров.



Сл. 9. — Пристаниште Џемстаун.

Али се, неоспорно, као највећа знаменитост острва имају сматрати пољска добра Бриар и Лон-

вуд и Наполеонов гроб. Напред је казано какву су улогу играла поменута два пољска добра у Наполеоновом животу на острву. На овоме ће месту само бити описано стање у коме се данас налазе та добра.

Лепа, китњаста алеја, која је привукла пажњу Наполеонову и која води на добро Бриар, постоји и данас. Тако исто постоји и старинска кућа породице Белкомб у којој је император провео прва два месеца заточеништва. Та кућа стоји као контраст поред дугачких белих, модерних зграда компаније Eastern Telegraph, али она ће, ако се не буду предузеле потребне мере, бити ускоро упропашћена од црви који су јој већ изрешетали сву дрвенарију. На тридесетину метара од те зграде налази се мали павиљон у коме данас станује директор телеграфске компаније (њене релејске станице). Павиљон се састоји из три одељења окружених верандом. Са прозора великог салона леп је изглед на кланац у коме се налази укљештен Џемстаун. Од просторија у старинској згради породице Белкомб, од највећег је интереса соба у којој је Наполеон, окружен члановима те породице, узимао чај играјући се са својом малом и несташном пријатељицом Бетси. За време прве две недеље боравка у тој кући, Наполеону је била уступљена једина добра, пространа и светла соба у кући; она му је служила као соба и за рад, и за обеде, и за примање, и за спавање. Кад је требало намештати постељу, или сто, или чистити ту собу, император је био принуђен излазити у двориште, па ма какво време било напољу. „Вероватно је — пише Ла-Каз у својим успоменама — да он ни у

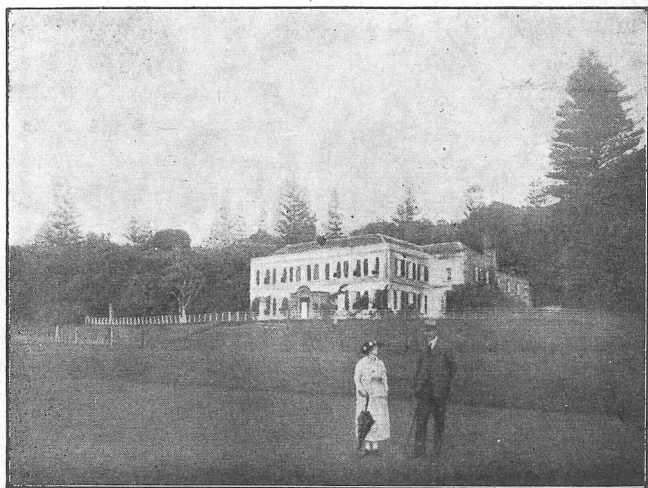
којој фази свога живота није имао скученији стан и бивао принуђен на толико стешњавање и самоодрицање.”



Сл. 10. — Губернер Хадзон Ло.

Па ипак, у тој згради, Наполеон је провео своје најмање непријатне часове заточеништва. Прва Голгота отпочела је тек онда кад се он одатле иселио. Од интереса је још поменути да је у истој

згради, и у истој соби, пре Наполеона преноћио неколико ноћи његов најљући противник и победник на Ватерлоу, Велингтон, враћајући се 1803 године из Индије у Енглеску, у време кад је Наполонова сила била на врхунцу. Он је, тако исто као и император, преноћио прву ноћ у кући Портеус.



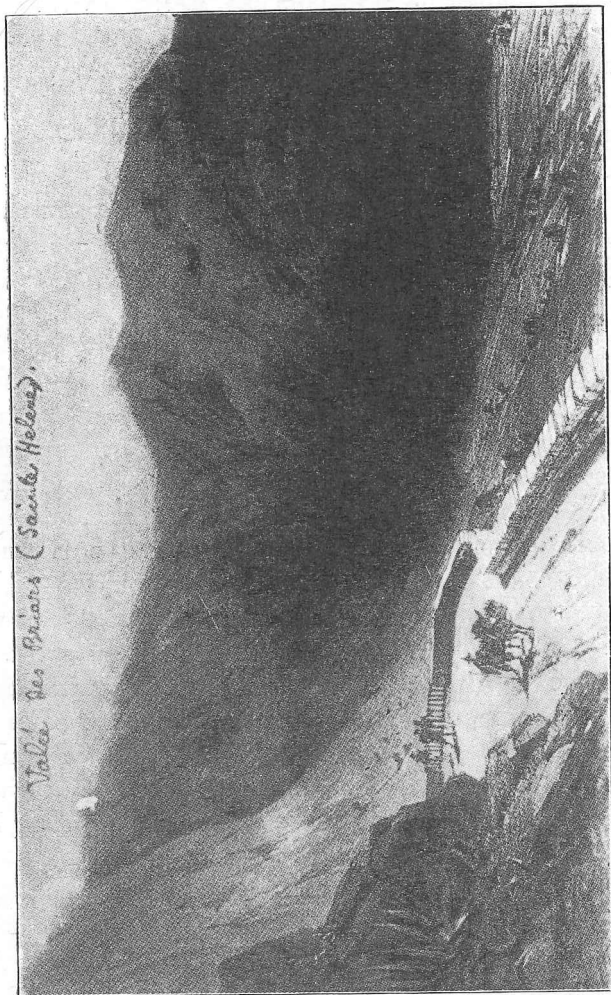
Сл. 11. — Plantation House.

Баштица, у којој се заточеник играо са малом Бетси, не постоји више, али још жубори бистар поточић поред стазе на којој су они проводили сате у шетњи, а постоји и понеко старо дрво из тога времена. Још и штошта од онога што је много доцније описала Бетси у својим успоменама, постоји и данас у истом стању. Тако, на пример, веранда за коју су везане толике успомене, и данас је на своме месту готово непромењена.

Највећу пажњу путника заслужује и привлачи добро Лонвуд на коме је Наполеон провео пет година свога заточеништва и на коме га је затекла и смрт. Са пристаништа у Џемстауну, у време кад ту пристане какав брод, данас се у Лонвуд може отићи малим колима са два коњића, која се ту нађу у то време. Чим се изађе из варошице, узани пут се почне пењати вијугајући. Местимице је пут осигуран усправним каменим зидом од опасности да се не сурва у понор. На нешто мање од два километра од варошице одваја се у десно путања која води за Бриар; то се пољско добро види са тога места и зачарава путника. Одатле је пут још стрмији и извијуганији, са врло оштрим угловима. Са једне кривине види се још последњи пут Џемстаун, па се у даљини појављује панорама бескрајне океанске површине и групе брежуљака и брда, већином потпуно голих. И температура се од тада потпуно мења; осети се југоисточни пасатски ветар који готово никад не престаје дувати преко острва. Продужујући тако узаним путем, долази се до узвишења на коме је семафора, одакле је некад пуцњем из топа објављиван долазак каквог брода који је стража запазила на кружној линији што дели океан и небо. Најпосле, пред једном групом ниских зграда путник сазнаје да се налази у Лонвуду.

Ту се прво наилази на оно што је остало од зграде у којој је била енглеска стража што је чувала Наполеона. Одмах се улази у једну праву алеју, на чијем се крају налазе зграде у којима су обитавали император и један део његове свите, јер цела свита није могла ту стати. Са леве стране

је голо земљиште; са десне стране су зелена дрва, доста кржљава због јаких пасатских ветрова.

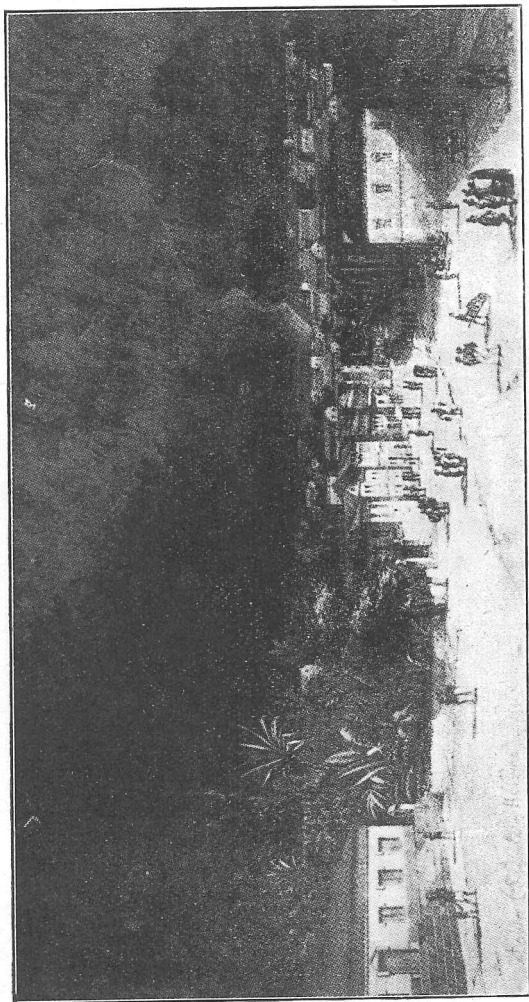


Сл. 12. — Пуг за Бриар.

Кућа у којој је становао Наполеон, и двориште око ње, захватају простор од једнога хектара. То је земљиште, са зградама на њему, 1858 године француска држава откупила од Енглеске, и то данас припада њој. Чим је тај откуп извршен, приступљено је обнови свих зграда и њиховом осигурању од даљег рушења, са нарочитим смером да се све доведе у стање у коме се затекло на дан императорове смрти. Радови око тога извршавали су се на махове, док нису сад, после светског рата, потпуно довршени, тако да се може сматрати да је Лонвуд данас готово исти онакав какав је био у време Наполеона.

Разумљиво је узбуђење са којим се улази у одаје за које би се рекло да је из њих малочас изашао сам император. Посетилац стаје пред прозор са кога је заточеник сатима посматрао врхове брда по острву, сањарио о негдашњим својим великим подвизима и размишљао о варљивости људске судбине. Он са пиететом посматра сто за којим је заточеник свакодневно радио; хода по паркету по коме се овај, са рукама забаченим за леђа, по цео дан, као лав у кавезу, шетао диктирајући своје мемоаре онима који су их исписивали за потомство. Посетилац се одједном обретне у проstrаној соби у којој је приликом посете његовог немилосрдног тамничара Хадзона Лоа, ражљућен понашањем и поступцима овога, император огорчено узвикнуо „да ће његове мучиоце, а на првом месту самога гувернера, убрзо, као ништавила прогутати за навек ноћ заборави и да, ако им име и остане у историји, то ће само бити по одвратности онога што они са њиме чине, док ће

његово, Наполеоново, име остати за вечита времена као сјајна звезда на небу историје.”



Сл. 13. — Варошица Земстаун.

Са узбуђењем се такође посматра и разгледа и оно што је од намештаја и других предмета остало на острву од времена кад је то служило Наполеону. Све је то, уколико није пренесено у Европу (а доста је од овога и враћено на острво), расуто по приватним кућама на острву, а највише га има у кући богатога трговца Саломона и



Сл. 14. — Наполеон на Острву Св. Јелене.

госпође Бовел. У једној сали зграде у Лонвуду може се видети оригиналан рукопис Наполеонов, кад је склапао писмо које је 14 јула 1815 године са острва Екс упутио енглеском принцу регенту,

али које није допрло до овога. И кад се погледа на тај рукопис, нико се неће зачудити познатој анегдоти из времена кад је император био на врхунцу своје силе. Један стари господин буде пријављен за аудијенцију и уведен у цареву собу за рад, где се представи као Наполеонов негдашњи учитељ лепог писања. Кад је то чуо, император му сместа окрене леђа и љутито изађе из собе, са речима да није никакав учитељ онај ко је са својим ученицима могао имати такав успех као што је тај господин имао са Наполеоном. А у успоме-нама његових преписача налази се и то да он често ни сам није могао прочитати свој рукопис, што га је страшно љутило и давало му повода да у љутини каже како је сваки онај магарац ко сам себе не може да разуме.

Нека је, уз све то, поменута и једна интересантност коју нико није пропуштао потражити кад би га пут нанео на Острво Св. Јелене. То је велика, стара корњача из Наполеоновог доба, која је доживела близу две стотине година и прошле године угинула. Године 1815, кад је Наполеон доведен на острво, стари људи су је познавали још од пре шесет година, па и онда је већ била крупна. Имала је дуго година једнога друга, корњачу нешто мање старости, која је угинула пре четрнаест година и од које се није раздвајала. Ишла је по целој острву, потпуно слободна и ничим неузнемиравана. За време сазревања плодова виђана је под воћкама; кад би воћа престало, ишла је по ливадама и тражила храну. Па како су најлепше ливаде у близини гувернеровог стана, посетиоци острва најчешће су је ту налазили.

С времена на време ишчезавала је са обичних својих обиталишта и цео је свет на острву био тиме узнемирен. После неколико дана појављивала се опет, што би се одмах рашчуло по острву. Покаткад се могла срести на каквоме колском путу; кола су се тада морала зауставити, јер је корњача била толико гломазна и тешка, да је један човек тешко могао с места покренути. Морало се чекати

*Extrait d'un factum qu'on a vu imprimé en l'Assemblée de la ville de ...
 de ... j'ai ...
 ...
 ...
 ...*

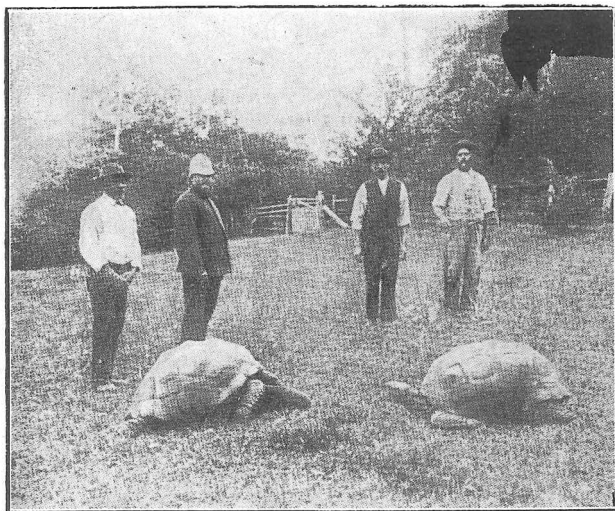
*Oratoire, fait en l'Assemblée de la ville de l'Empereur Napoléon, de la lettre qu'il m'écrivit par le d'ite de la au Prince Regent d'Angleterre le quatorze de juillet de l'année mil huit cent quinze. —
 Le Duc de ... 1818 —
 Le Général D'Artois, Aide de Camp de l'Empereur
 Le Baron ...*

Сл. 15. — Наполеонов рукопис.

да се она сама крене и учини пут слободним. Сматрана је на острву као својина гувернера, чије је мала кћери често носила на својим пространим леђима и нико није никад ни помишљао да јој учини какво зло.

Од интереса је још и оближња лепа кућа у којој је становао Наполеонов маршал Бертран са женом и децом. У доколици, на коју није био навикнут, Наполеон је често тамо одлазио. Одатле је имао поглед на равницу на којој су се вежбали енглески војници. Да би то могао неопажен посматрати, он је на капку прозора окренутог томе месту, својеручно и грубо пробушио две рупе, је-

дну за посматрање стојећи, а другу кад седне, па је кроз те рупе протуривао свој доглед и са интересом пратио вежбу војника. Путник, само ако за то има времена, не пропушта посетити ту кућу и са њеног прозора посматрати равницу коју је Наполеон тако често имао пред очима.



Сл. 16. — Наполеонова корњача на острву.

Још за живота Наполеонова Острво Св. Јелене је постало место ходочашћа у које су свраћали сви бродови што су, пошавши из Европе, Азије или Аустрије, или обратно, имали да обиђу Африку. Официри са бродова и угледнији путници, било да су то Енглези, Кинези, или Јапанци, представљани су били императору који их је увек љубазно примао и распитивао се, већином преко тумача, о њиховим мисијама, пословима, доживљајима на путу, о ратовима у којима су учествовали.

Почетком марта 1816 године читава једна флота, која је из Кине ишла за Европу, стала је пред Џемстауном. Капетани и официри свих бродова молили су да буду представљени Наполеону и изјавили да су само зато стали код острва. То им је одобрено, што је међу Кинезима изазвало неописану радост и одушевљење. Наполеон је весело ушао у средину руље од капетана, бродских официра и простих матроза и наредио да се сви пуште да разгледају његову кућу, па чак и његове личне одаје.

Исто је тако добро прошла и велика енглеска флота која је из Индије ишла у Енглеску, па код Острва Св. Јелене стала једино за то да би капетани и официри видели императора. Свакога од ових Наполеон је очарао својом љубазношћу и познавањем послова због којих је флота имала да изврши свој дугачки пут.

И после Наполеонове смрти Острво Св. Јелене није престало бити место и мета ходочашћа. Ко је год, одушевљавајући се великом епопејом, имао могућности да предузме пут до Св. Јелене, учинио би то чим би се указала за то прилика и са пиететом посматрао и најнезнатније реликвије заточеништва. Острво је, тога ради, 1925 године походио тадашњи енглески престолонаследник, а ретко да прође која година а да га не походе угледне војничке или политичке личности из целог света. То су пре рата учинили и поједини чланови енглеског Краљевског Дома.

*

* * *

Углавном, Острво Св. Јелене није се од Наполеоновог доба много изменило. Највећа је про-

мена у томе што су простране површине данас обрађене и на њима се нарочито гаји „флакс”, једна врста конопље која на острву добро напредује и власницима земљишта доноси добру добит. Понеке од негдашњих стаза претворене су у колске путеве, као што је и понеки такав пут претворен у стазу; тако је н. пр. било са путем којим се Наполеон извозио из Лонвуда у шетњу.

Равница, на којој су се у Наполеоново време вежбали енглески војници, остала је пуста после његове смрти. У почетку овога века на њој је био логор за интернирање ратних заробљеника Бура, заробљених у Трансвалу за време Бурског рата и пренетих на Св. Јелену. И од тога данас нема никаква трага.

Ни сам Џемстаум није много измењен. Варошица се, уосталом, прикљештена у кланцу између стрмих брда, не би ни могла развијати, а није за то било ни потребе. Становништво у њој се, у току деценија, доста разређило и није било потребе за нове зграде. Само у јединој, дугачкој улици има понека лепа кућа; остале су све скромне, у облику индискских бунгалова. У вароши има, са леве стране улице идући од кеја, један хотел за ретке путнике, али се он отвара само онда кад се јави какав путник који остаје неко време на острву. Кад тога нема, хотел стоји затворен, изузимајући једну повећу салу са билијаром, која становницима служи као једина кафана.

Преко од хотела налази се зграда за пошту, која је у Наполеоново доба служила као официрска касина. И пошта се отвара само кад наиђе који прекоморски брод компаније Union-Castle. Пи-

сма и пакети се не разносе адресантима, већ сваки дође да се распита о томе шта има за њега и узима са поште пошиљку. Постоји и варошки телефон, али и он се пушта у саобраћај само у одређено време.

Улица је бедно осветљена; осветљење се гаси чим изађе месец. По кућама се употребљавају свеће и петролеј. Електрично осветљење има само болница, која је ван вароши, и кућа трговца Саломона, чија је породица на острву још од пре Наполеоновог доба. Његова централа осветљава и варошки биоскоп, који се налази у једној дугачкој шупи и у коме домородци са чуђењем гледају оно што никад у своме веку нису видели, а можда неће никад ни видети: железницу и аутомобил. Због тога они долазе и са најудаљенијих крајева острва.

Острво има једног лекара и апотеку, која поред лекова продаје и друге ствари: поштанске карте и марке, лампе, штофове за одела, разне справе и др. У једној улици су и неколике трговачке радње, у којима се може добити разноврсна роба донесена из Енглеске. Домаћи производи доносе се у варош на магарићима и продају се на тротоарима улице.

Европски становници острва искључиво су Енглези, већином бивши официри, или државни чиновници, или агенти телеграфске компаније, или трговци што раде са Енглеском. Чиновници и агенти су ту само привремено; они се с времена на време смењују и враћају у Енглеску или бивају премештени у какву афричку или аустралиску колонију. Већина трговаца припада старим трговач-

ким породицама које су на острву за време од неколиких нараштаја.

Урођеници, у скоро двадесет пута већем броју него Европљани, црначког су порекла, али мешовитих раса. Већина су протестанти, различних секта. Имају и свога владику, као и два пастора, који станују у Џемстауну. На острву има неколико цркава, од којих су четири у самој варошици. Катедрала је у близини зграде у којој станује гувернер острва. Међу тим црквама је и једна мала капела за католике, којих има свега 10—15; њу опслужује католички свештеник који је пре пет година добровољно ту дошао из Новог Зеланда. Има и основних школа; настава је обавезна и ученика има доста из свих крајева острва.

Саобраћај се врши, код европских становника, коњима, а код урођеника магарићима. У пазарне дане улица у Џемстауну је препуњена чопорима магарића који је потпуно закрчују. Помишљало се на увођење аутомобила, али се од тога одустало, јер на острву нема за њих путева.

Храна урођеника је морска риба, пиринач и кромпир који се гаји на острву. Има нешто мало говеда и оваца, и много коза које по острву чине велику штету. Врло је мало поврћа и воћа, и то искључиво крушака и банана. Готово све животне намирнице за становнике Европљане доносе се бродом из Енглеске. Лов је на острву врло слаб; има нешто фазана и јаребица, али је то јако разређено. Међутим има у изобиљу једне врсте косова који чине велику штету воћу и корисним биљкама на острву, али се не лове јер нису за храну.

Главни продукт земљорадње на острву је „флакс“, од кога се израђује једна врста одличне

кудеље. Он се не сеје, већ се сади и треба му четири године до употребе. Кад томе дође време, он се посече до корена и носи у примитивне радионице где стабла буду истучена, опрана, осушена и бељена, затим стегнута и сабијена у велике бале, па предата броду за извоз. У Енглеској се од њега прави добра ужад, меки и врло јаки конопци, који се употребљују нарочито у риболову и на бродовима једрењацима.

Острву прете две опасности, и ако се оне још за коју годину не предупредe, мораће настати расељавање бар европског становништва. Једна је опасност баш та, за становнике толико приносна култура флакса. Она захтева да се са земљишта исеку сва дрва и шибље, што доводи до сатирања и оно мало остатака од шума и заклона који штите острво од бесних океанских ветрова и чине живот на њему неподношљивим. Друга опасност грози од белих мрава (термита), који у току деценија нагризају и буше дрвенарију по зградама и уништавају их. Тако је потпуно упропашћена кућа породице Белкомб у којој је Наполеон провео прва два месеца свога заточеништва. У стану гувернера морала се пре неколико година променити сва дрвенарија, од приземља до крова; мрави су је били толико изрешетали да би од зграде ускоро остали само зидови. Исто је тако било и са зградама у Лонвуду. Поменуто „Друштво пријатеља Острва Св. Јелене” предузело је све што треба да се та опасност отклони бар од онога што је у зградама остало из Наполеоновог времена, а нарочито у кући где је он провео највећи део времена свога заточеништва.

Д р у г и о д е љ а к.

ПО ОСАМЉЕНИМ ОСТРВИМА ЈУЖНОГ АТЛАНТСКОГ ОКЕАНА.

5. *На острву Тристан Д'Акуња.*

После неколико узбудљивих дана боравка на Острву Св. Јелене, којих ће се сапутници живо сећати кроз цео свој живот, брод је напустио острво и упутио се правцем на југ. Намера је била да се потраже неколика друга забачена острва у јужном Атлантском Океану, на којима ће сапутници природњаци и геолози извршити, на брзу руку, ма и овлашна испитивања што су се имала у виду. То су била далека и осамљена енглеска острва Тристан Д'Акуња, Најтингејл, Гоф, а по могућству и најусамљенија тачка на кугли земљиној, острво Буве.

Најближе је било острво Тристан Д'Акуња, удаљено од Св. Јелене за 2500 километара. На путу између та два острва нашли смо се око половине јула; на јужној хемисфери то је зимско доба и ми смо на томе путу већ увелико сретали плочасте ледене масе ношене океанским струјама, а гоњене од хладних јужних ветрова из поларне области.

Четвртог дана непрекидног путовања угледали смо тамну камениту масу што штрчи из океана и

од које има око 3000 километара до најближег континента. Кад се брод, при доста утишаном мору, приближио маси, видело се да је то читава група острва и острваца, од којих је једно повеће, а остала врло мала.

Та је острва открио, почетком шеснаестог века, португалски морепловац капетан Тристан Д'Акуња, по чијем се имену она и зову. Исти је морепловац открио и још нека острва у Индиском Океану, освојио је за Португалце Сокотру и одликовао се у борбама у Индији. Острва данас припадају Енглеској.

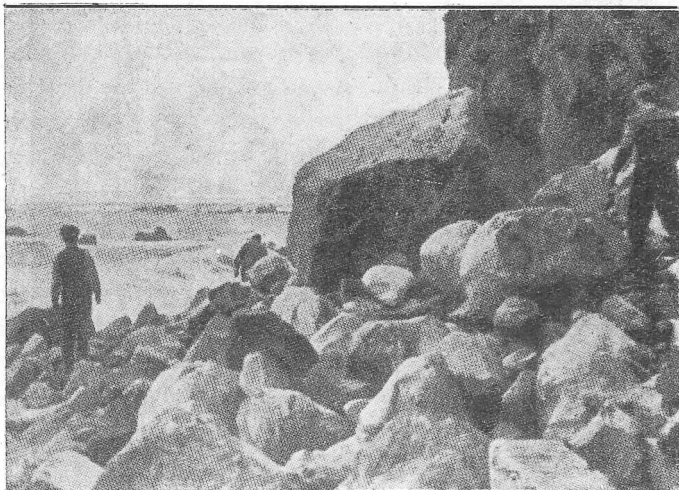
Насељено је, и то врло слабо, само велико острво што носи име групе; остала су потпуно пушта. И велико острво је било потпуно пусто до довођења Наполеона на Острво Св. Јелене. Тада је и ту, као и на Острву Вазнесења, постављен мали гарнизон који је имао спречавати да се присталице императорове не користе острвом као базом за приређивање његовог бегства. После Наполеонове смрти гарнизон је повучен, али су на острву остала три војника који су били свикли на живот на њему и којима се оно било допало. Доцније су им ту доведене и жене, са једном малом групом насељеника, па се на острву основала мала колонија која и данас постоји. У овај мах колонија броји 170 душа, људи, жене и деце, који су, поред све оскудице у свему што треба за живот, задовољни и нико од њих не мисли напуштати острво. Живот би био и сасвим немогућан кад не би сваке две до три године на острво долазио по који брод који насељеницима доноси животне намирнице и друге најпотребније ствари за живот.

Али, пошто је острво, у средини неизмерног океана, изложено бесним ветровима и бурама које ту трају дуже но у другим океанским областима, дешава се да брод не може истурити на острво оно што је собом донео. Он у таквоме случају крстари за неко време данима и ноћима поред острва (јер у побеснело море не сме спуштати котве) чекајући да се море колико толико умири да би се товар могао чамцима избацити на обалу. Кад се буде видело да чекање не помаже и да ће бура трајати још за неодређено време, а броду није до дугог чекања, он окрене у правцу Јужне Африке, или у правцу Европе, где има да посвршава своје праве послове, и оставља очајно становништво, искупљено на обали острва, да без животних средстава чека на други брод, који ће наићи после дугога низа месеци.

Такав се случај десио 1933 године, на неколико месеци пре наше посете острву. Брод *Saginthia*, који је у своје дугом путовању, натоварио у Рио-Де-Жанеиру доста велику количину намирница, добровољних прилога, за становништво острва Тристан Д'Акуња, отпловио је из великог бразилијанског пристаништа правцем на осамљено острво. Кад је стигао у близину овога, дигне се страшна бура која није допуштала приближити се острву на неколико километара. Брод је дан и ноћ пловио око острва чекајући да се бура стиша. Путници су догледима посматрали групу насељеника који су поред обале и на висовима палили ватре као сигнале, да би означили где би чамци са брода могли пристати. Али све је то било узалуд.

Брод више није могао чекати, већ се врати у Рио-Де-Жанеиро, истовари натоварене намирнице и продужи свој далеки пут. Срећом је после кратког времена наишао у исто пристаниште јапански брод Manila - Маги, који је из Јужне Америке путовао за Кептаун, на Предгорје Добре Наде, и даље, па је пристао да намирнице прими и превезе их на острво, где је дочекан као спасилац.

Иначе, једина храна која се може имати на острву, то је риба и нешто кромпира; риба само у



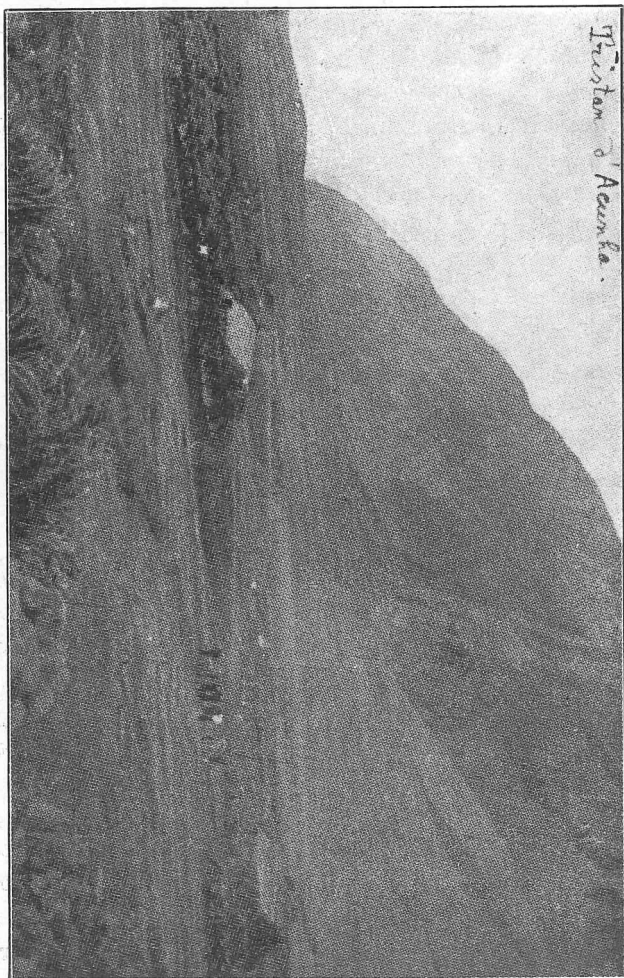
Сл. 17. — Обала острва Тристан Д'Акуња.

ретким размацама времена између бура, а кромпир кад оно мало земље за обделавање донесе шта за поделу међу станозницима. Кад нестане хране коју је брод оставио, једина нада је риболов. Сви становници, и старо и младо, и мушко и женско,

лове рибу или отиснувши се чамцем са обале на морску пучину, или бацајући удице са обале, или газећи по плиткој води. Они тако исто купе и шкољке поред обала, или верући се по обалским стенама, купе јаја од птица, па то после братски деле међу собом. Али, кад кромпир омане, риболов не да ништа са њиховим бедним риболовним алатом, а резерве хране донесене бродом буду исцрпене, на острву настаје глад и болести које ова собом повлачи.

Да није глади, острвљани би, по социјалистичким појмовима, били најзадовољнији и најсрећнији народ на свету. На острву нема никакве власти; не плаћа се ни порез ни прирез, не постоји војна обавеза, никакав новац и никаква неједнакост ни у праву ни у дужностима. Потпуна једнакост и братство, заједничка оскудица или предовољство, заједничке невоље, опасности и напори који се чине у интересу свију, чине да међу становницима, нема ни зависти, ни спорова икакве врсте. И то се њима толико свиђа, да на увек понављане понуде капетана бродова да се пријави ко год хоће да га превезе у културне области, није се досад пријавио ни један становник острва. Позната је историја острвљанина који се у једној прилици превезао у Кептаун, где је одмах добио у вароши безбрижну и добро награђену службу. Кад је после годину дана пристао у томе пристаништу енглески брод који је носио намирнице за острво Тристан Д' Акуња, он је умолио капетана брода да га врати на острво, поред свега тога што на овоме није оставио никога од породице. И капетан

нашега брода поновио је такву понуду, али нико од становника није хтео ни да чује за напуштање острва.

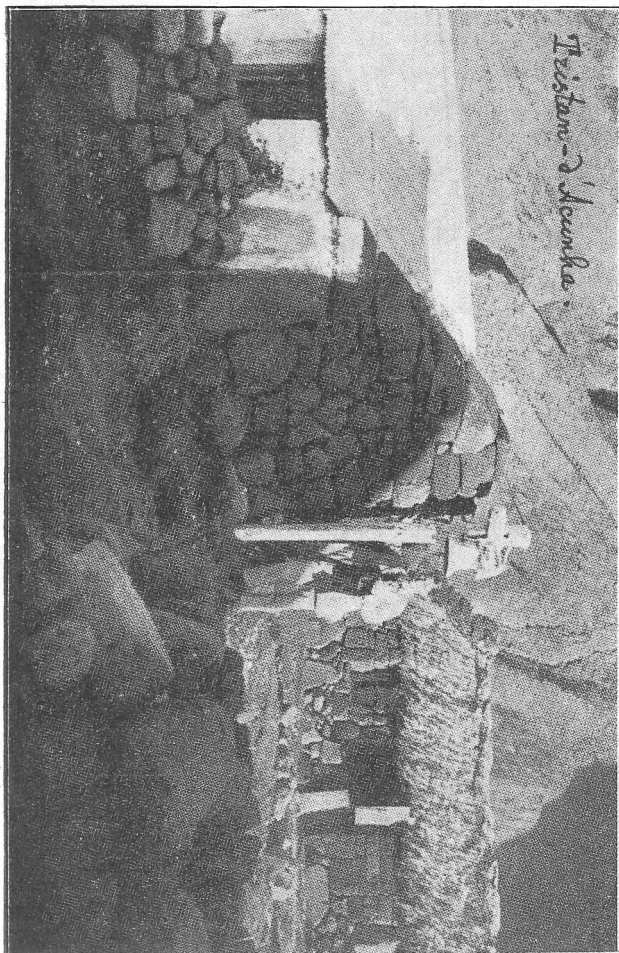


Сл. 18. — Колонија на острву Тристан Д'Акуња.

Па ипак, постоји на острву једна личност са неоспорним ауторитетом, коју сваки становник у свакој прилици пита за мишљење и за савет и која се природно и неосетно истакла као једна врста суверена колоније. То је једна удовица, Франчес Репето, која је била удата за једног до-сељеника, пореклом из Ђенове. Њу и њеног сина Уиљема сваки на острву слуша и она управља свим што се на острву ради. Кад смо је посетили у њеној скромној кућици, сазидаој од наслаганог камења, без малтера, са кровом од дасака и траве притиснуте крупним камењем и увезане конопци-ма да је не би ветрови однели, она нам је изјавила да на острву живе сви срећни, задовољни, волећи се међу собом и помажући се. Она, као и остали становници острва није знала низашта што се до-гађа у свету, а до 1921 године није знала ни за светски рат, јер за све време рата ни један брод није пристао уз острво. Показали су нам и једну старицу, од деведесет и седам година, Марту Грин, која је на острву рођена и са њега се није макла до данас. Отац јој је био енглески војник који је за време Наполеоновог заточеништва служио у гарнизону на острву Св. Јелене и чувао стражу на уласку у Лонвуд, па се после императорове смрти преселио на острво Тристан Д'Акуња и ту основао породицу.

Острво је стеновито, са нешто мало земље која се може обделавати и са понешто ливада, на којима је трава од ветрова сва полегла по земљи. На острву нема ни једнога дрвета, нити би га могло бити, јер се не би могло одржати од ветра.

Око зграда за становање има нешто шибља које су насељеници подигли као заштиту од ветрова и



Сл. 19. — Црквица на острву Гристан Д'Акуња.

бура. Острво је вулканског порекла, са високим каменитим брдима и хридинама које се дижу из

океана са стрмим нагибима, већином потпуно усправно.

На острву постоји и једна црквица од насланог камења, без торња, коју обележава звонно обешено о дирек пред зградом. Протестантски свештеник Харолд Вајлд, који је драговољно пристао на изгнанство на далеком осамљеном острву, врши службу свештеника, учитеља, лекара и судије; ову последњу службу врши не по каквим прописима или уобичајеном праву, већ по здравоме разуму и уверењу да ни један становник острва не жели ма и најмањи спор.

Једина веза острва са светом је случајни пролазак каквог брода што у јужној хемисфери лови китове и превози китову маст на европска тржишта, као и долазак брода што доноси намирнице на острво. До пре коју годину то се дешавало врло ретко, кашто у 2—3 године по једанпут. За време светског рата 1914—1918 ни један брод није се појавио на видуку. У последње време посете бродова су мало учестале. На четири месеца пре наше посете, уз острво је пристао брод Atlantis који се налазио на путу око света; то је био први брод који је после две године узалудног очекивања обрадовао становнике острва. На годину дана пре тога, а као што је напред казано, покушао је брод Carinthia да извезе на острво послату храну, али то није могао учинити због јаке и дуготрајне буре. То је после њега учинио јапански брод Manila - Maru. Почетком 1934 године на острво је наишао француски школски брод Jeanne d'Arc, који је, обављајући са будућим маринским

официрима своје школско путовање, одатле отпловио у Рио-Де-Жанеиро.

Напоследку, једнога дана месеца маја 1935 године, становништво је било не мало изненађено појавом једне морнарице, која је на њему истоварила донесену храну. То је била холандска подморница „К, 18.“ која је из Хелдера, на холандској обали, допловила до Јаве и одатле се отиснула на дуг прекоокеански пут, па прелазећи из Јужне Америке у Јужну Африку свратила на острво Тристан Д'Акуња. То је до данас најдужи пут што га је икад једна подморница извршила у једноме потезу.

Изгледа, али то нисам могао тачно проверити, да је острво посетио и познати француски спортиста и морепловац Ален Жербо, на своме путу око света, на чамцу и без иједног сапутника. Пошавши тога пута из Марсеља, Жербо је прошао кроз Гибралтар и прешавши једним потезом више од 2500 километара по пучини Атлантског Океана, приспео је на једно од острва Зеленог Предгорја. Даљи пут га је водио у правцу острва Тристан Д'Акуња, али се нисам могао обавестити да ли је на њега свраћао, што је доста вероватно, јер је он на својим чудним самачким путовањима избегавао насељена места на континенту и нарочито је тражио пуста или слабо насељена острва.

Сазнали смо на путу и то, да је на годину дана пре наше посете острво походио норвешки брод Thorshavn, који је ту наишао долазећи из јужне поларне области са пуним товаром китове масти у вредности од више милиона франака.

6. На острву Гоф.

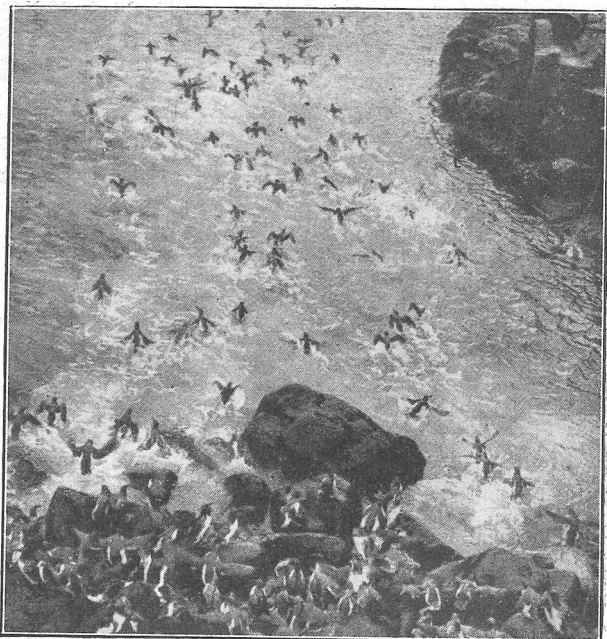
Тристан Д'Акуња било је последње острво на овоме путу, које је, поред све своје удаљености, осамљености и дивљине ипак нешто насељено. Острва, на која ћемо одсада наилазити, продужујући даље на југ, потпуно су пуста и само се с времена на време може на њима случајно задржати какав бродоломац, који је имао среће да, дохватавши се каквог остатка разбијеног и потонулог брода, избегне судбину својих несрећних другова и буде ветром притеран уз какво острво, или доплови до њега.

Прва од таквих пустих острва била су Неприступно Острво, у непосредној близини острва Тристан Д'Акуња, и Најтингејл на 200 километара југоисточно од овога. Брод је поред њих само прошао; узео је неколико фотографских снимака њихових кршевитих обала, препуних морских птица, па смо продужили пуном паром право на југ, у правцу острва Гоф (Gough), одатле удаљеног опет око 200 километара.

Острво смо угледали пред саму ноћ, опет истога дана када смо пошли са острва Тристан Д'Акуња. Брод му се није смео приближити ни на који километар, јер је оно са свију страна опкољено подводним стенама које никад нико није ни помишљао да испита, па да између њих нађе какав пролаз за брод. Нису се могле спустити ни котве, јер је море на тој даљини од острва зато и сувише дубоко. Морао се чекати идући дан под пуном паром, пловећи лагано поред острва на даљини од 4—5 километара, да брод не би

струја или ветрови нанели на обалу и њене подводне опасности.

Паклена дрека од безброја морских птица на обалама острва и њеним стенама, допирала је, поред свега фијукања ветра, чак до брода. Моји са-



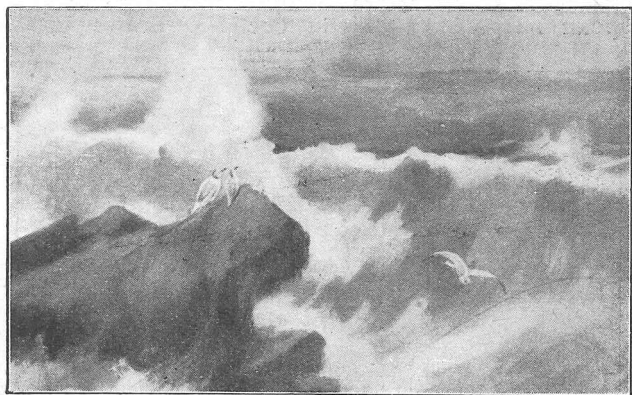
Сл. 20. — Поред обала острва Најтингејл.

путници и ја ходали смо сву ноћ, добро увијени у непробојне огртаче, по палуби брода, слушали урликање ветра и дреку птица из даљине и једва чекали да сване па да чамцем изађемо на острво.

У томе ишчекивању један од сапутника одједном спази ватру у правцу острва, које се у

мраку није видело ни назирало. Било је очевидно да на њему има какво живо биће које нам даје сигнал. Нисмо му се у тај мах могли одазвати на други који начин осим звуком бродске сирене и тиме што су официри брода с времена на време управљали светлост рефлектора у правцу ватре.

Нешто пре пола ноћи ветар се претворио у прави ураган и ми смо пред зору морали сићи и



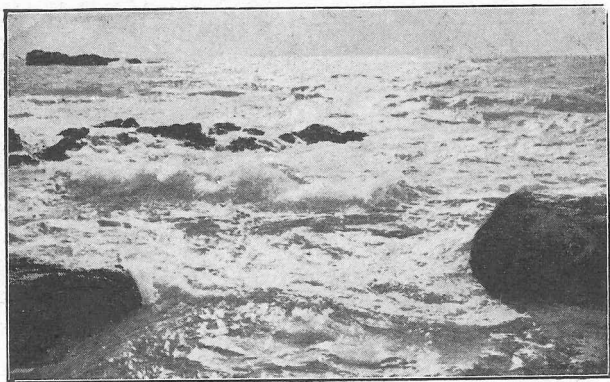
Сл. 21. — Неприступно острво Гоф.

затворити се у своје кабине. Брод се морао још више удаљити од острва и преплављен таласима који су брисали не само палубу, већ и капетански мост, био је у опасности да буде оштећен у мери која би довела у питање и живот оних што су на њему.

Ветар се није нимало утишао ни сутрадан, па о изласку на острво тога дана није могло бити ни помена. Крстарећи по мору да се огромни таласи не би играли са бродом кад он стоји, и да би крма могла радити и спречавати да будемо на-

несени на острво и његове подводне стене, могли смо са брода догледом разгледати бар контуре острва и његов спољни изглед.

Острво је сама стена, са каменитим узвишењима по њему, местимице са високим усправним хридинама, ретким омањим плажама које су покривене крупним камењем. Непрегледно мноштво морских птица, гоелама, албатроса, петрела и др. прекрило је камените плаже и стене поред обала. Морски валови, ударајући бесно о стење, дизали



Сл. 22. — Поред неприступног острва Гоф.

су воду и пену на неколико метара висине, обливали огромне камене блокове и, повлачећи се, спирали са њих и собом односили све што се може с места покренути.

Са брода смо у више махова спазили дим иза једнога каменитог ћувика, али ни догледом нисмо могли запазити никакву људску прилику близу тога места. Сложили смо се у томе да су то бродоломци који сигналом траже помоћ, али им се ова није могла указати.

Увидевши да се ветар никако и ни најмање не стишава и да није у изгледу да ће се ускоро умирити, а не располажући довољно дугим временом да бисмо могли на то чекати, морала се напустити нада да ће се бродоломци овом приликом моћи спасти. После дужег саветовања са капетаном и официрима брода, морали смо напустити острво, па окренувши брод правцем на југ, заповити пуном брзином у правцу удаљеног острва Буве (Bouvet), које се сматра као најосамљенија тачка на кугли земљиној.

На путу у правцу тога острва није се ништа видело осим бескрајне океанске површине и час наоблаченог, час ведрога, бледим сунцем обасјаног неба. На томе дугом путу капетан брода је давао обавештења о острву Гоф, на коме, истина, он никад у животу није био, ма да је у својој дугој морнарској каријери пловио по свима океанима, али је пре поласка на ово путовање дао себи труда да се тачно обавести о свима острвима на која ћемо у путовању наилазити.

Према капетановим обавештењима, острво је потпуно пусто, и то од увек. На њега никад није пристао ни један од бродова експедиције које су ишле у јужну поларну област или се из ове враћали. На острву нема живог створа, осим за храну неупотребљивих морских птица; нема никакве вегетације, па ни воде за пиће, због које би можда који брод и пристао ради снабдевања њоме. Међутим, у неколико махова било је на њему бродоломника, које су китоловци у проласку спасавали, примивши их на свој брод, поред све скућености места на њему.

Да би се колико толико помогло бродоломницима, ако их кадгод буде (а као што је напред поменуто, изгледа да је такав случај био и у време нашег приласка острву), један брод китоловац је пре неколико година застао код острва, истоварио на њега повећу количину хране у облику двопека и консерава, прикупљене добровољним прилозима у Енглеској и Норвешкој, сместио ту храну у једну пећину на којој су китоловци наслаганим каменом зазидали улаз и у близини складишта утврдили плочу на којој је све то било означено. Они су у пећини оставили и један укоричен записник са писаљком, да би бродоломници могли исписати шта се са њима десило. Вероватно да је та остава одржавала животе невољника које смо ми морали напустити њиховој судбини, али који су, тако исто вероватно, досада већ спасени од каквог брода китоловца.

7. У *правцу острва Буве.*

Напустивши острво Гоф, наставили смо путовање право на југ, у правцу поменутог најосамљенијег острва на површини земље, острва Буве. Имали смо нарочито намеру разгледати велику, модерну, китоловну станицу на њему, за коју смо били обавештени да је ту постројена и да у тај мах ради пуном паром.

Али до острва нисмо могли допрети. Са једне стране, сапутници су у путу проценили да, према његовој удаљености, не би се могли у уговорено време вратити у Европу. Са друге стране, брод је почео сретати све гушће, веће, збијеније ледене

масае које су ветар и водене струје гомилали из јужне поларне области на север. Била је опасност да у пролазу између или поред тих маса коју од њих ветар или бура тресну о брод и провале га, или разбију.

После дугог саветовања и предомишљања буде одлучено да се одустане од даљег путовања у правцу острва Буве и да се, окренувши брод у правац севера, најкраћим путем вратимо у Европу. Тачка на океану, до које смо били допрли, а коју је капетан брода инструментом одмах одредио, налазила се на $42^{\circ} 15'$ јужне ширине и $8^{\circ} 10'$ западне дужине. Брод је одмах затим описао полукруг и капетан је умољен да се до Европе никако више не задржавамо. Жалили смо и увек ћемо жалити што се није могла искористити прилика да се види, како кажу морнари, „место коме је и ђаво казао лаку ноћ“. Али се другојаче није могло и с тиме се морало помирити. Нешто смо утехе ипак нашли у томе што нас је капетан сазвао у велики салон брода да нам исприча све што зна о острву Буве.

Забачено острво, потпуно осамљено усред немерног океана, налази се на $54^{\circ} 26'$ јужне ширине и $3^{\circ} 24'$ источне дужине. Њега је 1789 године пронашао француски морепловац Буве (Bouvet), и дао му своје име. Исто име је дато 1896 године једноме новоме великоме француском ратном броду од 12.000 тона, који је за време светског рата потопљен пред Босфором.

Француски морепловац је само из даљине спазно осамљено и пусто острво, у то време окружено великим леденим масама и леденим брдима.

Није му се могао приближити, па му је само са приближношћу са којом се то могло учинити, одредио место на својој маринској карти. Велики енглески морепловац капетан Кук узалуд га је тражио кад је са својим бродовима наишао у близину тачке коју је обележио Буве. Тек 1825 године енглески бродарски капетан Нориус нашао је у близини тога места дотле проблематично острво, дао му име Ливерпул и присвојио га у име Енглеске.

Капетан Нориус је, искрцавши се чамцем на острво, провео на њему недељу дана, не могући се вратити на свој брод због јаке буре и око острва нагомиланог леда. Он управо није ни знао да је то острво Буве, па мислећи да је то какво ново, дотле непронађено острво, дао му је горе поменуто име. Морепловци нису за дуго време били начисто с тим да ли су 'та два острва, Ливерпул и Буве, у ствари једно исто, јер у онако очајним приликама, при сталној магли, бурама, огромним леденим просторима на којима се санте, гоњене ватром, најахују, нагомилавају и праве масе које се не разликују од каквог острва, врло је тешко и готово немогућно оријентисати се у томе погледу. Једна таква повећа ледена маса, као што је она на коју је 1910 године наишао брод Terra Nova Скотове експедиције, имала је дужину око сто километара и није чудо што је на први поглед сматрана за острво, док се није мерењима утврдило да се она креће.

Код острва Буве застала је 1918 године једна немачка научна експедиција, на броду Valdivia обележила му на морској карти тачан положај и

овлашно га разгледала. Неколико учасника експедиције провело је на острву нешто више од недеље дана. Том приликом састављена је овлашна карта острва, измерене су му димензије и висине његових највећих узвишења. Нађено је да му површина износи око 100 квадратних километара, да му висина највишег брда износи 935 метара итд.

После светског рата Норвежани су у тој области предузели интензивни лов китова, па им је требала једна сувоземна база за ту индустрију. На дан 1 децембра 1927 године један њихов брод је истурио норвешку заставу на острву Буве, а идуће 1928 године велико норвешко предузеће за китолов подигло је на острву топионицу за китове и станицу за своје ловачке бродове. О томе је затим норвешка влада известила енглеску, која је, после дужих дипломатских преговора, уступила норвешкој држави своја права на острво. Читава војска од ловаца китова и топионичара масти, којом управљају ловачки стручњаци, инжењери и технолози, ради данас на острву Буве и једанпут годишње шаље на европска тржишта хиљаде тона китове масти, добијене од хетакомбе побијених китова.

За китоловну станицу на острву Буве везана је једна необична авантура, која је претпрошле 1933 године начинила сензацију у свету морепловаца и ловаца китова. Један инжењер норвешке китоловне компаније, Христензен, превалио је те године пут од острва Буве до северног Гренланда за тридесет дана, чиме је постављен рекорд за морепловце свих времена и свих народности.

То је било у прилици и на начин који нам је капетан брода до појединости испрчао.

Инжењер Христензен је, изаслат на острво Буве да врши надзор и контролу рада фабрике за топљење и прераду уловљених китова, стигао на острво првих дана месеца априла 1933 године. Он је био власник једнога патента за котлове у којима се топи китова маст; патент је имао за циљ да топљење убрза, а да у исти мах у што јачој мери искористи све делове огромног китовог тела. Инжењер је стога био главна личност у предузећу и за сваку техничку појединост и особље и управа морали су се обраћати њему.

У исто време, кад је Христензен са јужном ловачком флотилом предузећа отпутовао за јужну хемисферу, где ће флотила обављати лов китова, друга једна, северна флотила истога предузећа кренула је за северни Гренланд, где је оставила свој велики топионички брод, па су се њени мали парни и моторни ловачки бродови растурили по леденоме мору између Гренланда и Шпицберга да траже и лове китове. У тој су области данас врло ретки крупни китови, познати у свету китоловаца као „гренландски китови”, којих је некада у тим водама било у изобиљу, али има још доста омањих китова „баленоптера”.

Међутим, кад је пловна фабрика поред североисточне обале Гренланда отпочела свој рад топећи раскомадане делове уловљених китова, које су јој свакодневно довозили ловачки бродови, на котловима, који су били конструисани по систему Христензена, покаже се дефект због кога је морао одједном застати целокупан посао. И ловачки бро-

дови су морали обуставити лов, јер уловљени кит мора се прерадити за најкраће време. Предузеће се нашло у великој неприлици и није знало како да се из тога изађе. Шта да се ради? Једина личност која би могла спасти ситуацију, био је сам власник патента, инжењер Христензен, али он се у тај мах налазио скоро на антиподи места на коме се предузећу десила невоља. То се место налазило на једној, а инжењер на сасвим супротној тачки земљине кугле.

Управа предузећа, чије је седиште у Бергену, у Норвешкој, реши се да покуша искористити бегичну телеграфију, којом је снабдевен сваки њен брод. И она пусти кроз океанску бескрајност радиограм упућен на адресу Христензена, у коме га моли, да, чим прими депешу, без и најмањег одлагања и не гледајући на путне трошкове, крене одмах за север и потражи пловну фабрику предузећа око седамдесетог степена северне ширине и деветог степена западне дужине, и да ствар доведе у ред.

Христензен се у то време налазио на броду „Ларсен“, пловној фабрици предузећа, јужно од острва Буве. Примивши депешу, он одмах, без икаквог пртљага, пређе на један од ловачких бродова, који је баш у тај мах довукао уловљеног крупног кита, и показавши депешу, нареди капетану да га највећом брзином и не губећи ни тренутак времена, вози у најближу луку, а то је у Кептаун, код Предгорја Добре Наде, удаљен хиљадама километара од места на коме је примљена депеша.

Чим је у Кептауну изашао из брода и вратио овај на његово ловиште, инжењер је потражио аеродром у тој вароши и ускочио у аероплан који је баш тога часа полазио за Лондон преко Каира. За неколико дана аероплан је превалио 12.000 километара. и стигао у Лондон. Искочивши на аеродром у Крајдону из авиона, Христензен је одмах узео брзи воз за Глазгов, али пошто је пре тога телеграфисао једноме бродарском предузећу у томе месту да опреми и стави му на расположење један од најбржих својих бродова, који би био снабдевен бежичном телеграфијом.

Кад је стигао у Глазгов, похитао је право у управу бродарског предузећа, али ту га је дочекало разочарање. Управа није ствар узела озбиљно и требала је читава једна телеграфска преписка између инжењера, његовог предузећа у Бергену и управе бродарског предузећа, док је питање повољно решено. Инжењеру је стављен на расположење брзи брод са потребном опремом и овај се другог дана кренуо правцем на северни Гренланд.

После неколико дана путовања ухваћена је бежичном телеграфијом веза са једним од ловачких бродова китоловног предузећа, са којим је, после три дана форсираног путовања, Христензен нашао пловну фабрику на којој су га жудно ишчекивали. За кратко време од два дана и две ноћи он је успео да нађе у чему је дефект и да се котлови и њихови механизми доведу у ред. Ловачки бродови отпочели су одмах свој нормални посао, а топионичари на фабричном броду остали су да нестрпљиво чекају прву жртву ловаца. Инжењер

се одмах затим вратио у Берген одакле је после кратког бављења у њему и споразума са управом предузећа, специјалним бродом отпутовао на своју базу код острва Буве.

8. У повратку за Европу .

У бескрајној доколици у којој смо били путујући без задржавања и додиривања ма које обале у убрзаном повратку у Европу, не имајући данима и ноћима пред очима ништа друго до небо и бескрајну, мирну или узбуркану, океанску површину, лишени сваког разонођења осим читања и дугих разговора при чаши вина, нашли смо пријатне забаве у занимљивим обавештењима, која су нам, на нашу молбу, радо и љубазно давали капетан и официри брода. То су била обавештења сваке врсте, изазвана случајностима разговора при којима се прелазило од једног предмета на други без икаквог реда и система.

Тако смо, на пример, сазнали да је путем којим пловимо, често у своје време путовао данашњи најстарији брод на свету, стари енглески једрењак „Џени”. Брод је изашао из бродоградилшта крајем осамнаестог века; био је саграђен за обављање трговачких послова са удаљеним колонијама, па је неко време само за такве послове и употребљаван. Али је после неког времена постао гусарски брод који је задржавао француске трговачке бродове и ступао са њима у борбу из које је често излазио као победилац. Тај бродски Метузалем сад стоји укотвљен у лондонском при-

станишту, добро очуван и способан да предузме и најдужа прекоокеанска путовања.

Сазнали смо такође за највећег данашњег светског путника, Џека Бретбланка, који је досад, поред безбројних осталих путовања, обишао земљину куглу петнаест пута. Он је пореклом Енглец, али је као млад човек отишао у Америку, тамо се обогатио и 1904 године ликвидирао своје послове, па се онда посветио спорту о коме је дотле само сањао, путовању око света. То је данас већ стар човек, висок и сув. Има близу осамдесет година, али је потпуно здрав, крепак и необично издржљив.

Бретбланк већ више од тридесет година непрестано лута по свету, по свима, па и по најудаљенијим кутовима земљине површине, по свима морима и океанима, по свима континентима и острвима, како насељеним, тако и пустим, по северној и јужној поларној области, по дивљој унутрашњости Африке и Аустралије. Он је, и то у више махова, походио и забачена, осамљена острва са којих се ми у овај мах враћамо. Говори само енглески и тврди да се са тим језиком може обићи сваки кутак на земљи и споразумети се са онима са којима треба. Сав пртљаг што носи собом на пут, смештен је у једноме омањем ручном куферу, који он увек сам носи; са већим пртљагом било би и немогуће путовати онако како он путује. Најчешће путује бродом, због чега га добро знају сви енглески морнари који га необично воле и чине му на путевима све могуће услуге. Прошле године, кад се вратио са свога петнаестог путовања око света, приређен је у Саутхемптону,

од стране енглеских морепловаца, у његову част свечан банкет на коме је дочекан са неописаним одушевљењем.

Интересантно је да Бретбланк на својим путовањима јако пати од морске болести, од чега се целога свога дугог века није могао излечити, али га то није ни за тренутак довело на идеју да прекине са путовањима. Напротив, он каже да ће и умрети на мору, и захвалан је судбини што је и у физичкој, и у духовној и у материјалној могућности да остварује идеал свога живота.

Обавестили су нас и о томе ко је, поред великих бродарских компанија, највећи доданашњи бродовласник по светским морима. То је био енглески бродовласник Џон Елерман, један од најбогатијих људи у Енглеској, чија се имовина цени на 40 милиона фунти стерлинга. У једно време његово бродарско предузеће је располагало са близу две стотине својих парних бродова, растурених по свима морима и пристаништима. Он је своје предузеће и свој пловни парк толико имао у рукама, да је за сваки брод предузећа напамет знао робу коју овај собом носи, где је и у којој количини има истоварити, где и колико има да прими на себе утовара и т. д. Елерман је пре кратког времена умро у Диепу, у Француској, где је с времена на време долазио ради одмора.

Занимљива је и историја једнога проналаска значајног за морепловство, коју нам је испричао први официр брода. Познато је како се на морској пучини одређује географска дужина (лонгитуда) места на коме се у тај мах налази брод. Тачно подне за то место, а које се одређује а-

строномски, упоређује се са оним које показује хронометар, што показује тачно време за један сталан меридијан, на пример онај што пролази кроз Гринич. Из добијене разлике између тога двога одређује се број степена, минута и секунда што разликује меридијан места на коме је брод, од поменутог сталног меридијана.

Али, да би та одредба била остварљива и давала потребну тачност, потребно је имати на броду хронометар који са великом тачношћу показује време у Гриничу. Такав хронометар у раније време није постојао и одређивање лонгитуде било је врло тешко и несигурно. Да би се оно олакшало и било тачније, енглески адмиралитет је године 1714 расписао награду од 20.000 фунти стерлинга за марински хронометар који би, како се каже у расписаном стечају, при пловидби од шест недеља могао одредити разлику лонгитуде полазне и завршне тачке са грешком која, изражена у растојању тачака, не прелази 30 морских миља.

Тадашњи и дотадашњи највећи научници узалуд су покушавали да конструишу такав хронометар. Међу њима налазе се и имена Њутна, Лајбница, Хајгенса, Халеја и других. Оно у чему они нису успели, остварио је један обичан енглески дрводеља, Џон Харисон, из Јоркшира.

Да је знао ко се све бавио о проблему, на чије решавање га је потстрекла расписана награда, Харисон сигурно не би ни помишљао да изврши оно што нису могли извршити највећи научници. Али, не знајући ништа о томе, он се године 1728 да на посао. Материјално потпомогнут од тада-

шњег чувеног лондонског часовничара Џорџа Грахама, коме се основна идеја дрводељина одмах допала, Харисон је шест година радио на остварењу своје идеје и године 1735 поднео је адмиралитету један марински хронометар који је по његовом тврђењу испуњавао услове за награду. Инструменат је био тежак и гломазан; тежио је 72 енглеске фунте.

Адмиралитет преда инструменат броду „Септирион“ да се на њему испроба, и официри брода нађу да он функционише савршено и беспрекорно. То је учинило да Харисон добије државну помоћ која му је створила могућност да се сав преда раду на усавршавању свога проналаска. На томе је стрпљиво радио годинама, па је 1758 године поднео адмиралитету усавршени марински хронометар са сасвим новим механизмима који се и данас употребљавају у часовничарству. Поднесени модел испробан је на бродарској линији од Енглеске до Индије, и то у два маха, 1761 и 1764 године. Инструменат је био тако усавршен, да грешка на лонгитуди, онако како је тражена за расписану награду, не само да није премашила 30 миља, већ није достизала ни једну пуну миљу. Такав је резултат толико изненадио адмиралитет, да га је сматрао као случајност и наредио нове пробе са строжијом контролом. Тачност се, међутим, показала још већа но у дотадашњим пробама и адмиралитет је то морао примити као сигурно.

Али, Харисонов се успех показао још већи кад се са свога путовања око света вратио капетан Кук. Он је тада одушевљено објавио да је Харисоновим инструментом, од кога је он понео је-

дан примерак на свој далеки пут и њиме се на путу стално служио, савршено и потпуно решен проблем одређивања лонгитуда, да се он о томе потпуно уверио и да постављени проблем за морепловство више не постоји.

Харисон је после тога примио половину раписане награде, а другу је половину примио тек 1773 године, пошто је за то изгласан у парламенту нарочити закон. Умро је на три године после тога, не дочекавши да види какве користи од досуђене му националне награде. Први модели његових инструмената, начињени од дрвета и бронзе, који и данас савршено раде, са пијететом се чувају и показују у Гриничкој опсерваторији.

Поред таквих занимљивости, за време док се данима и недељама, у повратку за Европу, путовало по интензивно плавоме мору какво смо имали кад год је морска површина била обасјана жарким тропским сунцем, једна од честих тема за разговор у доколици било је питање: зашто је море плаво? Било је о томе свакојаких лаичких нагађања. Већина је мислила, а то је прастаро мишљење код свих народа, да је то зато што се на морском огледалу огледа боја плавог неба. Идеја је природна за оне што проводе век на обалама Средоземног Мора, обасјаног сунцем, и где су плаветнило неба и мора две истовремене појаве. Али како се она утврдила и код северних народа где то није случај?

Наши физичари на броду објашњавали су појаву на сасвим други начин. Сунчана светлост је састављена из зракова разних таласних дужина. Око добија утисак оне боје којој одговара таласна

дужина зрака што до њега допре. Зраци са највећом таласном дужином производе утисак црвенила; они са најкраћом изазивају утисак љубичасте боје. Са друге стране, сунчани зраци, падајући на површину мора, бивају делимично апсорбовани и то не сви у подједнакој мери. Најјаче су апсорбовани и тиме ослабљени они што одговарају крајевима сунчаног спектра, а то су они са највећом и најмањом таласном дужином. Најмање су, и врло слабо, апсорбовани зраци што одговарају средини спектра, а то су они са средњом таласном дужином; скуп таквих зракова, одбијених од морског огледала, производи на ретини ока утисак плаветнила и зеленила. Међутим, зраци што одговарају зеленој боји имају ту особину да бивају апсорбовани само од дубље воде; то би био узрок појави да плиће воде изгледају зеленкасте, јер дубина воде није довољна да их ослаби у мери потребној за њихову неосетност на ретини. Из сличног разлога, дубље воде, гледане издаље, изгледају плаве, јер зелени зраци буду у довољној мери апсорбовани и ослабљени, да би на ретини надвладао утисак плаветнила.

А то би, по нашим физичарима, било потврђено и овом чињеницом: кад се море посматра са висине какве хридине, стене или брода, често се може видети да је оно поред обале зелено, а на пучини плаво. Многи ће тада помислити да зеленило поред обале произлази од подводне вегетације на дну плитког и провидног мора. У ствари може понекад и то бити, али главни и најчешћи узрок појаве је чисто физичке природе, онај што је малочас наведен. Такво су, бар, објашњење дали

сапутници физичари на броду; за њихову тачност овде се не јамчи.

Приближујући се Европи највећом брзином коју су могле дати машине брода, сапутници и особље покренули су питање о највећој брзини коју данас може развити један прекоморски брод. И о томе је особље дало ова обавештења.

За дуго време од двадесет и две године, „плаву траку” за рекорд брзине носио је енглески брод *Mauretania*, од 32.000 тона, са 45.000 коњских снага, својина компаније *Cunard Line*, саграђен по истоме типу као његов парњак брод *Lusitania*, потопљен за време светског рата од немачке подморнице. Рекордна брзина износила је 26 чворова, што чини око 48 километара на сат.

После тог брода, који је толико време носио плаву траку, ова је прешла на новији немачки брод *Vremen*, који је достигао брзину од 28,91 чворова. Ту је брзину нешто мало премашао италијански брод *Rex*, од 51.000 тона, достигавши брзину од 28,93 чвора, што чини нешто мало више од 53 и по километра на сат, тако да је брод препловио Атлански Океан за нешто више од четири и по дана.

Напоследку и та је брзина премашена ове 1935 године. Највећи данашњи брод *Normandie*, францускога друштва *Compagnie Générale Transatlantique*, пуштен у саобраћај месеца јуна ове године, стигао је из Хавра у Њујорк за 107 и по сати, чиме су потучени сви досадашњи рекорди. Тај колос обавља сад редован саобраћај на тој прузи, са брзином нешто мањом од те рекордне брзине. Јер тешко је веровати у коликој мери пове-

ћава трошкове брода један једини чвор којим би се повећала брзина. Да би се о томе добила идеја, официри нашег брода су нам показали рачун извршен приликом проба брода *Mauretania*. Инжењери су том приликом утврдили ово: да би тај брод од брзине 23 чвора, којом врши своја редовна путовања, прешао на брзину од 27 чворова (коју не би могао одржати за дуже време), потребан је вишак горива и мазива од 40.000 швајцарских франака дневно. За већи брод *Rex* вишак би изнео још доста више. Из таквих разлога ни један брод не путује у редовном саобраћају највећом брзином коју би могао дати.

Брод *Mauretania*, дугогодишњи понос енглеске трговачке флоте, који је читав свет путника превезао преко океана, ове је године доживео свој крај. Не могући се више, у погледу путничке удобности и трошкова око одржавања саобраћаја, такмичити са новим, модернијим бродовима, брод је, по одлуци компаније, овога лета осуђен на повлачење из саобраћаја и предат у руке онима који ће га развалити, раскомадати и продати као старо гвожђе.

Ми смо, моји сапутници и ја, у повратку ове године са забачених острва у јужном Индиском океану, из Марсеља допутовали у Хавр, где смо посетили и до појединости разгледали рекордни брод *Normandie*. Колос од брода има 313,17 метара дужине, 36,40 ширине, тонажу од 79.280 тона, а тера га моторна снага од 160.000 коња. На њему је 863 кабине прве класе, 661 туристичких кабина и 445 кабина треће класе, поред мноштва раскошних салона, трпезарија разних кла-

са, шеталишта, вештачких вртова, купалишта, биоскопа, кафана и барова, трговачких радња и др. Та пловна варош је стала око једну милијарду француских франака, у коме је издатку учествовала и француска држава својом субвенцијом.

Брод је, бар за сад, док се са њиме у погледу удобности и брзине не може такмичити ни један данашњи брод, увек пун путника и огромни трошкови путовања добро му се исплаћују. Да ли ће то тако остати и онда кад се на океану буде појавио нов, још већи, удобнији и бржи брод Queen Mary друштва Cunard Line, који се у овај мах довршује у Енглеској? И хоће ли се и овај моћи такмичити са пројектованим американским колом од 100.000 тона, са предвиђеном нормалном брзином од 30 чворова?

Да би се добила ма и овлашна идеја о јачини саобраћаја између Европе и Северне Америке, нека је наведен овај аутентичан податак: пре две године, на дан 17 јула 1933 године, бродарска компанија Norddeutscher Lloyd прославила је прелазак свога десет-милионитог путника преко океана. Директор компаније лично предао је срећном путнику, студенту који је из Немачке путовао за Америку, бесплатну возну карту за пут тамо и натраг, са плаћеним свима трошковима.

ДРУГИ ДЕО

ОСТРВА ЈУЖНОГ
ИНДИСКОГ ОКЕАНА

(1935)

Т р е ћ и о д е љ а к.

ПО ОСАМЉЕНИМ ОСТРВИМА ЈУЖНОГ ИНДИСКОГ ОКЕАНА.

9. *Од француске обале до Мадагаскара.*

Ове 1935 године моји сапутници и ја преживели смо две зиме једну за другом, без лета које би их раздвајало. Једну обичну, редовну и мирну, сваки у своме месту; другу заједничку, пуну авантура. Ову смо другу зиму имали у време кад бисмо се сви, у редовним приликама, одмарали од послова и тражили заклоне од жарких летњих дана. Њу смо, међутим, провели у далеким морима од којих почиње јужна поларна област и где средина зиме пада у време кад је у нашим крајевима средина лета. То ће, вероватно, бити и моје последње прекоморско путовање. Посао, отпочет 1931 и 1934 године у северној поларној области, довршен је овога пута у јужној области. Поред тога, оно што сам за свога века нарочито волео видети, виђено је и више нема потребе за путовања овакве врсте.

Крајем пролећа ове године, наш засебан брзи брод опет нас је носио у далеке крајеве у које смо хитали, не задржавајући се онде где се доспева лако и угодно кад се за то има обичних материјалних средстава. Нема интереса овде се забав-

љати описом обичног путовања од Марсеља преко Средоземног Мора. На путу смо се сретали или укрштали са великим прекоморским бродовима компаније Messageries Maritimes, који одржавају редован саобраћај по обалама тога мора до Суецког Канала, као и са другима који су се враћали из даљних, али путницима приступачних крајева Индиског Океана, долазећи из Египта, италијанске, француске и енглеске Сомалије, са Мадагаскара, острва Реинион и острва Маурициус. Сретали смо и стизали енглеске бродове који путују за Индију, или се враћају из ове, као и теретне бродове разних народности, натоварених робом из Европе, или продуктима удаљених колонија.

У Пор-Саиду мора се сваки брод задржати због формалности које треба испунити за пролаз кроз Суецки Канал и плаћања такса за пролаз. Ту смо одмах били опкољени чамцима продаваца простирача, чипака, воћа, поштанских карата и марака, као и мењачима новца и домородцима који се нуде за вође. Одмах настаје погађање и ценкање које почиње са астрономским цифрама, а свршава се често са по којом десетином франака. И кад брод већ пође у канал, чамци још иду за њим, а веслачи прстима показују цене по којима нуде робу.

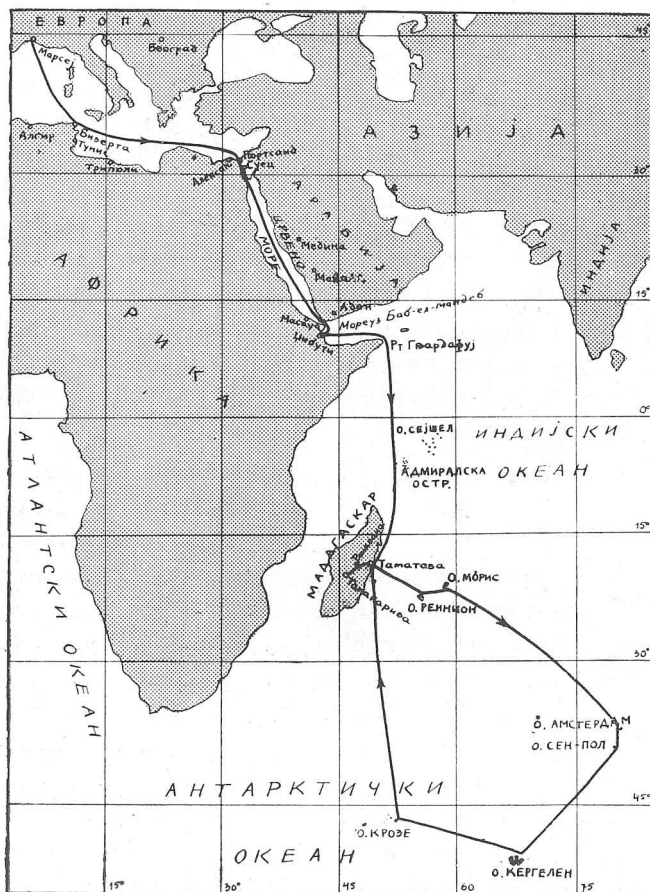
Ушавши у канал, брод је брзо прошао поред Лесепсове статуе, која као да руком позива бродове да пролазе. Иде се лагано, прописаном брзином од тринаест километара на сат, да се од таласа које би правио брзи брод, не би обурвала пешчана обала и правила плићаке који би закрчавали бро-

довима пут. Са обе стране канала отегла се недогледна пешчана пустиња, у облику дуна од песка. С времена на време спази се у даљини по која омања оаза, или караван од натоварених камила.

Затим се укаже Ел-Кантара, оаза са нешто мало кућа и великим тргом на коме каравани вежу своје каmile. То је месташце мост између Египта и Арабије, између Африке и Азије. Преко њега је некад водио прастари каравански пут. За време светског рата њега је чувала енглеска војска од Немаца и Турака који су имали намеру туда проћи за Каиро. Видели смо и трагове понтонског моста који су ови почели постављати, па су у томе били спречени.

Од Пор-Саида до близу Ел-Кантаре протеже се велико језеро Мензалех. Од Ел-Кантаре полази железнички крак за Палестину. Паралелно обали канала виде се упоредо железнички насип и асфалтирани аутомобилски друм. Не заустављајући се нигде, брод пролази поред Исмаилије, при чему се види скромна кућа у којој је, за време изградње канала, становао његов творац Лесепс. Затим се указује огромно проширење: то је језеро Тимзах, једно од горких језера кроз која пролази Суецки Канал. У Исмаилији су данас канцеларије Друштва Суецког Канала; некада је ту водио главни пут којим су хаџије из Африке ишле за Меку. На уласку у језеро чекало је на наш пролазак мноштво бродова разних народности који путују за Пор-Саид, па се ту укрштају са онима што иду у супротном правцу.

По подне пролазимо поред Серапеума, где се некад, на једноме брегу који се једва назире, на-



Сл. 23. — Карта пређеног пута 1935 г.

лазио велики храм бога Аписа. Затим наилазимо на Велико Горко Језеро, негдашњи рукавац Црвеног Мора, преко кога су, према Библији, Јевреји

са Мојсијем прегазили и прешли из Африке у Азију, пошто су последњу ноћ на египатском земљишту провели на оближњем брду Пикахироту. Сматра се за вероватно да је тај прелаз преко мора био код данашњег села Шалуф, које су сапутници посматрали са брода догледима.

Продужује се даље; пролазимо кроз Мало Горко Језеро и поред једног ратног споменика, у близини кога са лупњавом раде неколико огромних багера, продубљавајући канал ради сигурнијег проласка бродова. Прошавши поред лепога, китњастог места Тефлик, брод је стигао у Суец, јужни излаз из канала. Дужина канала износи 164 километра и бродови га прелазе просечно за тринаест сати.

После задржавања од неколико сати у Суецу, брод је пуном брзином запловио у Црвено Море. И у каналу, где није било ни најмањег ветрића, била је неиздржљива врућина. А шта да се каже за Црвено Море и за оно што нас је тамо чекало? Ту више нису помагали ни многобројни вентилатори на броду; не помажу ни поотварани прозори и врата, ни најлакша одела, ни стајање на кљуну брода, ни промаха од брзине овога. Али све се то трпељиво подносило у нади да ће бити друкчије кад се буде изашло из пакленог котла у океан, где бар неће више бити врелих пустињских ветрова.

Пловећи тако на југ, сагледали смо у даљини, на левој страни, Мојсијев Синај. Много доцније и јужније назирале су се високе и простране губишке планине. Код групе острва и острваца наспрам Масауа препречавамо пут једноме оригиналном једрењаку пуном света, са јако уздигнутим пред-

њим и задњим крајем, за који нам је речено да врши кријумчарење и продају робова из Абисиније и Еритреје за Јемен.

Прошавши поред варошице Асаб, преко које мноштво једрењака и чамаца одржавају саобраћај између Еритреје и Моке у Јемену, наилазимо на јужна врата Црвеног Мора, на мореуз Баб-Ел-Мандеб, из кога се море проширује најпре у Аденски Залив, па затим у неизмерни океан. У мореузу се испречило енглеско острво Перим, које брани пролаз и за које је везана позната историја о томе како је оно дошло у руке Енглеза. Према тој историји, дотле пусто, безначајно острво било је без икаква интереса све до почетка грађења Суецког Канала. Кад је 1857 одлучено то грађење, француска влада је нашла да ће јој то острво бити од користи као складиште угља за бродове, за саобраћај који ће се неминовно поред острва развити. Стога она пошаље једну флотилу, са задатком да, обишавши Африку око Предгорја Добре Наде, уђе у Индиски Океан, из овога у Аденски Залив, па да заузме острво Перим за француску државу. Пре но што би извршио поверену му мисију, адмирал који је командовао флотом пристане у Адену, где буде од енглеског гувернера, заједно са официрима, позван на забаву. Забава је трајала до зоре, а кад је сутра дан адмирал са својим бродовима стигао на Перим, затекао је на њему већ истурену енглеску заставу, коју је поставио, на који час пре тога, из Адена те ноћи изаслат енглески ратни брод, предухитривши у томе француску флотилу. Адмирал је тада, забринут због неизвршене мисије, потражио у близини друго место

за складиште угља, и нашао га на сомалиској обали; на томе је месту данашња лепа и културна варошица Џибути.

У Џибути је морао наш брод стати да би се снабдео горивом и свежеом храном. За оних 2—3 сата, што је ту провео, сапутници су разгледали лепу варошицу, свратили у модеран хотел, Note de France и видели железничку пругу која води за Адис-Абебу.

Кренувши из Џибути, брод је окренуо правцем на исток, запловио у Аденски Залив, па пошто је обишао Предгорје Гвардафуј, крајњу североисточну тачку италијанске Сомалије, запловио је у пространи Индиски Океан, из кога више недељама нећемо излазити и који ће нас одвести у далеке области, мету нашега путовања.

Обишавши предгорје, брод је опет променио правац и упутио се на југ. После форсиране пловидбе од неколико дана, пролазећи између многих острва на која се наилазило, указао се на далеком видуку крајњи северни врх великог француског острва Мадагаскара. Држећи се источне обале острва, брод је прошао поред доста живог пристаништа Диго-Суарец, на његовом североисточном крају, и убрзо затим стигао у главно пристаниште Мадагаскара, Таматаву. Дотле смо путовали шеснаест дана и прешли око 12.000 километара.

Мадагаскар је последња етапа где ћемо још имати додира са културом. Прва свратишта, на која ћемо после дугих, монотоних дана путовања наићи продужујући даље на југ, биће удаљена, хладна, осамљена, у бескрајности забачена пушта

острва и острвца, далеко од сваке саобраћајне пруге и до којих никаква култура још није допрла.

Велико француско острво, на коме нам се требало одморити и прибрати за оно што нас од тада чека, веће је од целе Француске. За острво



Сл. 24. — Типови Малгаша.

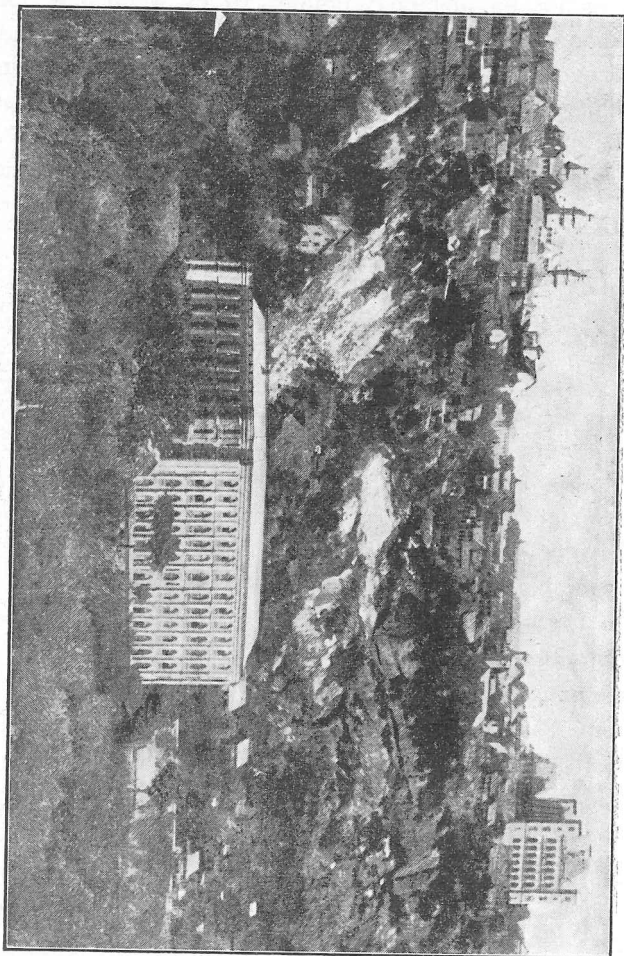
се сматра да је некад било везано не за афрички континент, од кога је удаљено свега 140 километара, већ за Аустралију, од кога је удаљено 7000 километара. О томе сведоче и геолошке чињенице, и флора острва, и фауна, и његово станов-

ништво. Птице, рептили, инсекти, немају ничега заједничког са онима у Африци. Урођеници нису ни налик на афричке црнце; то су Малгаши азијске расе, који су се на острво доселили пре много векова и који имају и свој нарочити, малгашки језик, различан од црначког. Ма да се острво налази потпуно у тропској области, и ма да је на његовим обалама врло висока температура, клима је у унутрашњости острва врло умерена, пријатна и сасвим различна од афричке.

Лепо и живописно пристаниште Таматава, у коме морамо провести 2—3 дана ради снабдевања брода, има око 15.000 становника. Дању је на њему мало света, због неиздржљиве обалске топлоте; пред вече све оживи и онда се срета мноштво носила и двоколица у којима урођеници носе или возе и мућније становнике. Високе палме и кокосова дрвета око кућа дају им пријатну хладовину. Урођеничке куће су дрвене, увек обојене, са терасом свуда унаоколо.

Од Таматаве води у унутрашњост железница нормалног колосека, до главне вароши острва, Тананариве, у коју се стиже за четрнаест сати путовања кроз простране пашњаке, бујне шуме, кланце и џунгле. То је лепа и романтична варош са 70.000 становника, изграђена на брду од 1300 метара надморске висине, за чије смо разгледање имали један дан времена. Урођеничке куће, са својим дречећим бојама и окружене дрветима, изгледају издаље гледане као да стоје једна преко друге на обронцима брда. При врху брда виде се две велике и лепе зграде, палата првога министра и негдашњи краљичин двор, данас претворен у етнографски музеј, са величанственим изгле-

дом на околину. Улице су праве, широке и чисте. Варош је пуна вртова са тропским растињем (палме,



Сл. 25. — Варош Тананарива.

бамбуси, кактуси, бананова дрвета и др.). У вароши има неколико пространих и богато снабде-

вених тргова, који се разазнају издалека по великој граји коју чине продавци нудећи и хвалећи своју робу.

Колонизирање Мадагаскара почело је још у седамнаестом веку, али испрва без великог успеха. Први су стварни успеси постигнути кад је 1831 године на острво дошао предузимљиви француски авантурист Жан Лаборд. Он је успео да се допадне тадашњој краљици острва, која му је дала могућност да развије своју необичну активност. Краљица му је ставила на расположење више хиљада робова за техничке радове на острву и он је то обилато искористио. Прокрчио је и саградио путеве, подигао мноштво фабрика за оружје, муницију, стакло, свилу, грађевински материјал и друго. И данас се на острву показују посетиоцима остаци његових високих пећи за топљење гвожђа, као и рушевине од његових фабрика.

После смрти великога колонизатора, који је умро на острву окружен својим творевинама, нестало је добрих односа између насељеника и урођеника. Чести сукоби и борбе на острву дали су повода одлуци француске владе 1883 године да француска ратна флота бомбардује Таматаву. Огорчене борбе са урођеницима трајале су две године; оне су завршене тиме што је 1885 године проглашен протекторат Француске над острвом.

Године 1894 понова је избила побуна урођеника. Она је потпуно угушена 1896 године, кад је француска војска ушла у престоницу Тананариву; тада је Мадагаскар законом проглашен за француску колонију. Краљица Ранавалона била је збачена и интернирана на острву Реинион.

Генерал Галиени, који је побуну угушио, успео је да потпуно умири урођенике и да од некултурног острва створи једну од најнапреднијих француских колонија. Обратио је нарочиту пажњу на развитак земљорадње на острву, а нарочито интензивне културе главнога продукта, пиринча, поред гајења шећерне трске, кафе, ваниле и др.

Али највеће богатство Мадагаскара лежи у огромним чопорима нарочите врсте говеда са грбом (Zébus) и у непрегледним шумама које се интензивно експлоатишу. Према попису стоке, на острву има преко осам милиона само говеди (поред оваца и свиња) што чини по два грла на сваког становника. Поред јаког извоза живе стоке, годишње се у кланицама на острву преради преко пола милиона комада говеди, а извози се око осам хиљада тона кожа.

Јака је и рударска индустрија, у којој се нарочито истиче индустрија графита првокласног квалитета. Извози се, за потребе електричне и електрохемиске индустрије, око 15.000 тона графита у све делове света.

Са Мадагаскара је нас троје сапутника понело једну непријатну успомену. Као и у многим другим тропским крајевима, природа која је издашна у лепотама и привлачностима, дала је у исто време и мноштво не само непријатних, већ и штетних, па и смртоносних ствари које те лепоте и пријатности кваре. На острву има опасних животињица на које се у нашим крајевима не би ни пажња обратила, али које могу учинити да се рђаво прође ако се на њих наиђе. Један сићушан, скоро невидљив божји створ, урођеницима добро познат инсекат,

а о коме дошљаку; и не пада на памет да води рачуна, својим уједом производи непријатне и опасне последице, од којих се кашто лечи само хируршки. На острву се одвајкада за то зна, а познаје се и лек, али дошљак о свему томе нема ни појма.

Инсекат је, у џунгли кроз коју смо пролазили идући из Таматаве у Тананариву, изабрао нас тројицу. Последице су се показале тек кад смо се вратили на брод. Оне су за једнога од сапутника биле фаталне и он је оставио своје кости на острву. Други, побојавши се за живот, одмах је прешао на брод који је истога дана полазио за Европу. Трећи је, у јакој грозници која је наступила као последица уједа, продужио са осталим сапутницима пут на југ, са кога се ипак вратио са читавом кожом.

Напоследку има кога ће интересовати и то, да је сад, пре неки дан, један аероплан прелетео из Париза до Тананариве за педесет седам сати. Тај пут износи 12.000 километара, а редован брзовозни брод га прелази за 20—25 дана путовања. Француски авиатичари Женен и Робер прелетели су из аеродрома Бурже код Париза у среду 18 децембра, у 10 и по часова ноћу, прелетели Средоземно Море, спустили се у четвртак у Сирији да би прегледали мотор, па одатле, преко Мозамбика, стигли у Тананариву у суботу 21 децембра у 8 часова изјутра, постигнувши тиме један од великих светских рекорда.

10. Од Мадагаскара до острва Амстердам и Сен-Пол.

Отиснувши се из Таматаве, брод се упутио на исток, у правцу острва Ренион. На острво је

стигао за двадесет и пет сати. Оно се налази на 20° јужне ширине и 52° источне дужине, а има потпуно тропски карактер. Елиптичног је облика и има површину од 268.000 хектара. Издиже се високо над морском површином; његове простране висоравни достижу 2000 метара висине, а поједина брда и 3000 метара. Окружено је као индиго плавим морем, које са белим, кречњачким обалским стенама даје веома живописну слику.

Морепловци седамнаестог века дали су острву име раја (острво Еден); његова романтичност је инспирисала многе француске песнике, између осталих Леконт Де-Лила, који је на острву и рођен. Бујна тропска вегетација, при свему томе што је клима умерена; чисто плаво небо, каткад проткано као снег белим облачићима, изванредно лепа брда, као у Швајцарској, и друге романтичности привлаче оне који на њему налазе идеални санаторијум. На њему је врло напредна и културна колонија, која је Француској дала значајних личности на пољу науке, књижевности, технике, морепловства и др.

Острво припада Француској. Има два већа пристаништа: Сен-Дени на северној и Сен-Пјер на јужној обали. Заставши за једно кратко време пред овим јужним пристаништем, окренули смо поред јужне обале острва и вароши Сен-Жозеф на североисток, у правцу енглеског острва Маурициус, крајње станице бродова на редовној бродарској прузи којом смо дотле ишли а на којој, са својим великим и удобним путничким бродовима, ради француска компанија Messageries Maritimes.

Острво Маурициус се налази на пола пута што води од Предгорја Добре Наде за Јаву. Оно је најпре припадало Португалцима, па су га од ових преотели Холанђани, начинивши га базом за снабдевање својих бродова који су из Европе, обишавши Африку, путовали у њихове колоније у Индији, или обрнуто. Доцније га је заузела француска компанија Источне Индије, па је најпосле припало Енглезима у чијем је припадништву и данас.

Брод је само прошао поред острва, да би се избегло губљење времена око енглеских лучких формалности кад бисмо се искрцали, па се одатле упутио пуном брзином на југоисток, у правцу острва Амстердам и Сен-Пол, која су била један од циљева овога путовања. Она су удаљена од Мадагаскара око 3000 километара, што чини нешто више од половине растојања између Хавра и Њујорка.

Путем, којим ће се одатле пловити, неће се више сретати никакав брод, нити ће се са њиме укрстити. Међутим, раније, у време једрења, ту су се често сретали и укрштавали бродови који су из Европе ишли у аустралиске или индиске воде, или обратно. Тада се морала обилазити Африка са западне и јужне стране; пловна пруга што везује Предгорје Добре Наде са поменутиим областима, пресекала је пругу што води од острва Маурициус на Амстердам и Сен-Пол.

У та стара, романтична времена, такво путовање било је читава једна вратоломна историја. Оно је трајало месецима, кашто и по годину дана, па и више, и било је испуњено непредви-

ђеним и необичним доживљајима и авантурама. Све што океан може да приреди морепловцу, овај је на дугоме путовању имао стотине прилика да искуси, често и по цену свога живота. А кад је све то срећно пребродио, брод је наилазио на морске пирате, који су крстарили по океану напрежући очи да у даљини, на видику, спазе свој плен. Требало је имати много среће па да се све те опасности преброде и доспе у далеки крај куда се пошло.

Али, и без таквих опасности, тадашња прекоморска путовања нису била ни налик на данашња. Бродови једрењаци, са ретким изузетцима, нису били удешавани за путнички саобраћај. И највећи бродови били су саграђени за пренос тоvara, европске робе или продуката колонија; о путницима се, у највећем броју случајева, водило рачуна само утолико уколико је на броду, пошто је натоварен, преостало места на расположењу. Брод је могао имати по коју уску и неудобну путничку кабину. Ова је била резервисана за најугледније путнике; остали су морали сами тражити какве било од ветрова и непогода заклоњене кутове на броду, просторе између гомила бродске ужарије, између сандука, бала и буради на палуби.

Пошто у то време није било ни консервава, ни хладњаче на броду, поглавита храна била је усољено месо, пасуљ и бисквит. А како брод није недељама, па и месецима, пристајао у места где се могло набавити нешто свеже хране, морала се употребљавати и храна која се на тропским припекама увелико почела да кварити. Вода за пиће,

пошто на броду, у то време није било апарата за дестилацију морске воде, морала се на пут носити у бурадима. Кад је због неповољних ветрова и бура путовање постајало дуже но што је при снабдевању брода било предвиђено, несташница воде приморавала је капетана да смањује количину течности која се додељивала појединцима на броду, а то је смањивање понекад ишло дотле, да је међу сапутницима долазило до отимања, туче, па и до међусобног убијања. Али, и кад је путовање текло нормално, тропске врућине су чиниле да се вода уквари. Болести су тада чиниле своје и брод се претварао у пловну болницу, а океан у гробницу. И нека се замисли како је све то морало изгледати на обичноме једрењаку који, као што је то бивало у прошлим вековима, није премашио коју десетину, или највише коју стотину тона, па није на њему могло бити места ни за кретање путника и морнара по броду! Како је морало бити онима који су у маломе кориту, на трговачким, гусарским и пиратским једрењацима, мало већим од обичних чамаца, месецима лутали по океанској пучини, по узбурканој, уморасаној пустињи, принуђени да непрестано, и дању и ноћу, и по најгорем времену, и по најбешњим бурама, без икаквог заклона, маневришу ужаријом и једрима, привезани за катарку да не би били однесени валовима који препљускују брод, бришу све што на њему нађу и играју се са њиме као са ораховом љуском!

Стари једрењаци су били саграђени од дрвета и брзо су трулили по тропским водама по којима се путовало или крстарило. Корито брода под површином воде убрзо је бивало превучено слојем

морских биљака и шкољака што су се на њега нахватале и успоравале броду ход. Тада би почињало и труљење корита које би и црви почели бушити. Вода је у танким млазевима продирала у унутрашњост брода и морала се без одмора, и дању и ноћу, избацити простим исполцем из брода; рупе су се морале затварати, а брод изнутра крпити и калафатирати. И то се све морало радити баш онда кад је то најтеже, у време бура и оркана, када је била опасност да брод буде потопљен, а кад се у томе није смело ни тренутка застати.

Данашњи парни бродови беже доста брзо пред локалном буром и често за времена излазе из опасне зоне. Кад их бура захвати, зна се да ће се моћи из ње извући, захваљујући томе што им је кретање независно од ветрова. Стари једрењаци данима и недељама нису могли изаћи из такве зоне, јер су се морала спуштати једрила да их ветар не би поцепао, или да не би покрхао катарке, или преврнуо брод. Брод неуправљан, јер крма нема ефекта кад ветар не нађе раширена платна, или је стајао у месту и био игра бесних таласа, или је наношен на подводне стене о које се разбијао и тонуо са свим што је на њему. А за све време опасности на броду су се развијале болести што долазе од оскудице и лоше хране, и прекомерне употребе алкохолних пића.

Све је то било у добром смислу измењено од кад су се, у току прошлога века, почели градити гвоздени, модерно саграђени и за дуга путовања добро опремљени, велики једрењаци „клипери”. Путовање је постало лакше, угодније и брже. Један

је такав клипер 1855 године по повољном ветру препловио Атлантски Океан са просечном брзином од 34 километра на сат. Други је прешао пут од 780 километара за двадесет и четири сата. Уговором о поштанском саобраћају између Енглеске и Аустралије, преко Предгорја Добре Наде, предвиђено је путовање од 65 дана, а први клипер који је имао да под тим условом изврши путовање, извршио га је за 63 дана, са 700 путника, 1400 тона робе и 350 поштанских врећа. А што се тиче удобности на броду, то је ствар релативна. Оно што се пре педесет и више година сматрало као удобност и луксуз, данас је најобичнија ствар без које је тешко и замислити какво иоле дуже путовање.

Али и такви једрењаци ишчезавају; ветар замењује пара или Дизел-мотор. Истина је да се и данас још може по морима срести по који старински једрењак или модерни клипер, али то служи још само за товари. А вреди се сетити да је, за дуга путовања, једрењацима дошао главе баш овај пут којим ми сад идемо. Очеvidно је да су у смени једрењака машинским бродовима играли улогу и разноврсни други разлози, али поред њих се прекоокеански једрењак могао одржати и радити још за дуго време. У мноштву случајева не игра улогу време за које ће се путовати од полазне станице до мете путовања, већ тражња да се путовање изврши са што мање трошка. За дуге путеве једрењаци имају у томе погледу неоспорно преимућство, јер их погонска снага, ветар, не стаје ништа и не захтева никакво нарочито стручно и добро плаћено особље, док машински бродови морају ба-

цити читав капитал на гориво, мазиво машина и за потребно машинско особље.

Али се то мења кад је у питању путнички, или ма какав брзовозни саобраћај, при коме се тражи на првом месту да се за што краће време и са што мање путних авантура стигне с места на место. Па и ту би се бар модерни једрењаци могли такмичити са машином да није 1869 године отворен и предат јавном саобраћају Суецки Канал. Каналом се не могу користити једрењаци, а он, међутим, скраћује пут до Индије за неких 8000 километара, т. ј. за неколико недеља путовања једрењаком. Па пошто се саобраћај тим путем не очекивано развио, а био је могућан само машинским бродовима, то су бродарске компаније бациле велике капитале на грађење и усавршавање таквих бродова и та се грана индустрије брзо и необично развила. Парни колоси, којима се данас преброђују океани, не би били ово што су, да пут за Индију и Аустралију није дао моћан потстрек индустрији брзог, удобног и сигурног путовања. Тај је потстрек учинио да машински бродови истисну и најбоље једрењаке у путничком и теретном саобраћају, оставивши им само нешто посла у изузетним приликама.

Природно је, дакле, што на путу не срећемо једрењаке који би вршили какав редован саобраћај. Тако исто је природно што не срећемо ни рибарске једрењаке; честе и јаке буре и оркани у Индиском Океану, као и немогућност да се уловљена риба ма у каквом облику превезе у исправном стању до потрошачких места, чине да је велики риболов у овим водама немогућан.

Али нисмо сретали ни парне бродове, јер ову-
да никога не води пут. Тако је испало да за време
тог путовања није се, осим неба, воде, делфина и
ајкула које су стално пратиле брод, није могло
ништа видети, па ни морских птица које занимају
путнике у великој доколици. Пут је био и сувише
удаљен од најближе земље да би се птице толико
удаљиле од какве обале.

Четвртог дана непрекидног путовања сагледали
смо у даљини белу водену пару која се издиже
високо над морском површином, за коју се од-
мах знало да означава острво обавијено маглom,
па према томе да је то острво Амстердам. После
једнога часа пловидбе брод је био у непосредној
близини острва, на коме су се кроз маглу ипак
могле назрети стеновите обале.

На острво смо наишли са његове северне стра-
не. Знало се да је најподесније место за приста-
јање Рт Хоскен, крајња североисточна тачка острва,
па смо га убрзо нашли и бацили котве на стоти-
нак метара од самог његовог врха, коме се чамцем
може лако прићи и ту изаћи на суво кад нема
јаких ветрова. То је место унапред познато рет-
ким посетиоцима острва и они увек на њему при-
стају. Место се због тога и назива пристаништем
острва, ма да ту нема ни трага од каквог при-
станишта.

11. Додир осамљених острва са светом.

Далека острва Амстердам и Сен-Пол налазе
се усред Индиског Океана, на пола пута између

Јужне Америке и Аустралије. Кад се долази са Мадагаскара, прво се наилази на Амстердам ($37^{\circ} 50'$ јужне ширине и $77^{\circ} 34'$ источне дужине), па онда, на осамдесет километара јужније од њега на Сен-Пол. Пошто су та два осамљена острва тако мало удаљена једно од другог, сваки кога је пут на нео на једно од њих, није пропуштао отићи и на друго. Њихове историје су тесно везане једна за другу; она су се сматрала скоро као једно.

Оба се острва налазе на путу бродова што прелазе Индиски Океан идући од Предгорја Добре Наде у Аустралију, и обратно. Некадашњи једрењаци, идући тим путем, радо су пролазили поред њих да би се уверили да су на добром путу и да би се контролисали капетанови рачуни о кретању и положају брода. Данашњи парни бродови, напротив, избегавају та увек маглом обавијена острва, због опасности од њихових подводних стена.

Да та острва постоје, знало се је још од првих почетака морепловства између Европе и Аустралије. Магеланови другови, враћајући се у Европу под командом Себастијана Дел Кано, спасили су кроз маглу, 18 марта 1522 године једно повелико и над морском површином високо уздигнуто острво, на сред океана, али нису могли на њега изаћи. Скоро на један век доцније, године 1617, холандски брод *Zeewolf* наишао је, опет по густој магли, на јужније и мање од два острва, које није било обележено на тадашњој маринској карти. Он је острву дао име свога брода, али тај назив није остао. Гувернер Аустралије, Ван-Димен, прошао је 17 јула 1633 године између два

острва, па је једноме од њих, већем и севернијем, дао име свога брода „Нови Амстердам”. Име „Сен-Пол”, дато мањем острву, дао је један португалски морепловац, прошавши поред њега, крајем шеснаестог века, бродом који се звао „Santo Paulo“.

У маринским аналима забележено је и то, да је 1696 године холандски морепловац Вилем Ван-Фламинг дошао на острво Амстердам да потражи посаду једнога холандског брода који је на неколико месеци пре тога пошао из Холандске на острво Јаву, па се у околини Амстердама разбио о стење и потонуо. Имало се наде да се бар један део посаде спасао на острву, али се показало да то није био случај и да нико са потонулог брода није изнео главу.

За неко време после посете Фламинговог брода сматрало се да је холандски морепловац и пронашао острво Амстердам. Тачно је, међутим, само то да је он први изашао на острво и прокрстарио га у свима правцима, тражећи узалуд бродоломнике. Ниједан се морепловац пре њега, наишавши на острво, није смео искрцати због густе магле којом је оно увек обавијено и бојазни од неиспитаних и необележених подводних стена око његових обала. Фламинг је оставио и доста тачан опис оба острва, Амстердам и Сен-Пол, а нарочито детаљан опис овога другог острва, на коме се задржао дуже но на првоме.

Од краја седамнаестог, а нарочито од друге половине осамнаестог века, почели су на острво пристизати ловци китова и фока, којих је у то доба било у тој области у великом изобиљу. То је продужено и кроз цео деветнаести век, а у

коликој се мери обављао лов у тим водама, може се оценити из тога, што је с времена на време француско министарство морине слало у ту област по који ратни брод да заштићава француске китоловце од ловаца других народности. Слично томе је чинило и енглеско министарство за своје људе.

Године 1792 једна француска експедиција под командом племића Д'Антракто дошла је на острво Амстердам у циљу да потражи трагове једне раније, опет француске, експедиције, под командом Ла-Перуза, од које није било ни трага ни гласа. Ова истражна експедиција није се могла искрцати на острво због његових подводних опасности, али је, њен вођ, са својим друговима, израдио овлашну карту острва и прикупио о њему податке који су се доцније показали као тачни. Он је тада запазио да је целу источну обалу острва опустошио ранији пожар, и закључио да су овај произвели ловци китова, што се такође доцније показало као тачно.

На годину дана доцније, два енглеска брода, под командом лорда Макартниа, а која су путовала из Енглеске за Кину, бацила су котве пред острво Сен-Пол. Лорд је изашао чамцем на острво, прокрстарио га у свима правцима, нашао на њему мноштво врелих извора и језераца и био необично изненађен кад се у унутрашњости острва одједном нашао пред неколицином белих људи, Европљана. Међу овима је био француски бродски капетан Перон, који је на острво био избачен са своја четири морнара, са брода којим је командовао. Капетан Перон је на острву провео нешто

више од три године; за то време су се његови пратиоци међу собом поубијали, а последњи је умро. Они, које је лорд срео у друштву капетана, били су неки бродоломници.

Капетан Перон, коме је, кад га је избацила на пусто острво, посада његовог брода дала пушку и нешто муниције, проводио је своје дуго време ловећи фоке које су ту у одређено време долазиле на одмор. Пред тај сусрет са лордом Макартинем, енглески ловци фока, који су били наишли на острво, отели су му преко осам стотина кожа од фока, које је он био сложио у једној пећини. Време кад није ловио употребљавао је на израду једне врло тачне карте острва и на описивање својих доживљаја. Књига је изашла 1824 године; у њој се налази мноштво тачних посматрања о клими на острву, његовој флори, фауни, вулканским појавама и др. Чудно је, међутим, то што је он у својој карти и у опису острва побркао имена Амстердам и Сен-Пол, па наместо овога другог ставио прво име. То је, међу тадашњим морепловцима, који дотле нису били у тим водама, причинило пометњу и забуну, тако да су често једно од два острва узимали за друго.

Године 1820 енглески брод *Clude*, искрцавши један део своје посаде на острво Сен-Пол, да би га прокрстарили и видели шта на њему има, наишао је на једнога францускога осамљеника који је ту сам самцит ловио и сушио рибу, па је исушену предавао рибарском броду, који је нарочито за то долазио из Реиниона на острво једанпут годишње да ту рибу прими.

Међутим, до године 1843 острва Амстердам и Сен-Пол нису припадала никоме. Ловци разних

народности, француски, енглески, дански, норвешки а понајвише американски, долазили су у њихове воде и несметано ловили. Међу њима су избијали чести сукоби, па и битке, при чему се дешавало и то да брод победилац преотме целокупан продукт лова од побеђенога. Ради заштите француских ловаца, гувернер острва Реинион изаслао је 1843 године у те воде ратни брод Олупре, са омањом посадом од моринских стрелаца, која се била улогорила на острву Сен-Пол.

Прво присвајање оба острва од стране Француске извршено је јула 1893 године. Од тога доба, а у време ловачке сезоне, на острва долази сваке године велики број рибара, ловаца фока и китоловаца, у групама или појединачно, који у околним водама обављају свој посао.

Од половине деветнаестог века на острвима су учестале и посете научних експедиција разних народности, које су или имале какав нарочити научни циљ, или су само ту свраћале наишавши на њих на својим даљим путовањима. Прва од њих била је аустриска експедиција од 1857—1859 године, на броду *Novaga*, под вођством фон Вилерсторф-Урбера. Он је најпре наишао на острво Сен-Пол, на коме се један део учесника тада улогорио и провео на острву, испитујући га, време од 19 новембра до 6 децембра 1857 године. Наишавши на дан 7 децембра на острво Амстердам, брод је ту спустио котве, али није смео приближити му се, не познавајући његове подводне стене. Учасници експедиције нису у тај мах знали да се на североисточном крају острва налази подесно место за пристајање брода и искрцавање на суво,

па су се морали задовољити тиме да по лепоме сунчаном дану чамцима дођу под високе усправне стене на обали и успужу се уз ове. Стога и опажања, која су отуда донели, нису од велике вредности.

Године 1873 на острво Амстердам је наишао енглески брод Pearl. Капетан брода и његов први официр обишли су чамцем целу обалу острва, саставили тачну карту његових контура и наишли на обали место на коме је најлакше изаћи на острво. То је место поменути Рт Хоскен, крајњи североисточни врх острва, који носи име свога проналазача, првога официра на енглеском броду.

Године 1874 дошла је на Сен-Пол француска астрономска мисија, са бродом Dives, са задатком да одатле посматра прелазак планете Венере преко Сунца. Шеф експедиције био је тадашњи бродски официр, потоњи француски адмирал Муше. Међу учасницима био је и париски универзитетски професор, француски геолог Велен, који је, за време рада астрономске мисије, извршио врло пажљива геолошка испитивања на острвима и донео собом у Француску драгоцене податке.

Острво Амстердам је у време доласка ове мисије која је ту радила од 23 септембра 1874 до 4 јануара 1875 године, било потпуно пусто. Професор Велен је био јако изненађен кад се одједном, идући својим послом, обрео пред великим чопором питомих говеда и свиња. Загонетка је доцније била одгонетнута: то је био размножен чопор који је ту заостао после сеобе на острво Реинион једнога Креола, становника острва Амстер-

дама за време нешто дуже од године дана. Креол је ту био дошао са својом породицом и донео собом све што треба за покушај земљорадње и сточарства на пустој острву. У томе је имао успеха, али га је неиздржљива и неизлечива неурастенија приморала да, после године дана бављења на острву, напусти све што је постигао и пролевео, па да се са породицом врати на Реинион.

Године 1893 француски брод Еуге оставио је на свакоме од два острва по једно складиште животних намирница за евентуалне бродоломнике. Складиште на острву Амстердам било је у близини поменутог Рта Хоскен, на коме се једино и могло изаћи на острво. На Сен-Полу оно је било у једној пећини, у самој вулканској кратери; ту је тада остављено 600 килограма конзервираног меса, 500 килограма бисквита и доста одела. Француски брод је ту затекао један велики рибарски брод који је у тим водама у тај мах ловио и солио рибу.

После тога су оба острва походиле две немачке научне експедиције. Прва је дошла 1899 године бродом *Valdivia*, враћајући се из јужне поларне области. Учасници експедиције, изишавши на острво Амстердам, били су бесно нападнути од подивљалих бикова, од којих су убили неколико комада за обнову свеже хране на броду. Друга је дошла 1903 године бродом *Gauss*, враћајући се такође из поларне области у којој је провела пуну годину дана. Она се бавила на свакоме од два острва само по неколико сати. На Амстердаму је и она наишла на подивљала говеда, размножен и подивљали чопор напуштен од

поменутог Реинионског Креола; од њих је уловљено неколико комада за бродску потребу. На Сен-Полу је учеснике експедиције гостољубиво дочекао рибар Ерман са својим рибарским момцима. Он се ту био привремено населио, у околном мору ловио рибу, солио је па, по прилици која би му се указала, слао на острво Реинион.

За време светског рата 1914—1918 године био је престао сваки саобраћај са острвима Амстердам и Сен-Пол, која су за све то време, па и за неко време после рата, остала сасвим пушта. Први брод који је после рата на њих дошао, био је француски брод *Lozège*, године 1926. Са бродом је дошла једна индустриска експедиција, коју је организовао и водио француски предузетник индустријских ловава, Анри Босиер из Хавра. Његови претци су били у своје време чувени ловци китова у северној поларној области. Од интереса је навести да је Хавр у размаку од 1855 до 1860 године послао у ту област двадесет бродова китоловаца. Почетком осамдесетих година, прошлога века Французи су сасвим прекинули са тим послом и њихових компанија је било потпуно нестало; они су изумрли код својих кућа на француским обалама, где су се морали одати риболову. Последњи власник китоловног предузећа, стари ловачки бродовласник Емил Босиер, умро је после рата у Хавру, и пред смрт, поклонио свој заостали алат и прибор за лов китова природњачком музеју у томе месту. Имао сам прилике, пре овога садашњег путовања, разгледати у музеју тај алат и прибор, обузет маштањем о злат-

номе добу великог китолова и о пролазности онога што је у то време сматрано као неисцрпно.

Потомци Емила Босиера продужили су после неколико деценија времена индустрију својих предака, али на сасвим модерној основици. Непосредна последица испитивања експедиције са бродом *Lozère* било је оснивање једне моћне компаније за риболов, лов морских ракова и лов китова у водама јужног Индиског Океана. Компанија данас има свој велики парни брод *Austral* који преноси продукте лова на европска тржишта.

12. *На острву Амстердам.*

Острво Амстердам, које се често зове и Нови Амстердам, како је гласило првобитно дато му име, а на које смо изашли код рта Хоскена, напред поменутог јединог његовог с мора приступачног места, готово је четвртасто, са површином од 50 квадратних километара. Оно је без икаквих залива и заклонитих места за пристајање бродова, што чини да је на острво уопште и немогућно изаћи при мало узбурканом мору. Врло је брдовито и има брда која достижу висину од близу 1.000 метара.

Западну обалу острва састављају усправне стеновите хридине, од којих су понеке високе и по 5—600 метара. На осталим странама земљиште се поступно спушта ка обалама, али се на овима опет завршује усправним хридинама високим до 100 метара. Ове обавијају цело острво и чине га неприступачним, изузимајући једино поменуто место на њему. Не види се ни са које стране ника-

кво острвце, али је под водом мноштво стена чији врхови кашто избијају на површину воде.

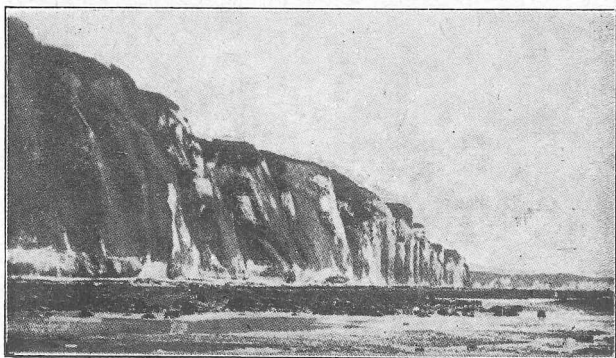
Земљиште се, идући од обале ка унутрашњости острва, непрестано пење и завршава се једном пространом централном висоравни од три ки-



Сл. 26. — Карта острва Амстердам.

лометра ширине, чија је надморска висина нешто виша од 700 метара. На неким маринским картама то је претстављено у облику купастог брда чији би врх био у средишту те висоравни, што је сасвим погрешно, На висоравни су саме баруштине од киша, са подлогом од тресета.

Острво је вулканског порекла, али са потпуно угашеном вулканском активношћу. Ретко кад да није омотано густом беличастом маглом кроз коју покаткад вири, као у ваздуху, врх највишега брда на њему, на висини од близу хиљаду метара. Кише су на острву врло честе и обилне, а преко зиме оно је покривено снегом који брзо и потпуно ишчезне још у почетку лета. Клима је умерена, само су врло јаки ветрови.

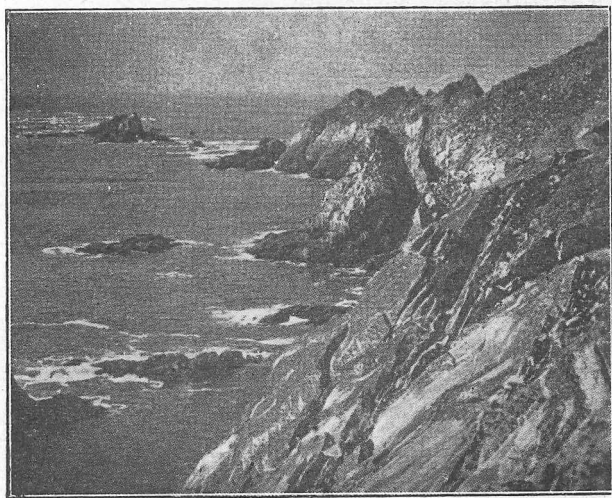


Сл. 27. — Хридине острва Амстердам.

На острву има и дрвета од којих по нека достижу висину од 4—5 метара. Некада је имало и нешто шуме, али су ову сатрли ловци китова и фока. Иначе је оно пуно траве, коју је ветар положио по земљи, тако да је врло тешко по њој корачати.

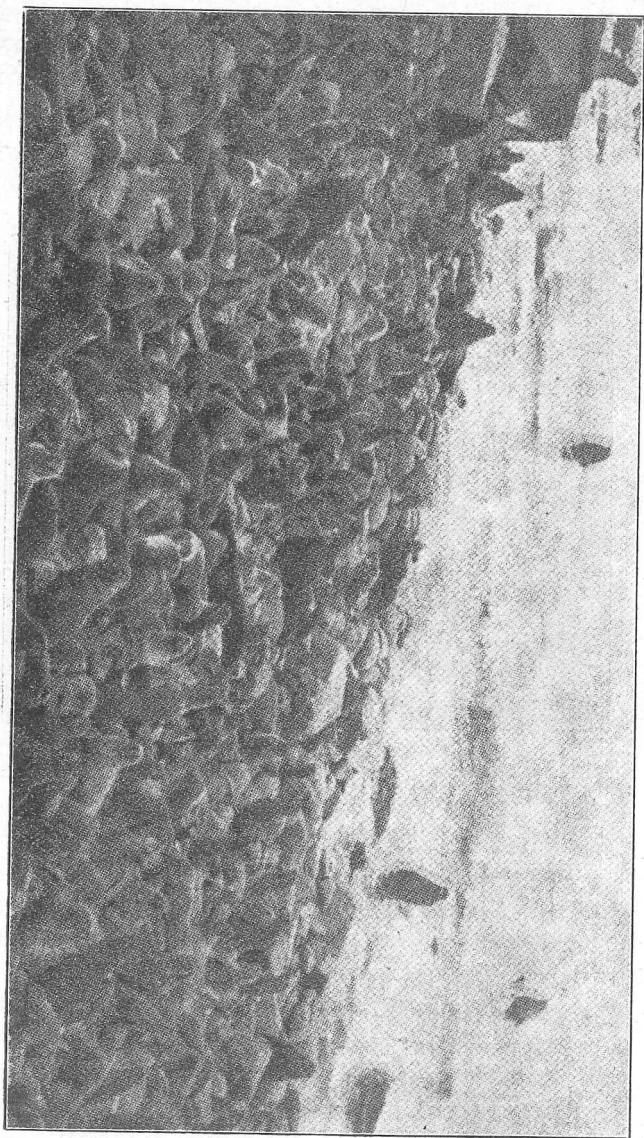
Од крупнијих животиња има само фока, отарија и морских птица. У једно доба године на острво наилазе и чопори морских слонова. Са практичног, економског гледишта, највећи интерес

острва Амстердам лежи у изванредном изобиљу риба и морских ракова (лангуста), поред његових обала и у мору око њега. Па и поред свега тога оно је ненасељено, пусто, изузимајући време кад на њега наиђу, ради снабдевања, ловци китова или фока.



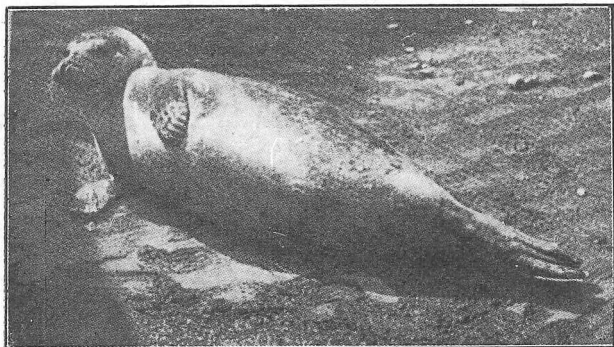
Сл. 28. — Стеновита обала острва Амстердам.

Рибари са острва Реиниона покушавали су ловити рибу у мору око Амстердама и хватали су невероватне количине рибе, али су морали одустати од таквог посла, јер је, изузимајући помешно једино приступачно место, немогућно изаћи на суво и поставити рибарске бараке за прераду уловљене рибе. Ловци китова немају потребе излазити на суво, па се стога они још и могу за-



Сл. 29. — Чопор фока на обади острва.

држати у околним водама. Они се искрцавају, и то само на Рту Хоскен, ради снабдевања водом за пиће, а ове на острву има у изобиљу, у облику језераца од кишнице, која погдешто и отичу у облику омањих поточића.



Сл. 30. — Фока на сунчању.

На једноме зиду, на рушевинама стана поменутог креолског досељеника, још се може дешифрирати један натпис из кога се види да су ту 1880 године неко време становали креолски рибари, вероватно са острва Реинион. Тако исто, у једној од многобројних пећина на острву још стоји недирнуто нешто остатака од конзерава које је 1893 године ту оставио француски брод Еуге да се нађе у невољи бродоломницима. То је складиште данас излишно, јер се на острву толико намножило подивљалих говеда, некада напуштених од креолског досељеника, да је ту лако снабдевање свежеом храном онима који би у данашње време, после бродолома, изашли или били избачени на

острво. Уосталом, и морских ракова, лангуста, има поред самих обала у таквом изобиљу, да се могу руком хватати. За исхрану на острву могу, за нужду, служити и јаја од пингвина, премда ових на Амстердаму нема много. Ми смо их сретали у малим групама, и то ретко.

Четири наша сапутника и два морнара били су одлучили да окушају лов на подивљала говеда и да које грло донесу на брод као свежу храну. Неколицина нас решили смо да их, нао-



Сл. 31. — Неприступне обале острва Амстердам.

ружани револверима, пратимо и посматрамо перипетије лова, а по потреби и да им се нађемо у невољи. Приближили смо се опрезно једноме чопору, који је пасео на омањем пропланку. Краве и телад су мирно пасли; бикови, чим су нас спазили, пошли су нам у сусрет, и ми који нисмо имали пушке, морали смо узмаћи. Мало затим зачуо се пуцањ карабина, и кад смо дотрчали, спазили смо обореног бика, кога су морнари убрзо довршили и уредили за пренос до брода.

Враћајући се из лова на брод, наишли смо на многобројне пећине, чији су улази били заклоњени крупним острвским растињем. Пећине су простране и неке од њих су прави тунели кроз стену или кроз вулканску лаву. У једној од њих наишли смо напред поменуто складиште хране за бродоломнике.

Иначе, острво је у време нашег доласка било потпуно пусто, јер је на њему већ било настало зимско доба. Нисмо затекли не само ни једног насељеника, већ ни рибаре ни ловце фока. Укрцавши се код Рта Хоскена на брод који нас је чекао под пуном паром, кренули смо на југ, у правцу блиског малог острва Сен-Пол и стигли на њега за четири сата лаганог путовања по мирноме мору.

13. На острву Сен-Пол.

Острво Сен-Пол, ма да је седам пута мање од острва Амстердам (површина му износи свега седам квадратних километара), много је више у додиру са светом и економски је важније од овога. Дугачко је пет, а широко три километра. Оно је троугласто, вулканског порекла. На источној обали се налази некадашњи вулкански кратер, данашње округло језеро од 1200 метара пречника, дубоко око 60 метара, са високим стрмим обалама, које се уздижу усправно до велике висине, тако да језеро има изглед огромног бунара. Гледано из даљине, острво се приказује као висока тамна маса која се уздиже из мора и уз коју изгледа да је немогућно бродом пристати. Међу-

тим, кад се приђе ближе, види се да има доста приступачних места.

И само кратерско језеро на источној страни острва, кад би му се улаз с мора продубио, било би изврсно склониште за бродове, јер би његове



Сл. 32. — Карта острва Сен-Пол.

високе, стрме обале давале бродовима сигурну и потпуну заштиту од ветроза и бура. Али за сад је улаз могућан само за омање ловачке бродове и чамце, а дешавало се, као што је то било 1872 године са енглеским бродом Мегега да се брод насуче на каменити праг улазећи у језеро, па да ту за навек остане. Острво је немогућно унаоколо

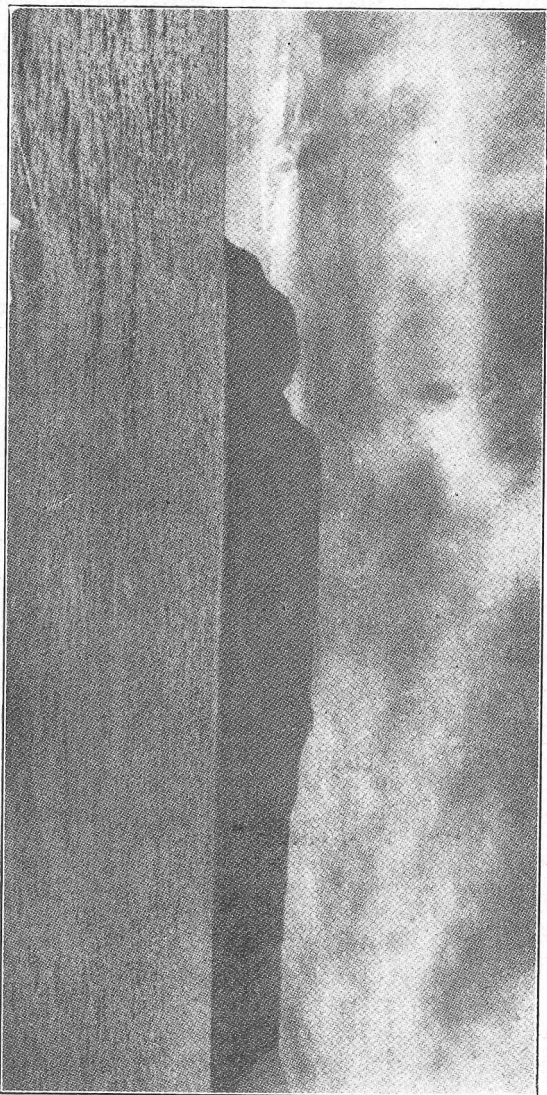
обићи идући пешке поред обале; поред омањих плажа, по којима је могућно корачати, сваки час се наилази на високе, усправне камените зидине испод којих се не може проћи, јер морски таласи допиру до њиховог подножја.

Вулканска активност на острву Сен-Пол још није угашена. Острво је пуно извора вреле воде и омањих језераца у којима вода достиже температуру од близу 100° , а која се издалека распознају по воденој пари што лебди над њима.

Клима острва је умерена, доста једнолика преко целе године, са врло великом влажношћу. Буре су врло честе, али нема циклона који су врло честе око Мадагаскара и острва Реинион. Зими су врло учестали и јаки западни ветрови. Мало острво, усред океанске бескрајности, као да је центар атракција за облаке. Није редак случај да је на пучини море мирно, небо интензивно плаво, атмосфера чиста и прозрачна, а острво је обавијено маглом, тако да се може проћи поред њега и не спазивши га.

На острву је лето од новембра до априла, зима од априла до новембра. Летња температура је просечно $10-12^{\circ}$, а зимска $5-10$. Као што се види, клима је врло умерена, а хладноће при којима се мрзне, ретке су.

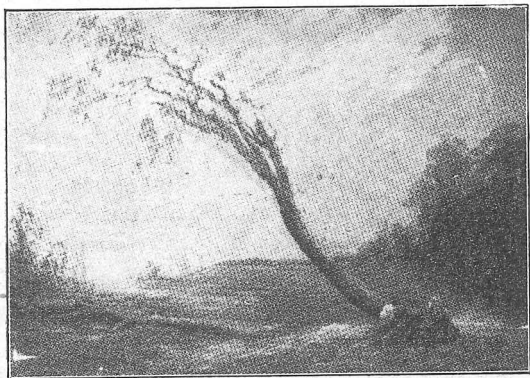
Кад брод приђе уз острво и пристане, немогућно је отети се од изненађења: на место тамне, неприступне камените масе, каква се приказује кад се гледа из даљине, појављује се доста бујна вегетација, пријатно зеленило и питомина. Флора острва, како налазе наши природњаци, састоји се из неких осамдесет врста биљака, међу којима има



Сл. 33. — Острво Сен-Пол.

и високих дрва, али искривљених и поваљаних ветром. Висока, зелена трава, такође положена по земљи од ветрова, достиже до два метра висине и формира простране зелене ливаде.

Земаљска фауна је слаба. У унутрашњости нема ни једне птице; морских птица на обалама има у непрегледним масама и разних врста. Ту су, на првом месту, разне врсте пингвина, у не-

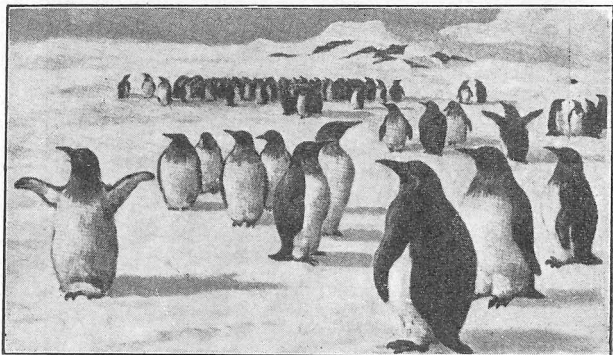


Сл. 34. — Од ветра поваљено дрво на острву.

роватној множини; поједине од многобројних њихових колонија достижу по неколико хиљада птица. Они се ту на острву расплођавају, немајући никаквог непријатеља који би им ма у чему сметао, изузимајући једну врсту птица грабљивица које им отимају јаја, и од којих се женке пингвина очајно бране.

Потсетићемо на то да lle des pinguins Анатола Франса, није ништа друго до острво Сен-Пол. Пингвини ту живе у огромним чопорима (rockeries), растуреним по разним странама острва. На једну

такву колонију наишли смо на западној обали. На другу, састављену сигурно од више хиљада пингвина, вероватно највећу што постоји, наишли смо на стеновитој хридици, високој 240 метара, која са северне стране затвара улаз у поменуто кра-терско језеро. Цело земљиште, на коме живи колонија, потпуно је лишено сваке вегетације и тако је утапкано од пингвина, као да је превучено асфалтом. Свакога дана пингвини силазе уском ста-зом, један за другим, на морску обалу и одлазе у риболов. По свршеном послу они се истом ста-зом, опет један за другим у потиљак, љуљајући се, лагано пењу на хридицу, и то пењање траје по неколико сати.

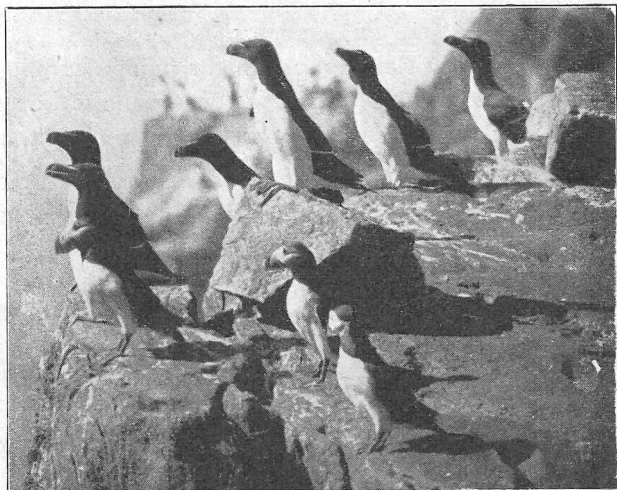


Сл. 35. — Колонија пингвина.

Женке не носе јаја на гнездима, већ ма где, на месту на коме се буду затекле. Пошто је зем-љиште стрмо, јаја се котрљају, и ако доспу до ивице провалије, стрпоштавају се са висине од преко 200 метара и на подножју хридице праве

кајгану, која се непрекидно и вековима обнавља, ширећи неиздржљив, страشان задах по околини и на доста великом растојању.

Пингвин је на суву врло неспретан и тром, али у мору је необично окретан и плива североватном брзином. Китоловци тврде да он плива



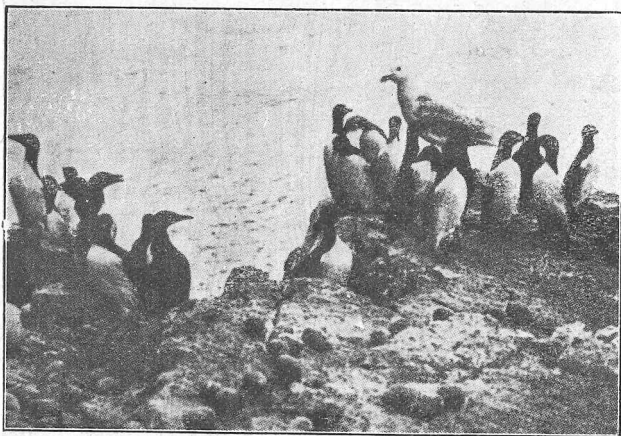
Сл. 36. — Колонија пингвина.

брже и од фокe и да лови и најбрже рибе. То долази отуда, што он при пливању снажно весла крилима; то му је, уосталом, једина корист коју има од крила. Ситније врсте пингвина могу на суву и да трче. Најкрупнија врста, краљевски пингвин, који усправљен достиже висину од једног метра, врло је тром и спор. Он не може да нађе на суву никакву храну.

Пингвин је врло мирна и доброћудна животиња. Може се ући усред пингвинске колоније, хо-

дати по њој и миловати птице; понеки ће вас само, не мрдајући с места, кљуцнути кљуном по чизми, па опет стати мирно. Кад покушате покренути их, или их подићи с места на коме су, они се почну бранити кљуном и крилима. Гледали смо их сваки дан како безбрижно, гегајући се лево и десно, пролазе поред нашег шатора идући ка мору, у лов на рибу и ракове.

Пингвини су нам приређивали најпријатније забаве, које смо могли имати на осамљеном острву. Али то је имало и својих непријатности. На првом



Сл. 37. — Морске птице на обали острва.

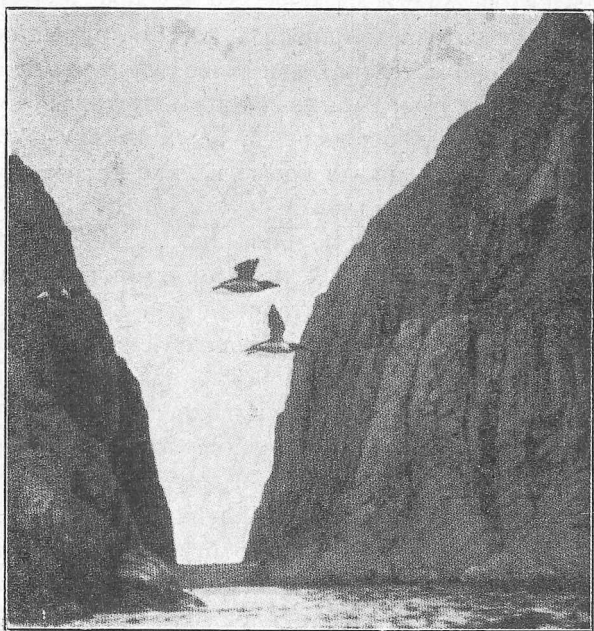
месту, са колонија допире и дању и ноћу њихова неиздржљива дрека. Затим долази страشان задах од полупаних јаја на подножју хридина на којима су колоније. Напослетку, ројеви мува које се купе на такву кајгану, чине да посетилац не може дуго остати у близини колоније и забављати се призорима што се у њој могу посматрати.

У раније време читави чопори китова кретали су се око острва Амстердам и Сен-Пол, што је у половини прошлога века привукло велики број американских и француских китоловаца, који су ту правили читаве хетакомбе од поубијаних морских колоса и враћали се својим лукама са пуним товаром китове масти. Китова још и данас има много око тих острва, а нарочито на простору између Сен-Пола и Кергелена, али китоловци, снабдевени свим што треба за велики, индустриски лов, данас радије иду још даље на југ, у ледену област антарктичког океана, да траже крупне китове којих тамо има у изобиљу.

Раније је ту такође био јако развијен и лов фока, поглавито крупних морских слонова који су, нарочито у сезони од октобра до априла, у масама посећивали ова острва. Данас је тај лов слаб и ловци свраћају на острво само ради снабдевања водом и храном (скупљајући јаја пингвина).

Највећи економски значај острва Сен-Пол долази од нечувеног риболовног богатства у водама око њега. Неколико врста крупне рибе живи у масама поред самих обала острва и због њих су често долазиле из Европе читаве рибарске експедиције. Једна од таквих риба, са врло укусним месом, врло прождрљива, достиже тежину од 50—60 килограма. Али, оно по чему је острво нарочито по свету чувено, то је богатство у морским рацима (лангусте). Због њих ту долазе сваке године, у одређено време, нарочите специјалисте из Европе, који их лове спуштајући у море велике вршке од гвоздене жице, у које рак може ући, али не може изаћи. Изобиље је тако велико, да се вршка

вади из мора сваких 5—10 минута, увек препуна ракова. У последње време подигнута је нарочита фабрика за конзерве од рака; по два рака пуне једну лимену кутију, а фабрика у јеку рада избаца месечно по 200.000 таквих кутија. Ракови су мање величине, боје као цигла. Могу се хва-



Сл. 38. — Хридине острва са морским птицама.

тати целе године, осим за једно кратко време (у октобру) кад икрају. Међутим, у тим водама нема ни трага од јастога—омара. За кување ракова у фабрици служи непосредно врела вода из оближњих врелих извора, која достиже температуру од

100°. Фабрика ради од 1929 године и до прошле у њој је, за време сезоне, било упуслено око сто раденика, већином Француза из Бретање, Малгаша са Мадагаскара и Креола са острва Реинион.

Незгода је, за оне који су се насељавали на острву Сен-Пол, велика оскудица у води за пиће. Ове има само у појединим забарцима где се она



Сл. 39. — Лов морских ракова поред обала острва.

скупља после јачих киша. Међутим, вреле воде има у изобиљу и то је велика олакшица за оне што лове морске ракове и прерађују их за извоз; довољно је да рак буде у тој води 10–12 минута, па да буде куван.

На острво су долазили, у циљу риболова, највише креолски рибари са Реиниона, који се, примамљени рибарским богатством вода око Сен-Пола, не устручавају прелазити на својим малим једрењацама неких 2500 километара што раздваја то острво од њихове постојбине.

Као што је казано, острво је за време светског рата, па и за неколико година после овога,

било сасвим опустело. Године 1928 дошли су из Француске бретонски рибари који су, у циљу да раде за рачун француске компаније Langouste Française, основали на острву рибарску компанију. Рибара је било тридесет, вођених од једног рибарског специјалисте. Понели су собом и сав материјал потребан за рад, за зграде и за фабрику конзерава. Од француске обале (пошли су из Бреста), путовали су два месеца. Успут су свратили на Мадагаскар, где је на брод примљено неколико десетина Малгаша, који су их имали помагати у лову.

Рибарима је било тешко наћи место за грађевине. Најзаклонитије и с мора најприступачније место била је обала кратерског језера, али је она врло стрма. Нађено је, ипак, као једино погодно место, подножје високих хридина на северној обали језера, где су још постојале рушевине зграда које су некада били подигли ранији рибари. Те су зграде оправљене и нове саграђене; ове су окружене вртovima у којима се могло гајити поврће за исхрану, а у једној од зграда смештен је апарат за дестилисање морске воде, како би се имало доста воде за пиће. У једној већој згради постављене су машине за израду кутија од лима, потребних за конзерве од ракова. Све је то било довршено јануара 1929 године и од тада је фабрика слала сваке године по неколико стотина хиљада кутија конзерава на европска потрошачка места. Број раденика на томе послу, настањених на острву за време рада, достигао је у последње време две стотине.

На острву је уведена и бежична телеграфија, која га је доводила у везу са светом. Ту је везу

одржавао и специјални парни брод који два пута годишње додирује острво. То је брод Australe акционарског друштва, који једанпут годишње долази из Европе, пристаје уз острво Сен-Пол месеца октобра, оставља пошту и животне намирнице, продужује пут на југ у правцу Кергеленских острва, враћа се са ових месеца маја, утоварује на себе продукте лова на Сен-Полу и продужује за Европу.

Тако су стајале ствари до пре кратког времена. Међутим, баш у време нашег поласка из Марсеља, пред париским првостепеним судом одиграо се последњи чин једне трагедије, везане непосредно за острво Сен-Пол, а која је узбудила целу Француску.

Прошле, 1934 године, као и обично, крајем тамошњег лета, радничко особље са чиновницима компаније укрцао се на брод Austral и отпутовало њиме за Европу. На опустелом острву остало је њих седморо: шест Француза (један механичар, један рибар са женом и три морнара), са једним Малгашем са Мадагаскара (куварем у компанији). Они су остављени да чувају зграде и машине, са обећањем од стране компаније да ће се брод вратити на острво Сен-Пол у заказаном року и донети им у изобиљу животних намирница.

Мала компанија од њих седморо ловила је рибу за своју исхрану, а и полако трошила своје резерве намирница. Кад није било ветра ишло се у лов на зечеве, којих има нешто мало у унутрашњости острва. И ако нису имали ни поврћа, ни алкохолних пића тако драгих рибарима и морна-

рима, насељеници су имали довољно хране до означеног им рока, нису се морали за то много бригнути, па су били потпуно помирени са својом судбину. За то време је рибарева жена добила ћерку, која је по месту свога рођења добила име Паула. То је у тај мах био радостан догађај, на острву, али после неколико дана дете је умрло, јер га мати није могла хранити.

Морнари су, пред истек означеног им рока, сваки дан излазили на обалске стене у нади да ће на видику спазити дим брода од кога им зависи живот. У ишчекивању брода истекао је и тај рок, а на видику се није ништа појављивало. Тада се подигао бесан и дуготрајан ветар који је лов и риболов чинио немогућним. Насељеници су били принуђени хранити се искључиво консервама, што је учинило да се у колонији појави опасна болест, скорбут. Један за другим, подлегли су два морнара и рибар; четвртога је на морској пучини, у риболову, захватио циклон и он се више није вратио на острво. Остали су у животу само два човека и рибарева жена, и они су били изгубили сваку наду да ће бити спасени. Једнога дана, после неколико месеци, појавио се пред острвом брод који их је све троје примио и спасао од сигурне смрти.

По повратку у Француску, преживели страдалници морали су остати неколико месеци у болници ради опорављења, па чим су из ове изашли, подигли су код суда тужбу против акционарског друштва, које их је било онако немилосрдно пустило судбини на забаченом острву и допустило да дође до трагедије. Њима су се придружиле и породице оних који су на острву оставили свој

живот, и у време нашег поласка за далеке крајеве где се одиграла трагедија, у Паризу је отпочело суђење које је јавност пратила са узбуђењем. До овога тренутка није ми познато како је та историја свршена и кога данас има на острву.

14. Од острва Сен-Пол до Кергеленских острва.

Једнога од ретких лепих дана, при сасвим утишаном мору, наш је брод оставио за собом опустело острво Сен-Пол и упутио се на југ, у правцу групе Кергеленских острва, удаљених од Сен-Пола за неких 1200 километара. Улазимо у област лова китова и свакога се часа очекује сусрет са каквим ловачким бродом. Одатле се такође отпочињу сретати све чешће ледене масе, већином ниске, али великих водоравних површина.

На ловачке бродове нисмо дуго чекали. Већ другога дана путовања укрстили смо се са једним таквим бродом, који се распознавао издалека по бурету испод врха катарке, из кога вири стражар што са висине посматра морску површину тражећи на њој догледом кита. Дали смо му сигнал да нам се приближи, што је он одмах учинио.

То је био брод китоловац Јонас, који је из Дарбана, у Наталу, ишао у јужне области Индиског Океана да лови китове. Кад се везао за наш брод, његов капетан, по народности Француз, прешао је к нама. После поздрава, представљања и заједничке чајанке, капетан нам је љубазно дао обавештења о своме броду, о компанији за коју

ради и о начину на који врши поверени му посао.

Брод *Jonas*, поред још неколико ловачких бродова, припада американском акционарском друштву *Wale Co*, са седиштем у Дарбану, важној трговачкој луци Јужне Африке. Дарбан је један од центара китоловне индустрије у морима јужне хемисфере. У њему су велике китоловне станице неколиких акционарских друштава за ту индустрију, које укупно располажу са тридесет и четири ловачка брода; међу тим друштвима најмоћнија је поменута компанија. Она има у Дарбану своју станицу за топљење уловљених китова, дело мистера Џонсона, директора компаније. Од негдашњег малог, бедног, плитког пристаништа за омање једрењаке, данас се у Дарбану развило модерно пристаниште у коме пристају и велики бродови. Пристаниште носи име Пор-Натал; одвојено је од вароши Дарбана са којом га спаја мала железничка пруга.

На молбу нас неколицине, капетан нас је превео на свој брод да га разгледамо и сам нам лично давао тражена објашњења. *Jonas* је брод са три катарке, дугачак 35 метара. Лак је, окретан и брз, као што захтева посао коме је намењен: да се што пре приближи запаженом киту, да маневрише око њега док он не буде убијен и да га, опет у што краћем року, пре но што се почне кварити, довуче до китоловне станице ради прераде. Без форсирања машине брзина му је 28 километара на сат. Машина му је Дизел-мотор, али он путује најчешће као једрењак да би штедео гориво; машину пушта у рад само кад стражар из

свога бурета на катарки да знак да је у даљини спазио кита, или кад на океану нема повољног ветра.

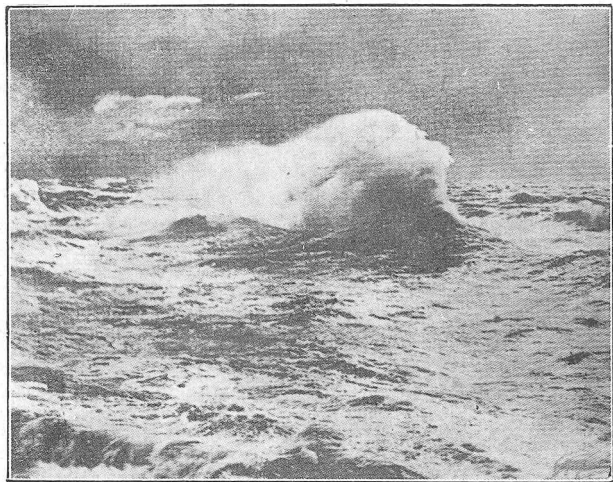
Кад је примио од компаније брод, капетан му је променио архитектуру онако како ће, по његовом нахођењу, бити најподеснији за посао који му је намењен. При дну брода су магацини за гориво и просторије за мотор. Више магацина је један спрат, са две велике просторије и једном малом; једна од великих служи и за трпезарију и за спаваћу собу целокупног особља на броду. Кад на океану бесни бура, особље се затвори у ту просторију и у њој се предаје сну, сваки у својој постељи обешеној о таван собе (хамак). Насред собе се налази дугачак сто утврђен за патос, и око њега клупе, исто тако утврђене за под. Свуда унаоколо су четвртаста удубљења, у којима особље оставља свој пртљаг. Друга велика просторија служи као магацин за животне намирнице, пушке, револвере, муницију, харпуне и бомбе за китове, резервни топ за убијање китова, резервна једрила, потребан материјал и алат за оправке на броду и др. Све је то у најбољем реду и у толикој количини да брод може провести у лову бар три месеца. Сасвим напред, на самоме кљуну брода, налази се добро утврђен страшни топ, чији метак убија и најкрупнијег кита. Поред топа стоји харпуна са бомбом, коју ће он избацити; харпуна има на своме предњем крају шиљак који ће се забити у тело кита, а на задњем крају прстен од танког челичног кабла смотаног у висок стуб.

На задњем крају брода је омања кабина са орманом, столом и клупицом; све је то добро утврђено за под кабине. У орману су инструменти потребни капетану за одређивање положаја брода: бусола, секстант, кадран и др. На столу је разастрта маринска карта области у којој ће брод ловити; остале су карте приковане за дуваре кабине. Брод је осветљен ацетиленом.

Особље брода састоји се из дванаест људи. Све су то, осим малоба, стари морски вуци који су прокрстарили сва мора и годинама врше посао ради кога су на броду. Капетан већ годинама лови китове, раније око обала Шпицберга и Гренланда, а сад у водама јужног Индиског Океана. Тако исто и три Норвежанина, морнара из Тромзоа; то су озбиљни, ћутљиви људи, поуздани у занату коме су се одали готово још од свог детињства. Од осталих један је Данац, четворица Французи из Бретање, један Ирац и један Американац из Фриска (Сан-Франциска). На броду је и једно псетанце, Кики, са којим се ловци играју у доколици кад није на видику кит. Брод већ данима плови океаном, теран ветром или мотором који тада не развија брзину већу од 20 километара на сат; ту ће брзину повећати на тридесет километара кад се буде зачуо узвик страже са катарке да је на видику кит.

Раставши се са бродом китоловцем, захвални на обавештењима која нам је дао његов капетан, а за која је од интереса имати их из прве руке, имали смо убрзо један тежак и опасан доживљај: прави, типичан „тајфун”, онакав какав бродовима зна приредити само Индиски Океан. Иако је, при овоме путовању, океан био издашан у бесним ве-

тровима, бурама и орканима, на које смо већ били резигнирано навикли, куражећи се непрестано оним што ћемо ускоро имати пред очима, кад се буде стигло до мете путовања, ипак се све то ни издалека не може упоредити са тајфуном Индиског Океана.



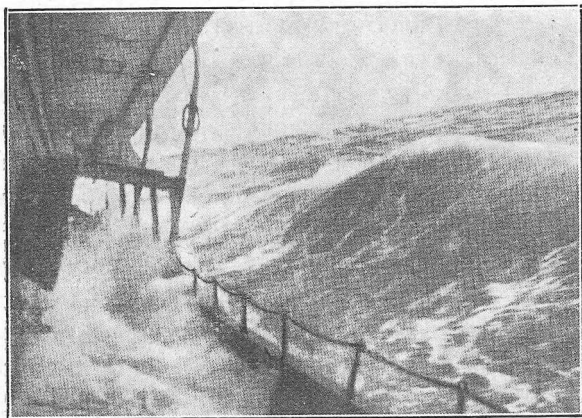
Сл. 40. — Почетак буре.

Тога дана, пред вече, барометар је нагло и јако спао. Капетан ипак није ни помишљао на какву опасност, знајући да су у то време тајфуну врло ретки. Сутра дан, рано изјутра, видело се да је барометар још више спао. Напољу, на морској површини, нема ни најмањег поветарца. Ваздух је тежак, влажан, врућ, онакав какав је у овим водама пред буру. Светлост бледога сунца једва пробија облаке. Сви предосећају да ће бити окршаја и да треба бити на све спреман.

Одједном, нагло, без икаквог прелаза од потпуног затишја, отпоче звиждање и фијукање ветра, сваког тренутка све јачег и бешњег. Брод се почео љуљати и играти по развученим високим таласима који су нас, праћени хуком ветра, дизали на своје врхове и стропоштавали у поноре, са кљуном брода стрмоглављеним право у бездан. Затворили смо се у своје кабине, не могући се одржати ни у постељама док нисмо успели да се за њих вежемо нарочито за то спремљеним опасачима. Сваког тренутка кад се брод, готово усправно стрмоглави у понор, помислило се да је ту крај и очекивало да вода продре у преврнути брод, и то прво у кабине у којима предајемо Богу душу. Споља, са палубе, чују се од вике већ промукли гласови морнара који су ту морали остати да извршују капетанове заповести, везани неки за конопац брода, неки за какву чврсту ограду, да их талас, који је препљускивао чак и димњак брода, не би собом као перце одваљао у море. Невероватно је шта су ти храбри и издржљиви људи имали да издрже, али то још није било ништа према ономе што се, опет изненада, одједном десило.

У оној хуци и тутњави одједном се зачуло нешто као потмула експлозија, и у тренутку после тога и нешто налик на рушење огромне водене бране која је дотле негде задржавала воду, па је сад са велике висине испушта у побеснело море, и то баш преко нашег брода. То је била дилувијална киша о каквој се у нашим крајевима нема ни појма, која пред собом све руши, разбија и односи у море. То и не изгледа на кишу, већ на простран и неодољив млаз воде којим се испражњује какав

огроман резервоар у облацима. А за то време, ураган је, још бешњи, крхао катарке брода, степенице, врата и прозоре на горњим просторијама, цепао платна, односио са палубе све што није на овој добро уковано или увезано.



Сл. 41. — Бурa на Индиском Океану.

И одједном, изненада, као неком чаролијом, све то престаде. Ветар се, скоро у тренутку, потпуно утишао, море се почело брзо умиривати, док је брод још неко време играо по таласима који се нису могли тренутно смирити. Одрешили смо се од постеља и појурили на палубу изненађени тако наглим свршетком драме и једва верујући да смо тако напрасно, као каквим чудом, спасени опасности из које смо мислили да нећемо изнети главе.

На палуби се имала пред очима страшна слика. Од чамаца, обешених на боковима брода, нема ни трага. Две катарке поломљене, степенице и огра-

де однесене у море; од појединих ограда остали само патрљци или по која прекрхана пречага. Крмара и матрозе, дотле везане за своја места, у тај су мах дршили; неки од њих, изнемогли од онога што су претрпели, попадали су одмах на под. Несхватљиво је како те невољнике није подавила бујица воде од провале облака. Излишно је описивати како је изгледало у магацинима брода и у кабинама где се све, што се није полупало, ваљало, котрљало са једног краја пода на други.

Драма је трајала дванаест часова. Чим је завршена, капетан је одредио положај брода и нашао да се овај налази на $43^{\circ}15'$ јужне ширине и $77^{\circ}20'$ источне дужине. Нешто мало смо били сврнули с пута, терани ветром, али то сад није било тешко исправити.

Брод је одмах био управљен у правцу Кергелена и већ сутрадан пред вече назрели смо пред собом у даљини црну пругу за коју смо знали да не може означавати ништа друго до које од Кергеленских острва. То су била два најсевернија од тих острва, којима су морепловци, што су први на њих наишли, дали име „Острва Облака.” Нешто још северније је малено острвце, које је од морепловаца, због неке морнарске историје, добило име „Острво Састанка”, али поред њега смо прошли не спазивши га. Између поменута два острва брод је, пред саму ноћ, спустио котве и ту се стало да се причека сутрашњи дан.

Кренули смо се одатле још пре зоре, да бисмо што пре угледали главно острво по коме цео архипелаг носи име. После кратког путовања пред нама се указа пространо, кршевито острво на које је,

на своме трећем путовању око света, наишао капетан Кук 24 децембра 1776 године. Висока гола брда од самих стена, каменити кршеви што опкољавају врхове кршева и брда, очајна студена пустиња, причињавају тако мучан утисак, да се није чудити што је Кук назвао острво *Desolated Island* (Острво Очајања), које му је име остало још за дуго време после тога, па се повлачи још и данас.

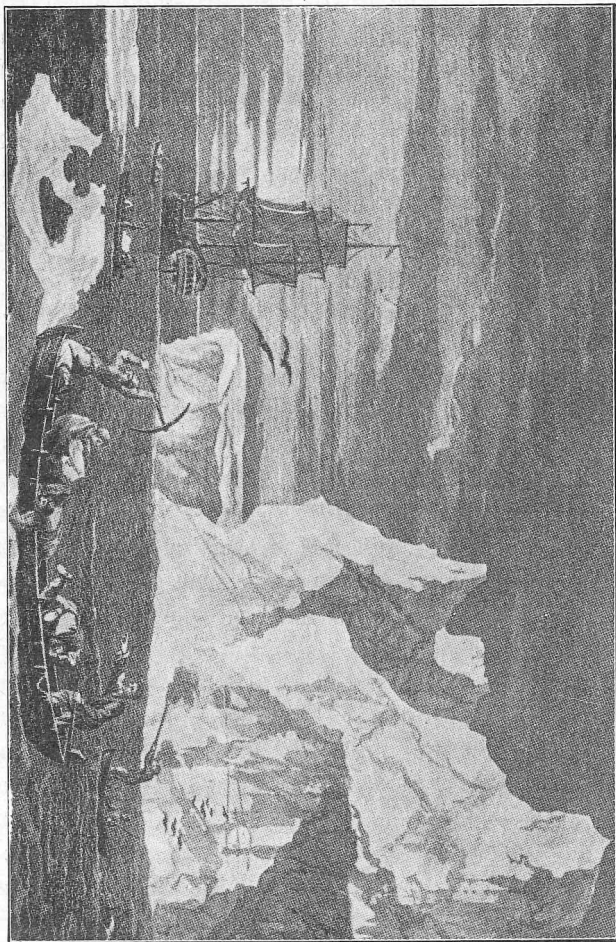
15. На острвима Кергелен.

Кергеленски архипелаг сачињавају око три стотине острва и острваца која опкољавају једно велико острво, Кергелен, по површини приближно једнако са Корзиком. То је острво на коме ћемо пробавити можда коју недељу, вршећи, поред осталих, један од послова због којих смо, бар неки од нас, дошли у ове удаљене и забачене крајеве.

Наши природњаци су се, за то време, сасвим преселили на острво, подигавши на њему привремени стан од дасака, камена и платна. Моје пословно друштво (нас смо тројица) становало је за то време на броду, јер је посао захтевао да се ради на отвореном мору, проводећи дане на брзом моторном броду, који се морао провлачити између густих, али омањих, покретних ледених санти.

Група Кергеленских Острва налази се на граници између Јужног Индиског Океана и Антарктичког Леденог Мора, између $48^{\circ}27'$ и 50° јужне ширине између $68^{\circ}30'$ и $70^{\circ}30'$ источне дужине. Удаљена је од Предгорја Добре Наде за 5300 километара, а од Аустралије за 4800 километара. Растојање између острва и Мадагаскара износи око

4000 километара, а од антарктичког континента око 2000 километара. Међутим има групи ближих о-



Сл. 42. — Кукова експедиција на Кергелену.

стрва но што су континенти. Острва Амстердам и Сен-Пол удаљена су за 1200 километара, а нај-

ближе острво Хирд удаљено је за 500 километара. То је енглеско острво, југоисточно од Кергелена, најближа земља острвима Кергеленског архипелага.



Сл. 43. — Карта Кергеленских острва.

Кергеленска острва се налазе сасвим изван свих саобраћајних путева на кугли земљиној. Једини начин да се дође до њих, то је или специјалним бродом, са којом експедицијом, или са којим бродом за лов китова. У данашње време на Кергелен

долазе из Европе два брода за прераду уловљених китова, са флотилом њихових ловачких бродића. Један од њих је Austral, који припада компанији Société des Pêches Australes, са седиштем у Хавру; други је Radioline, који припада компанији Kerguelen Sealing and Whaling Co, са седиштем у Сандефјорду у Норвешкој. Оба брода полазе из Европе у току месеца јула, обилазе Африку преко Предгорја Добре Наде и пут до Кергелена, дуг 17.000 километара, прелазе форсираним путовањем и без задржавања за шест до осам недеља. На Кергелен стижу у октобру, а то је почетак тамошњег пролећа.

Кергеленска острва је пронашао 12 фебруара 1772 године француски морепловац Ив од Кергелен-Тремарека, из Бретање, који је водио једну експедицију по јужном Индиском Океану и антарктичком мору. Наишавши на острва, он је био убеђен да је то био јужни крај једнога континента за који је мислио да га је пронашао. Тек на две године после тога, водећи другу експедицију у те крајеве, Кергелен је приметио своју заблуду, видећи да замишљени континент није ништа друго до један архипелаг острва. Он је тада острва овлаш разгледао и прогласио их за припадништво Француске.

Међутим за дуги низ година француска влада није показивала ни најмање интересовања за то своје бескрајно удаљено припадништво, далеко од свих саобраћајних путева и за чију се економску вредност мислило да није никаква. Тек кад се видело да би Енглеска била склона да та острва присвоји, француска влада је на њих изаслала

један свој ратни брод, авизо Еуге, 1892 године, који је на њима побио француску заставу и утврдио плочу на којој је назначено да је то припадништво Француске. Кад је то било учињено, у француским меродавним круговима се помишљало да се на Кергелен премести казнени завод за осуђенике на робију. То није учињено, али је 1930 године опет о томе било речи. Предлагано је такође да се ту постави складиште за угаљ, који би се бродовима пренео из Европе. Складиште би корисно послужило француским бродовима у случају кад би, у ратно доба, Суецки Канал био затворен; бродови би се снабдевали горивом на Кергеленским острвима. Али и од тога предлога није било ништа.

Декретом од 31 јула 1893 године, напред поменути предузетници китолова, браћа Рене и Анри Босиер из Хавра, добили су од француске владе концесију за Кергеленска острва, за време од педесет година. Концесијом им је дата једна врста монопола на лов сваке врсте на острвима и околним водама, и на експлоатацију рудног блага, ако га буде било. Разлози материјалне природе спречили су искоришћавање концесије све до 1928 године. Браћа Босиер су за то време чинили све што су могли да искористе концесију, али се то увек свршило без великог успеха.

Тако, године 1896 Рене Босиер је од француске владе наименован за гувернера Кергеленских острва. У путу за острва појавила се на броду жута грозница и побуна морнара. Гувернер је био принуђен да пристане у Монтевидео и да ту прода свој брод. За то време његов брат Анри, који

је остао у Француској, успе да створи потребан капитал, па се одлучи да на једном омањем једрењаку отпутује за Кергелен. Команда брода била је поверена тада чувеном белгиском поларном истраживачу Жерлашу, са којим се писац ових редова упознао приликом свог путовања у северну поларну област године 1931, и који му је том приликом дао опширна обавештења о напорима браће Босиер да остваре своје замисли. Међутим, пошто је Жерлаш био у последњем тренутку спречен да предузме команду брода, Рене Босиер није се ни кренуо на пут.

Марта 1908 године браћа Босиер су се уортачили са норвешким специјалистама за лов китова, чему је следовало оснивање једне француско-норвешке компаније, са капиталом од два милиона франака, у циљу китолова и лова морских слонова. Компанија је на Кергелену поставила своју велику станицу за прераду уловљених китова и слонова, пустила у рад неколико својих парних и моторних ловачких бродова и кад је Анри Босиер 1909 године дошао на острво, затекао је рад у пуном жеку.

За време светског рата рад је престао и Кергелен је остао сасвим пуст. Лов је поново отпочео тек 1921 године, али тада су се ствари измениле. Те је године образована једна нова предузетничка компанија за китолов у Кергеленским водама, компанија Kerguelen Sealing and Whaling Co Ltd, која је са компанијом браће Босиер учинила споразум да слободно лови у њеним водама, али да плаћа извесну суму за сваку тону китове масти, а да за обављање лова морских слонова и риболова

не плаћа ништа. Испрва је та компанија топила маст у топионици браће Босиер, а маст су преносила у Европу два брода компаније Eriuan и Sound of Jura. Али године 1926 први брод је ударио о подводну стену и био потопљен са пуним товаром масти. Њега је одмах затим заменио брод Radioléine, од 5000 тона, конструисан за пренос петролеја, а прекројен за превоз китове масти, који и данас врши ту службу. Он је у исти мах и пловна станица китоловног предузећа, под управом норвешког специјалисте Олзена. Поред те две компаније, у кергеленским водама данас ради и једна трећа која носи фирму Compagnie des Rêches Australes, чисто француска компанија са капиталом од 1,200.000 франака, под управом Анриа Босиера.

Као што се види, Кергеленска Острва нису данас онако очајно пуста, каква су била пре неколико деценија. На њих су, уосталом, долазиле и научне експедиције кад год их је пут нанео у ту област. Прва од њих била је чувена Кукова експедиција о којој је напред била реч. Али прва научна експедиција у правој смислу те речи, била је она коју је 1840 године, на бродовима Erebus и Terror водио чувени поларни истраживач Сер Џејмс Рос. Та је експедиција донела собом прву научну грађу за познавање Кергеленских Острва. Затим су године 1874 три астрономске експедиције: енглеска, америчка и немачка, изабрала та острва за посматрање појаве преласка Венере преко Сунца. Том приликом је брод експедиције Challenger, под командом капетана Нерса, сакупио драгоцен материјал за научно испитивање Кергеленских Острва.

У то време је дошао на острва и париски универзитетски професор, геолог Велен, придодат напред поменутој француској астрономској мисији под командом потоњег адмирала Мушеа. Велен је ту дошао са острва Сен-Пола, на једноме норвешком броду који је ловио китове, и остао је на Кергелену две недеље, искористивши то време за геолошка испитивања на острву.

Године 1898—1899 немачка експедиција на броду *Valdivia*, која је пре тога испитала забачено и пусто острво Буве у Атланском Океану, наишла је на Кергелен, искрцала на острво своје природњаке и остала ту неколико дана вршећи ботаничка и зоолошка испитивања.

Месеца јануара 1902 године на острва је приспела немачка експедиција, на броду *Gauss*, коју је водио доктор фон Дригалски. Експедиција је ишла у антарктичну поларну област и свратила је на Кергелен да би се брод снабдео угљем који је ту пре тога за њега истоварио један француски брод; овај је брод ту оставио и чопор сибирских паса које је експедиција собом узела за потребу путовања саоницама по поларном леду. Пошавши са Кергелена за поларну област, крајем јануара 1902 године, експедиција је на њему оставила неколико својих учасника да проуче острво, и неколико морнара да научницима буду на услузи. Ти су људи рђаво прошли; поразбољевали су се од скорбута и неколицина су помрли, међу којима је био и немачки научник доктор Енценспергер. Они што су то преживели, били су спасени од једнога немачког брода нарочито изаслатог на Кергеленска Острва да их прими и превезе у Европу.

Године 1909 на Кергелен је дошао напред поменути француски предузетник китолова, Анри Босиер, бродом Jean - d'Arc, у циљу индустриског проучавања острва. Том је приликом нашао на острву угаљ и проучио прилике за индустриски лов. Мало пре тога наишао је на острво француски поларни истраживач, доктор Шарко, на једноме малом једрењаку од свега 45 тона и са посадом од четири морнара, под командом капетана Ралие-ди-Бати. Та је мала, али за науку значајна експедиција остала на Кергелену више од године дана и донела собом у Француску драгоцен материјал за познавање острва.

Године 1913 капетан Ралие-ди-Бати је поново, том приликом сам, дошао на Кергелен, на једноме једрењаку од 75 тона са помоћном машином за случај кад не буде имало повољног ветра. Он је имао за нарочити задатак да доврши хидрографско проучавање кергеленског архипелага које је била готово привела крају експедиција Шаркоа. Карта, коју је том приликом израдио, неоспорно је најбоља доданашња карта архипелага и она данас служи као основица за проучавање те области. На њој су означене дубине добијене честим и тачним сондирањем, што карту чини драгоценом за морепловце.

У последње време су учестали доласци експедиција на Кергеленска Острва. Нека је, међу њима, поменута француска експедиција на броду Oural у циљу биолошких испитивања. Године 1928 приспео је на острва француски инжењер-геолог Едгар Обер-Де-Ла-Ри, са својом женом,

послат од француске државе да доврши геолошко проучавање острва. Инжењер је провео пуне четири године на острвима Амстердам, Сен-Пол и Кергелен, и са успехом извршио поверени му посао.

Године 1930 на Кергеленска Острва је дошла енглеска експедиција, са бродом *Discovery*, коју је предводио Сер Дауглас Мавзон у циљу проучавања прилика за лов китова. Том приликом је хидроавион експедиције прелетео преко острва, и то је био први такав лет.

Нека је још поменуто да Кергеленска Острва данас стоје под управом француског генералног гувернера на Мадагаскару, чија је резиденција варош Тананарива, удаљена преко 4000 километара од ове области.

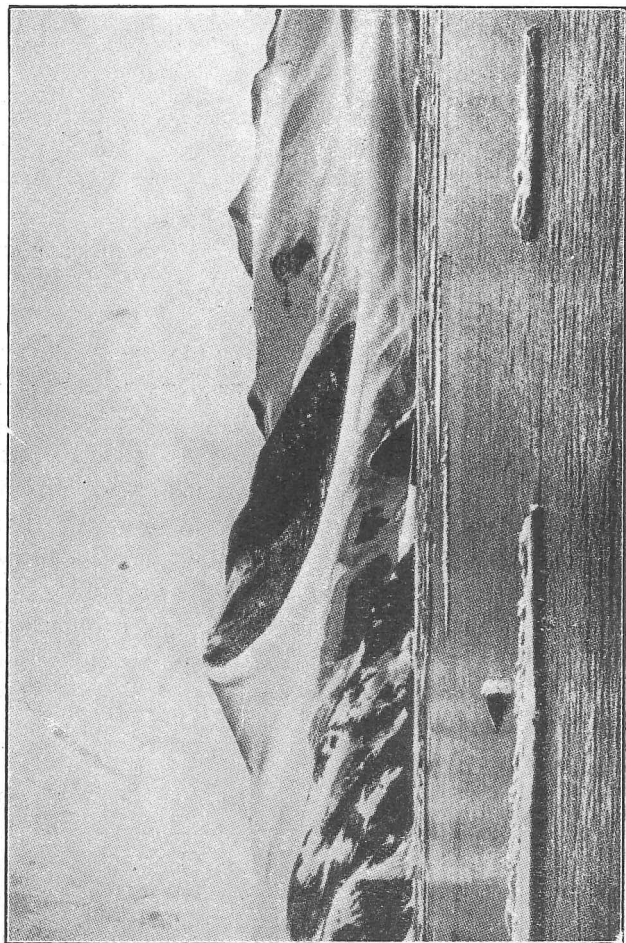
*

* *

Данас, кад су Кергеленска Острва прилично добро проучена и кад се на њима развила велика ловачка индустрија, она нису баш онаква како су оставила утисак капетану Куку који их је назвао „острвима очајања”. Клима је острва доста умерена, без претеране и хладноће и топлоте. Најхладније је од маја до августа и тада се средња температура одржава у близини нуле, ма да покашто има и јаких мразева. Од септембра температура се диже, достиже у фебруару свој летњи максимум, па од марта поново почиње опдати. У лето је између 0° и 10° ; није никад запажено да прелази, ма и тренутно, преко 20° .

Али, пошто се острва налазе насред неизмерног јужног Индиског Океана, незаштићена ника-

квом континенталном масом, изложена су преко целе године сталним и јаким ветровима. Ти ветрови и чине да је бављење на њима веома мучно, тешко



Сл. 44. — Обала острва Кергелен.

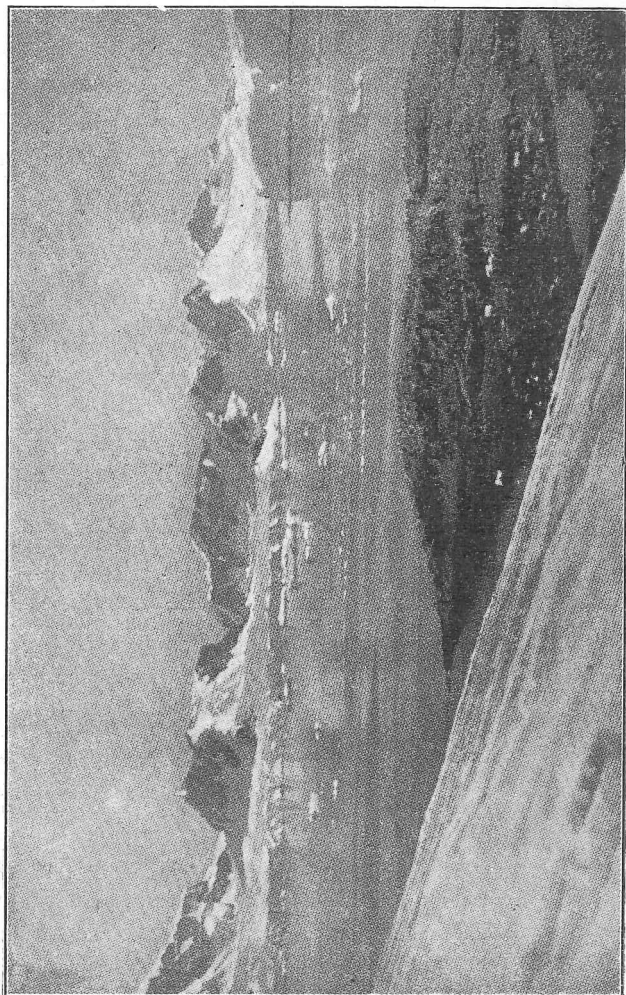
издржљиво. Због ветрова не може се на острвима одржати ни једно дрво, иако би то било могућно према температури и свима осталим приликама. Инсектима су закржљала крила, јер их због ветрова не могу употребљавати. Стене на обали су истругане, местимице и углачане, од обалског песка који вековима дижу ветрови са плажа.

Буре, урагани и циклони су врло чести. Утврђено је да су Кергеленска Острва један привлачни центар за атмосферске депресије. Барометарски притисак при тим депресијама силази до 730 мм. а године 1909 сишао је једнога јануарског дана на 725 мм.

Небо је увек наоблачено; врхови брда ишчежавају у облацима. Кад се врхови укажу у ваздуху, то је увек знак јаких ветрова за сутрадан. За време летње сезоне ретки су дани без кише, а за време зиме дани без снега. То се објашњава тиме што су и зими, и лети око острва и између њих огромне масе леда које, или се ту формирају (као што је ту случај зими), или ту наилазе (као што је то лети) и задржавају се, долазећи из антарктичне поларне области, ношене океанским струјама и гоњене ветровима; те масе леда проузрокују расхлађење и згушњавање водене паре које је увек пуна атмосфера, и пара се таложи у облику кише или снега.

На брдима, каменитим и потпуно голим, постоји једна зона вечитог снега који се никако не топи; та зона почиње отприлике од 700 метара висине. Испод те висине снег се делимично или потпуно топи, тако да је на тим просторима могућно и нешто вегетације.

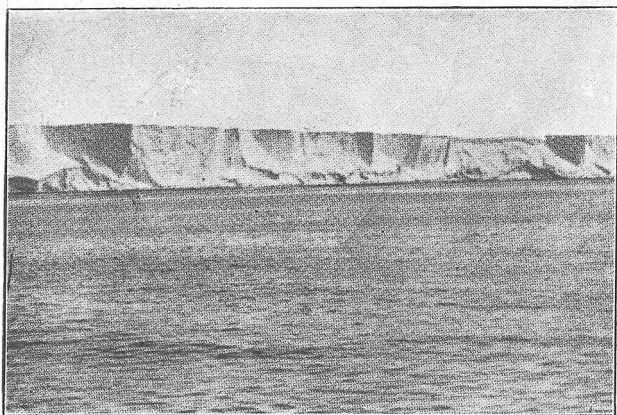
Има и глечера; сва брда виша од 900 метара имају своје глечере. Сви су глечери искључиво



Сл. 45. — Обала острва Кергелен.

на великом острву Кергелен, јер само оно има тако високих брда. Глечери се ретко могу из даљине сагледати, јер су брда, што их имају, готово непрестано обавијена облацима.

До Кергеленских Острва допиру и ледени брегови (icebergs) из јужне поларне области, нанесени на њих струјама и ветровима. Док су ледени брегови северне поларне области права и висока бр-



Сл. 46. — Плочасто ледено брдо.

да, јер постају срозавањем и клизањем ледених маса на брдовитоме Гренланду, дотле су они из јужне области плочасти, јер постају откидањем маса са плочасте јужне банкизе.

Са климом и атмосферским приликама у непосредној вези је биљни и животињски свет на острвима. Флора је под непосредним утицајем поменутога два фактора. То је већином обична трава, поваљана ветром по земљи, нешто мало врло ни-



Сл. 47. — Обала острва.

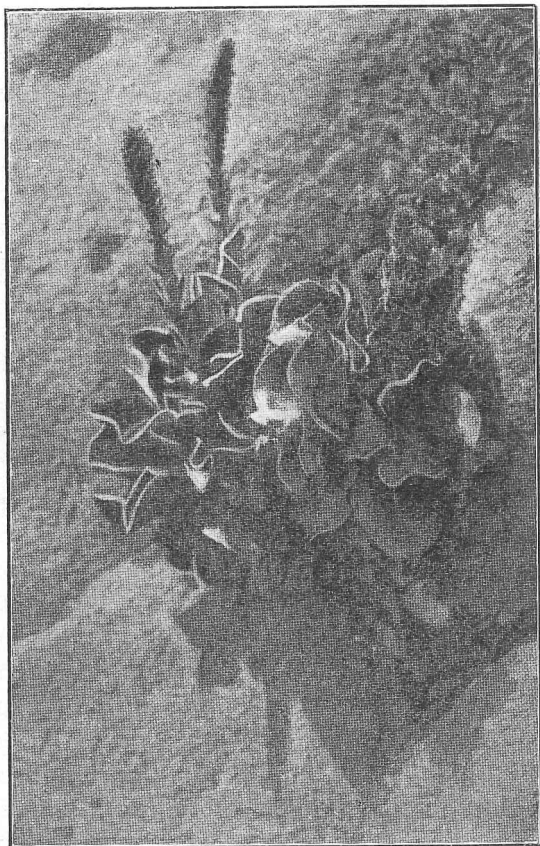
ских биљака са цветом и доста велика разноврсност маховина и лишаја. Најинтересантнија је биљка „кргеленски купус“, кога има у изобиљу и који расте у висину до једнога метра, а достиже свој потпуни развитак у јануару. Та је биљка од велике користи за ретке становнике Кргелена, искључиво ловце и прерађиваче продукта лова. Она се може употребити за храну као и свако поврће. Међутим, најинтересантнија биљка на острвима је једна врста дивље руже, која у заклонитим местима заузима велике просторије, достиже висину од четрдесет сантиметара и јавља се у бокорима.

Животињски свет на Кргелену састављен је готово искључиво из морских птица и неколико врста фока, а у одређено доба године његове воде посећују китови и морски слоновии. Има нешто мало и подивљалих паса и зечева од којих они живе, а и једни и други су раније унесени на острво од рибара и ловаца, па су се ту аклиматизовали и размножили.

Морских птица има у невероватном изобиљу и у великој разноврсности. Ту су на првоме месту безбројни пингвини, којих има разних врста. Живе у густим колонијама, неке врсте на плажама острва, а неке на високим стенама поред обала. Врло су мирни и питоми, јер немају да зазиру ни од каквог непријатеља. Неспособни за летење, изванредни су пливачи, и идући за рибом прелазе преко дана велике морске просторе.

Затим долазе албатроси, крупнији од пингвина. Имају велика крила и лете врло лако и брзо, а на суву су неспретни и треба им доста муке и времена, па да са земље полете. Поред њих су

гоелани, који живе у непрегледним масама поред обала острва, хранећи се искључиво рибом и правећи паклену грају кад се пролази поред њихових гнезда.



Сл. 48. — Кергеленски купус.

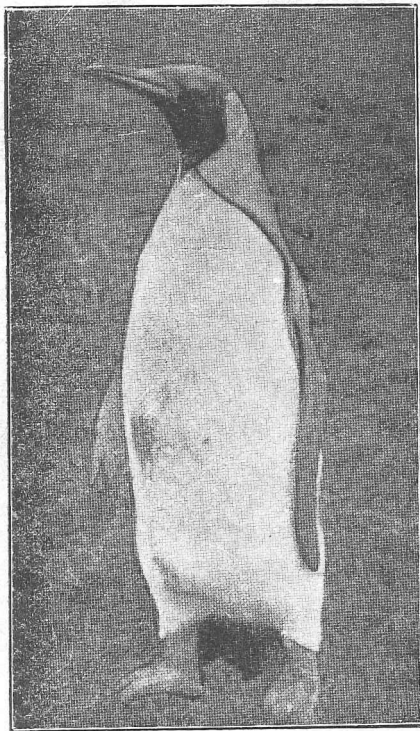
Једина птица грабљивица на острву је једна врста црног орла (*Megalestris*) која, раширених

крила, достиже величину од једнога метра. И та птица живи у великим гонилама поред обалских стена, не улазећи никад у унутрашњост острва. Она напада све остале врсте птица, односећи им младунце из гнезда. Тако исто напада и зечеве којих има у близини обала, у удолинама где расте поменута биљка пузавица. Та је птица опасна и за човека; кад се човек приближи њиховим гнездима, прва од њих која то спази, нада дреку и побуни све остале, па ове у маси нападну на пролазника, налетајући увек право на очи. Не расте-рује их ни пуцањ пушке и једино их се човек још којекако може одбранили добрим штапом, а по-најсигурније бегством у унутрашњост острва у ко-ју оне никад не залазе. Та је птица једини живи створ опасан за човека и за животињски свет на острву.

Поред обала острва живе такође у великим масама и тако зване „птице буре”, петрели, који праве своја гнезда дубоко у земљи и кад се крену у лов на рибу, затрпавају ову у песак. Око бро-дова који топе китову маст увек има хиља-дама петрела који ишчекују да им се са брода баци који остатак сланине или меса од исеченог кита. Кад ловци оставе уловљеног кита на по-вршини воде, пошто су му у тело забили шипку са заставом да би га издалека могли спазити кад дођу по њега, па оду даље да лове, кит буде за тили час покривен петрелима, који му кљуновима кљуцају дебелу кожу покушавајући да је пробију. И онима, што секу кита за топљење, тешко је од њих одбранили се; толико мноштво птица навали на раскомадане делове колоса, да се мора напу-

стити посао и терати од кита облак од петрела, кашто и од других морских птица.

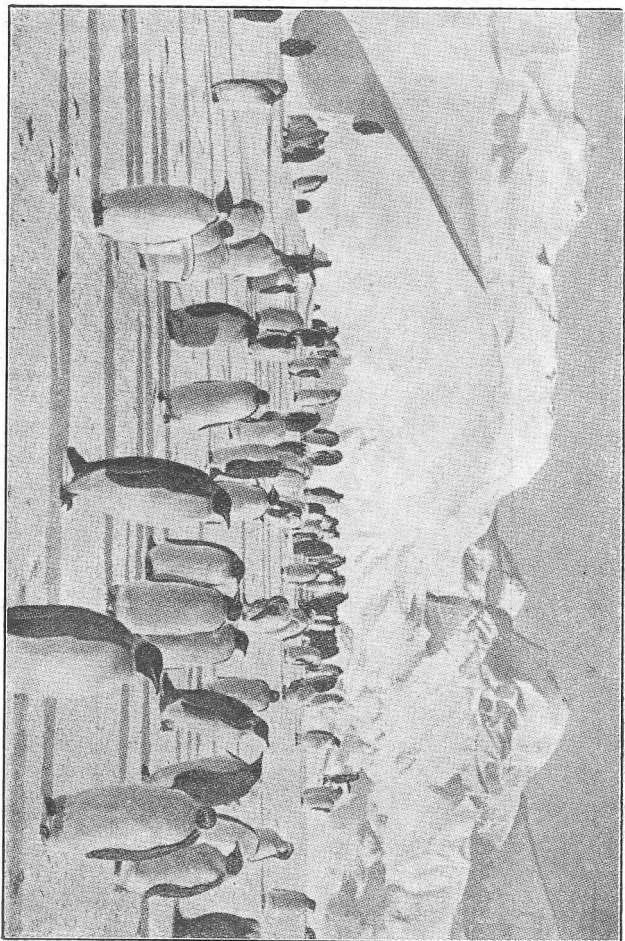
Права економска вредност Кергеленских Острва произлази од изобиља крупних морских сисара, ко-



Сл. 49. — Краљевски пингвин.

ји наилазе у близину острва у одређено доба године и стварају богатства индустријских ловачких предузећа. Ту су, на првоме месту, крупни морски слон, морски лав (морс) и морски леопард.

Слонови, који достижу дужину од неколико метара и тежину од коју хиљаду килограма, живе



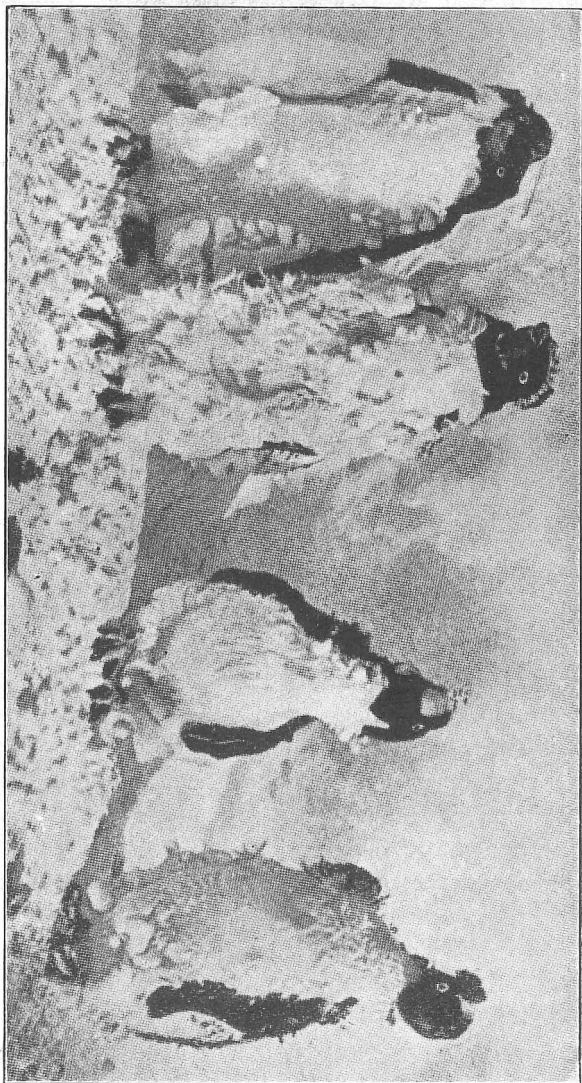
Сл. 50. — Колонија пингвина на Кергелену.

у морима близу јужне поларне области, најрадије у зони између 50° – 60° јужне ширине. У време

плођења они траже земљу и излазе у великим чопорима на Кергеленска Острва. Прво наилазе женке, почетком октобра, па на обалама острва рађају младунце, обично по једног, ретко два, и доје их ту на обали по неколико недеља. Почетком новембра наилазе мужјаци, па онда међу њима настају крваве борбе око женки, које су се дотле већ одмориле од порођаја. Крајем новембра и мужјаци и женке напуштају острва, напустивши и своје младунце, рођене на неколико недеља пре тога. У току јануара мужјаци поново наилазе у чопорима на острва, па их опет напуштају у току марта, ма да неки од њих остану да ту и презиме.

Утврђено је да се, за време свога боравка на острву, морски слон само одмара, а не једе апсолутно ништа. Кад му ловац отвори желудац, овај је увек или потпуно празан, или садржи нешто песка, шљунка или морских алга, вероватно за то да би животиња избегла грчеве од празног желудца. Али, чим се дохвати мора и путовања, слон поједе огромне количине рибе, коју путујући једнако лови.

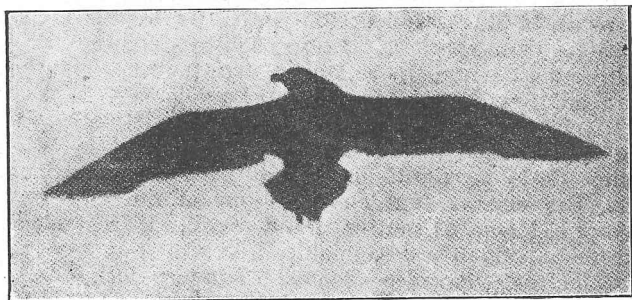
Индустриски лов морских слонова почео је крајем осамнаестог века. У току деветнаестог века долазиле су на Кергеленска Острва многобројне америчке ловачке експедиције, бродовима једрењацима. И данас још стоје остаци и трагови њихових барака и топионица кроз које су прошле стотине хиљада слонова. У другој половини прошлога века тамо је ловио чувени амерички ловац слонова, капетан Фулер који је свака два месеца носио својим бродом, гоелетом Francis-Allen пун товар слонове масти на Предгорје Добре Наде и продавао је тамошњим енглеским трговцима по 7—800 фра-



Сл. 51. — Пингвини после буре.

нака тону; за свако такво путовање капетан је узимао по 30.000 франака. Тај је посао вршио пуних тридесет година, док му се, напослетку, није брод потопио са целокупним људством и товаром. Једино он се спасао на једно од малих пустих острва и на њему провео сам самцит пуних једанаест месеци.

Од године 1893 на острва су почели изашиљати своје ловачке бродове норвешка и аустралиска акционарска предузећа. Тамо је те године, у тим водама, ловио норвешки једрењак Antarctic, од 350 тона, са помоћном парном машином. Његов је капетан Бјул описао тај лов у једној књизи штампаној на енглеском језику. Године 1897 дошао је да ту лови аустралиски брод „Едвард“ под командом Гундерзена, тадашњег норвешког конзула у Аустралији.



Сл. 52. — *Megalestris*.

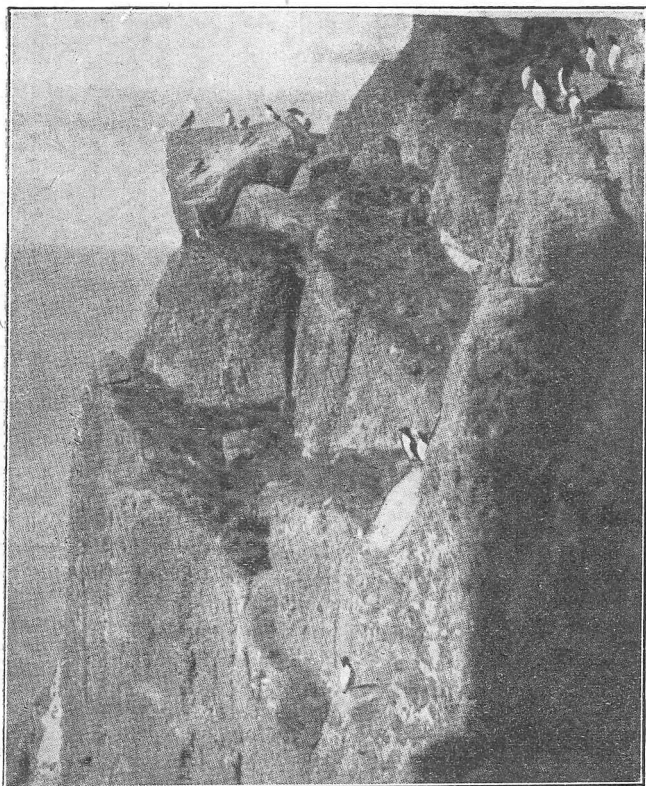
Напред је наведено шта су у томе погледу урадила предузећа која су организовали браћа Бо-сиер из Хавра и која су се саставила у моћна ак-

ционарска друштва са седиштем у Хавру, у Норвешкој и на Предгорју Добре Наде. Непотребно је напомињати да се такав посао одлично исплаћује; да је одиста тако, показује само постојање компанија на акционарској основи за лов морских слонова, и умножавање таквих компанија у току година.

Лов на морске слонове врло је прост и за ловце потпуно безопасан. Он се врши увек на суву, у време кад слонови у чопорима излазе на обалу и на њој се одмарају. Фабрични брод за топљење масти примакне се месту где је запажен такав чопор, спусти котве мало даље од обале, па се ловци, наоружани карабинима и великим месарским ножевима, чамцима извезу на обалу. Слонови обично полежу по песку, или по трави, некад поред саме обале, а често и на коју стотину метара далеко. Покашто су полегали расути, а чешће у густим гомилама, један уз другога, што даје једну необичну слику. Ни најмање се не плаше човека, а кад га примете у непосредној близини, почну зевати и рикати, али се не мичу с места, па често и продуже спавање.

Прва ловачка радња састоји се у томе да ловци чопор крену и да га потеряју на саму обалу. То се чини стога да се, кад животиње буду побијене, не би губило време у преношењу тешкога сала у чамце, са великог растојања. То гоњење се врши виком, па кад то не помогне, онда гвозденим шиљцима којима их ловци боду да би их кренули с места. Јер, ма колико да је морски слон окретан у мору, на суву је невероватно неспретан, тром и лењ, па често треба много муке док се крене и допузи до обале. Кад га ловац наљути бодењем,

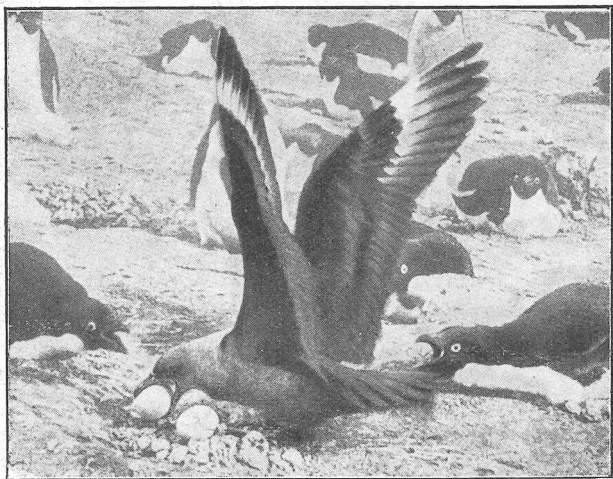
да би га кренуо с места, слон издужи своју њушку за 20—30 сантиметара, као сувоземни слон; од тога му, и од његове гломазности, и долази име.



Сл. 53. — Пингвини на хриди нама острва.

Кад су слоновии тако дотерани до обале, ловци их за тили час побију. То се у ранија времена радило на најпримитивнији начин, ударима тешке

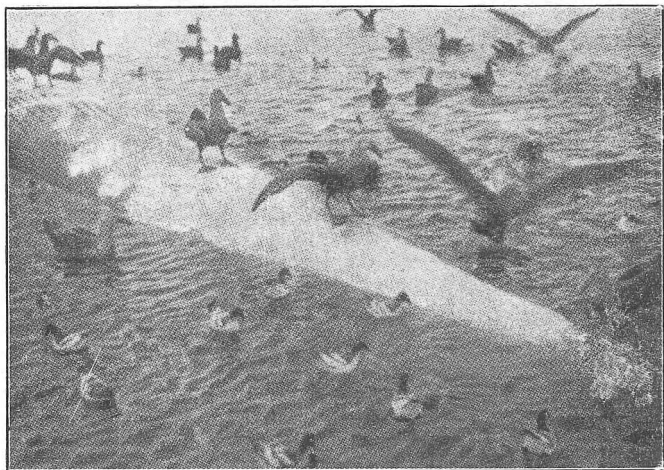
полуге по глави. Данас се они убијају из пушака, метком у главу. Обично га ловац заголица штапићем по њушки; у тренутку кад животиња разјапи уста надражена голицањем, ловац испали пушку у сама уста. Кад је слон убијен, ловац великим ножем исеца са њега кајшеве сланине и сала, вуче ове у море да се оперу, па се онда гомиле тих кајшева преносе чамцима на топионички брод.



Сл. 54. — Птице грабљивице на острву.

Ако овај није сувише удаљен од обале, то преношење бива машински, са самог брода; машина намотава на један гвоздени ваљак челични кабл или дебео конопац који собом вуче за њега привезану гомилу кајшева са обале на брод. Скелети побијених слонова остављају се на обали и на њих се одмах скупе хиљаде морских птица свих врста, изузимајући пингвине који се хране искључиво рибом.

Кад је топионички брод јако удаљен, или кад се топљење врши у сталној сувоземној топионици, ловци иду у лов на омањим парним или моторним бродовима од 100—400 тона, који плитко газе и могу се без штете провлачити између морских стена. Ти бродићи се враћају у топионицу једанпут недељно, довлачећи у њу сланину за топљење; ова може толико времена издржати а да се не уквари. На таквом бродићу има највише двадесет људи.



Сл. 55. — Морске птице око убијеног кита.

Као што је напред речено, на Кергеленска Острва су у ранија времена долазили да лове највише американски ловци, на својим за тај посао опремљеним једрењацима. Они су на острва доносили велике металне котлове, пречника један метар, постављали их један до другог у дугачак

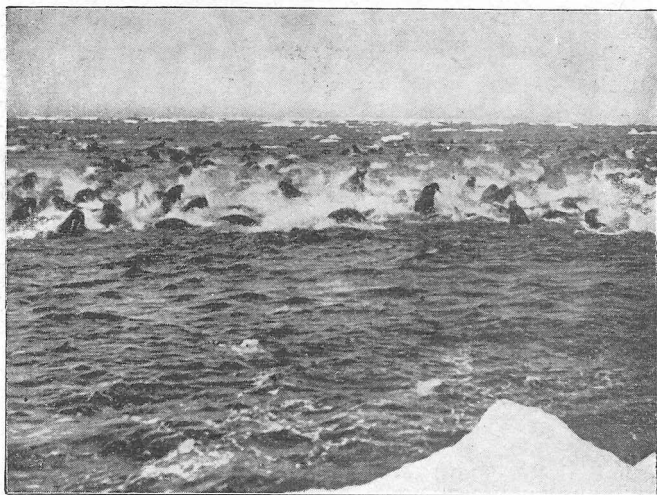
ред, палили испод њих угаљ који су такође доносили на своме броду, и тако вршили топљење на отвореном ваздуху. Истопљена маст је изручивана у дрвену бурад, и она је, у време кад још није било петролејског, гасног ни електричног осветљења, скупо продавана.



Сл. 56. — Фоке на спавању.

Кад је 1908 године поменута француско-норвешка компанија, са браћом Босиер на челу, отпочела на острвима рад, одлучила је да топљење врши на модернији начин. Пре свега, на једном подесном, с мора приступачном месту на великоме острву Кергелен, поред саме морске обале, подигнута је велика сувоземна топионица. Мост од 150 метара дужине допушта и ловачким и транспортним бродовима да пристају као уз какав кеј и да се истоварују, или да примају товар, што се

врши малом железницом уског колосека. Топљење се врши у аутоклавама од којих свака има запремину од 12 кубних метара. Аутоклаве се пуне за две трећине своје запремине, што захтева седам и по тона сланине за сваку од њих. Потом се херметички затворе и пусти се у њих врела водена пара под притиском, који је искуством тачно одређен. Топљење траје 16—18 сати; кад је оно довршено, маст се излије непосредно у велике металне резервоаре брода који ће је понети у Европу.



Сл. 57. — Чопор морсева.

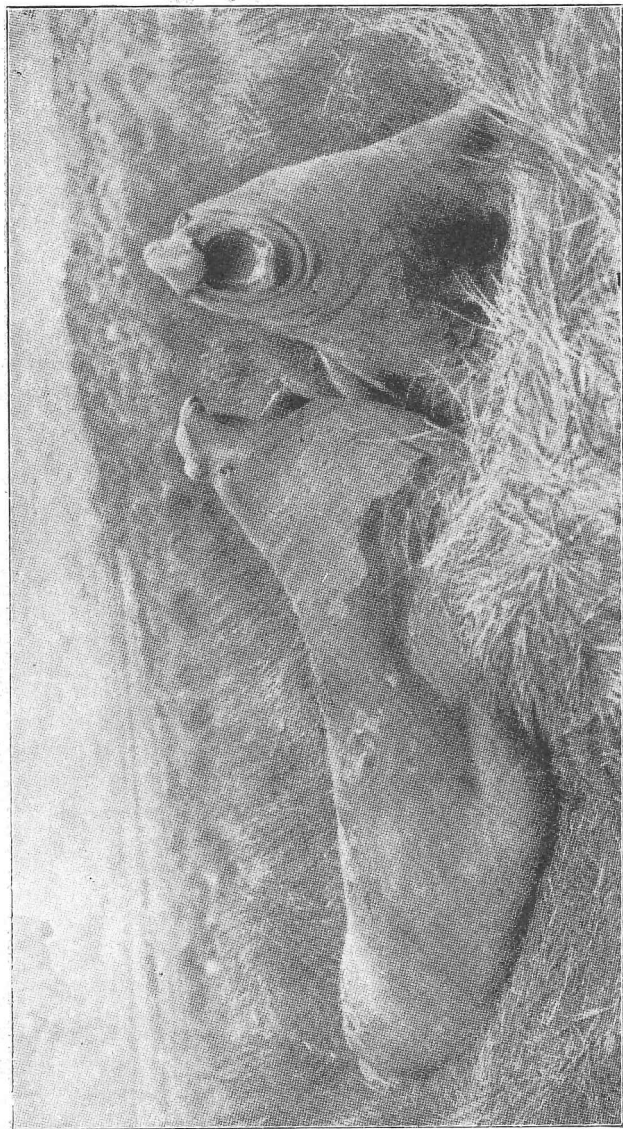
Ма да је морски слон врло крупна животиња, ипак не даје ни близу онолико масти колико би се могло ишчекивати наспрам његове тежине, јер несразмерно много иде у штету. Рачуна се да треба шест крупних слонова за једну тону масти; кад

их има разне величине, треба их каткад и по 15—16 комада. Треба дакле хиљадама животиња да би се напунили резервоари само једнога транспортног брода.

Од 1925 године топљење слонове масти на Кергелену почело се вршити само на покретним, пловним топионицама. Први топионички брод, који је дошао на Кергеленска Острва, био је *Losère* ранији брод друштва *Compagnie Générale Transatlantique*, преустројен је тако како ће одговарати намењеном му послу. Али са тим бродом ловачко предузеће није имало среће. При завршетку ловачке сезоне, фебруара 1928 године, брод натоварен са 1200 тона истопљене масти, путујући за Европу, удари на подводну стену, буде њоме пробијен и потопљен, али му је бар људство спасено.

Компанија је одмах потопљени брод сменила другим од 5500 тона, удесивши га за пренос масти. То је данашњи брод *Austral* који сваке године редовно преноси у својим огромним резервоарима хиљаде тона истопљене масти са Кергеленских Острва на европска тржишта.

Остаје још да се каже неколико речи о томе на што се употребљава та маст од кергеленских слонова. Она се, пре свега, чим стигне у Европу, рафинира у нарочитим за то фабрикама, при чему јој се одузима прљава боја и непријатан мирис. Тако пречишћена, она иде у фабрике маргарина, вештачког масла, и разних сирева, као н. пр. холандског сира, тако да један део те масти иде на људску храну. Остатак потроши косметика, фабрикација сапуна и хемиска индустрија. Главни потрошачи су скандинавске земље, Енглеска, Немач-



Сл. 58. — Пробуђени морски слонови,

ка и Холандија. А у ресторанима свих земаља гости и не помишљају да наместо бутера, чешће но што би то могли веровати, добијају маргарин справљен од масти кергеленског слона, или кита, или сир коме та маст даје квалитет. То, уосталом, не умањује вредност хране, нити се има каква стварна разлога за негодовање кад се тако шта добије.

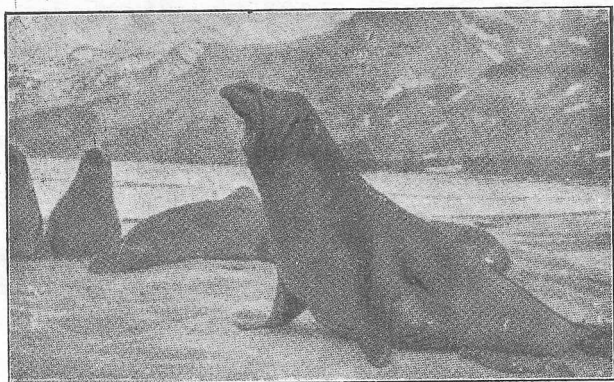
Поред индустриског лова морских слонова, у водама око Кергелена врши се и интензиван лов китова. На великом острву је тога ради и модерна китоловна станица за прераду уловљених морских колоса. Али о томе ће бити реч у идућем делу ове књиге.

16. *Научни послови сапутника.*

Овакав пут какав смо ми, сапутници, имали ове године, није баш у правој смислу излетнички пут, какав се данас, са модерним удобним бродом, може извести и по областима на које се допре које године није могло ни помишљати. Међутим, напор који се имао чинити, тешкоће са којима се имало борити, опасности којима се ваљало излагати, трошкови које је требало поднети, све је то морало имати какав нарочити потстрек и разлог пред киме све тешкоће ишчезавају. Тај разлог је био у интересантности и важности послова који су се имали извршити и који су све то оправдавали, а сапутнике у најтежим тренуцима ободравали. Какви су то послови?

Забачена, далека острва, која су била мета овога путовања, раније су већ била испитивана

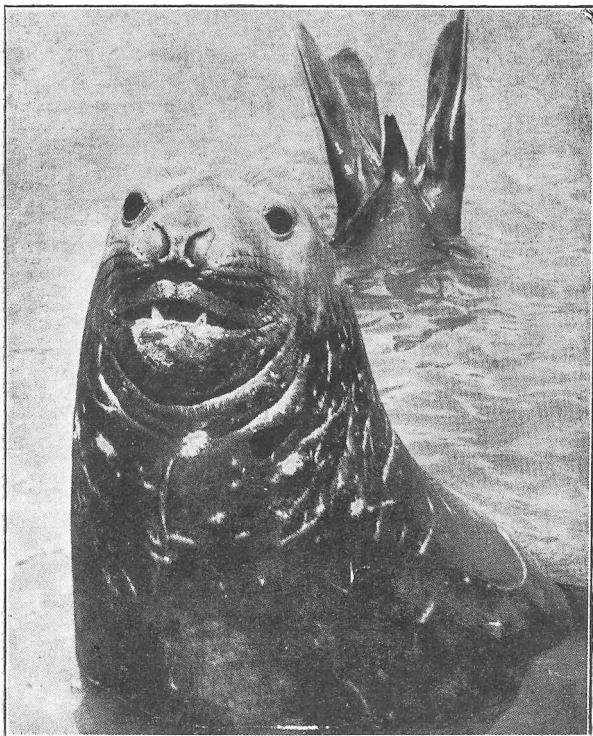
од појединих научних експедиција које су на њих или нарочито долазиле или само у проласку свраћале. У овоме што претходи било је говора о таквим експедицијама. Свака је од њих собом односила са острва више или мање драгоцену грађу за њихово проучавање, а скупљена та грађа данас већ допушта да се створи слика о њиховим хидрографским, биолошким, геолошким и др. приликама. Али ће требати да прођу још многе го-



Сл. 59. — Морски слоновци на обали.

дине и деценије док та слика буде толико допуњена, да престане потреба скупих, напорних и опасних експедиција. Главни је посао ових баш тај да слику допуне, али да то буде у појединостима које би биле од интереса за какву општију ствар, за какву научну теорију, за какво тврђење које треба проверити, за какав индустриски циљ који захтева тачно познавање чињеница, за морепловство које тражи тачне маринске и хидрографске карте и т. д.

Овогодишње путовање мојих сапутника у поменуте области, имало је за један од циљева послове такве врсте. Нарочито су имали да раде сапутници природњаци и физичари, а уз ове и један, по своје занату математичар.



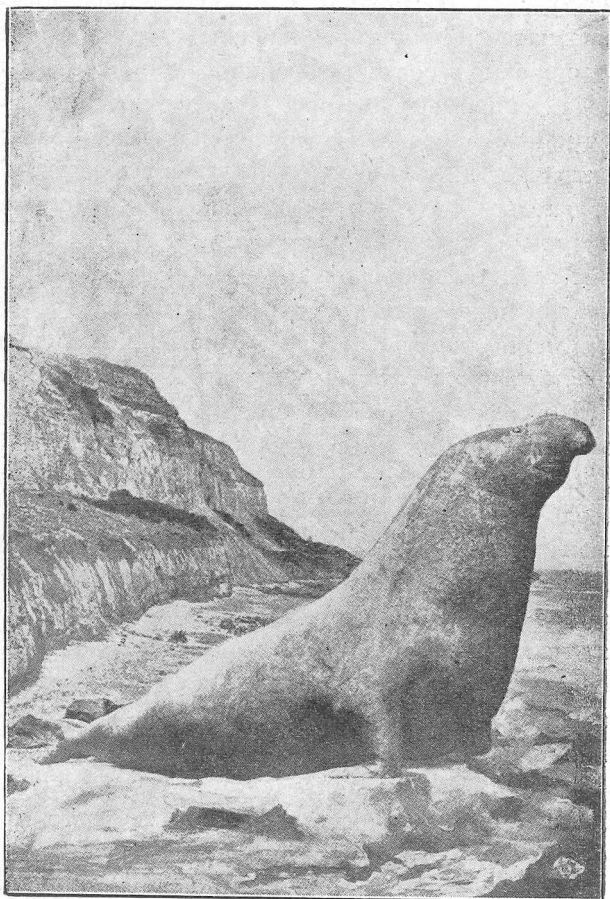
Сл. 60. — Морски слон на пливању.

Флора острва, која смо походили, врло је сиромашна, али је за ботаничара од нарочитог интереса због специјалних прилика у којима егзистира.

Фауна, а нарочито она сићушна бића, која се при кратком природњачком излету тешко и запажају, изискују још доста година и експедиција док буду позната и проучена. Физичке појединости, као што су: атмосферска рефракција, дуга, светлуцање звезда и промене његове јачине, бореална светлост и њен однос са магнетним појавама, елементи електричног и магнетног поља посматраних области, дневне и дугорочне промене тих елемената, електрична проводљивост ваздуха и њена зависност од метеоролошких прилика и т. д., биће предмет испитивања још за дуги низ година, и ни један брод, који западне у ове области, не пропушта вршити таква посматрања, ако само има на броду кога ко се у томе разуме. Исто је тако и са хидрографским, геолошким и океанографским чињеницама, од којих често понека има да потврди или да одбаци какву научну хипотезу. А свако запажање, свако мерење у које се може имати вере, па ма ово било вршено и у уском оквиру, доприноси решавању још нерашчишћених проблема тих удаљених области. Интерес тога неће нестати ни у току времена, јер се има посла са врло несталним елементима, који још дуго неће ући у оквир онога што се тачно познаје.

Није ми познато шта су у томе погледу урадили сапутници природњаци, нити ме је то могло у овај мах много интересовати; сваки је имао да се стара о своме послу. Разумео сам само то да су били задовољни, јер су изјавили да им се исплаћује долазак у ову бестрагију и поднесене муке око тога. Геолози су попунили неке празнине које су оставила ранија врло потпуна и брижљива

испитивања француског геолога Обер-Де-Ла-Ри у погледу геолошке везе Кергеленских Острва са



Сл. 61. — Ражљућен морски слон.

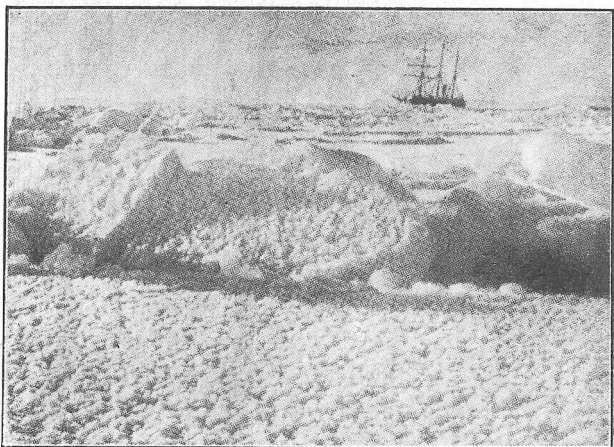
другим вулканским острвима Индиског Океана. Као што је напред речено, француски науч-

ник је на острвима Амстердам, Сен-Пол и Кергелен провео пуне четири године проучавајући их и у геолошком погледу.

Физичари су, изгледа, имали мање успеха, због краткоће времена које су имали на расположењу, премда су и они добили неке резултате од интереса. Али, они су бар привели крају један посао због кога се исплаћивало долазити у ове удаљене и забачене крајеве земљине кугле. На томе је послу рађено и ранијих година и о њему је већ било речи у описима досадашњих путовања сапутника.

Посао се састојао у проверавању једне физичко-математичке методе за праћење кретања невидљивих ледених маса и ледених брегова. За морску пловидбу по ноћи и густим маглама од важности је моћи из даљине на броду осетити приближавање такве масе, са којом сусрет може бити фаталан, као што је у више познатих прилика и бивао. Метода која даје један начин да се то постигне, проверена је године 1931 и 1933 на леденим масама северне поларне области и одређен је проценат њене тачности. Да ли ће и уколико, тај проценат бити измењен за ледене масе у јужној поларној области? Питање би изгледало чудно кад се не би знало, да се те масе у једној и другој области битно разликују баш по ономе елементу који је од важности за осетљивост инструмента, а то је запремина масе која је над воденом површином. Ледени блокови северне поларне области постају обурвавањем и одроњавањем огрсмних глечера на Гренланду, и њиховим клизањем и срозавањем у море, где се после читавог

низа нестабилних положаја најпосле стабилизују у облику ледених маса које штрче по неколико десетина, каткад и по коју стотину метара над морском површином, излажући велике запремине и масе бочном зрачењу и дејству на удаљени инструментат. Напротив, ледене масе јужне поларне области постају распарчавањем пространих, а рав-



Сл. 62. — Јужно од Кергелена.

них ледених површина; оне су већином плочасте и излажу сразмерно малу површину бочном зрачењу. То је разлог због кога се проценат тачности методе, као што се могло и очекивати, показао знатно слабији у јужној области. Али је то требало проверити непосредним посматрањем и сазнати му прави разлог.

Проверавана је, поред тога, још једна метода за исти циљ, основана на одбијању звука од ледене масе. Она се показала као неупотребљива за се-

верну ледену област, јер ледена брда, што плове по морима те области, издају своје властите звуке, у облику непрекидних пуцкарања које путници чују кад брод наиђе у близину брода и која потсећају на пуцкарање ватре. Пуцкарање произлази од пуцања ледених оклопа, који затварају безброј ледених ћелија у блоку и од наглог испуштања ослобођеног ваздуха у њима, који је под притиском. Поред тога, са ледених брда долазе и звуци што произлазе од његовог ломљења, крхања и распарчавања. И такви звуци остављају траг на ваљку инструмента на коме би требало да се добије траг само од одбијеног звука. Посматрачу је тада немогућно снаћи се и разликовати траг овога звука од оних што произлазе од тих паразитних звукова. Међутим, у јужној области, где су масе плочасте и плитке, нема паразитних звукова и метода основана на одбијању звука даје боље резултате.

Нема интереса описивати повратак у Европу и путовање од неколико недеља истим путем којим се и дошло, али без задржавања и без икаквих доживљаја које би вредело описивати.

ТРЕЋИ ДЕО

КИТОЛОВНА ИНДУСТРИЈА

(1931—1935)



Четврти одељак.

ИНДУСТРИЈСКИ ЛОВ КИТОВА.

17. Кит као предмет лова.

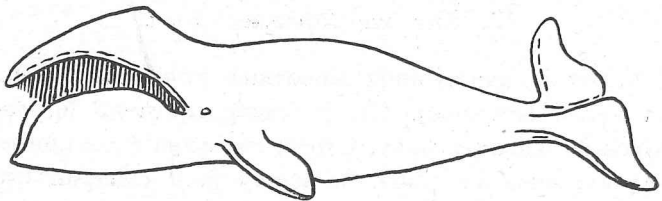
Кит је најкрупнија животиња која данас живи на кугли земљиној. Он је сисар, потпуно прилагођен за живот у мору. Стога, по своме спољашњем облику, личи на рибу, за какву је и сматран све до осамнаестог века; има само предње удове, а задње претставља само репно пераје као у рибе. Као и сви сисари, он дише на плућа, рађа живе младунце и доји их мајчиним млеком.

Ни до данас се не зна колико у истини има врста китова. У једноме зоолошком атласу, који је изашао пре десетину година, цени се да их има на 180 врста, што је невероватно. Међутим, и зоолози се слажу у томе да их може бити од прилике 90 врста, кад се узме појам кита у научном, зоолошком смислу.

У сваком случају, зоологија их дели на две велике групе, *брадате* и *зубате* китове, где се под брадатим китовима разумеју они што у устима имају велики број „фанона”, врсту браде састављене из мноштва чврстих, рожнатих, врло еластичних плочастих шипака које, густо збијене, као неко решето, пропуштају воду, а задржавају оно што је за храну. Зубати китови имају на вилицама,

обема или једној, чврсте израштаје који изгледају као зуби и којима храну испред себе шчепају и упуте у унутрашњост тела.

Брадати китови се затим деле на две фамилије: *балене* (глатки китови) и *баленојтере*. Први су здепасте, имају огромну главу, која кашто достиже и трећину целог тела; немају леђних пе-



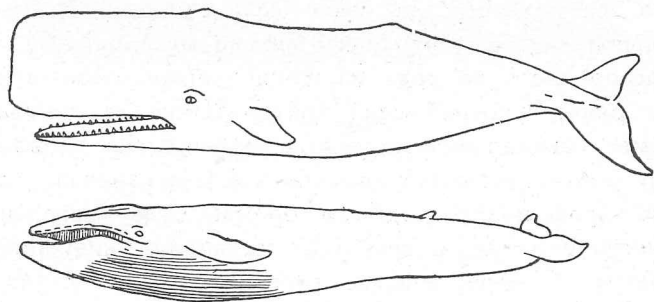
Сл. 63. — Гренландски кит.

раја и са свију страна су глатки. Ту долазе некада најважнији објекти индустриског лова, *гренландски кит* (*Balaena mysticetus* L.) и *нордкајски* или *бискајски кит* (*Balaena glacialis* Bonn.) Оба су данас скоро потпуно истребљени. — Други су, *баленојтере*, много издуженији, тањи, имају малу главу, једно леђно пераје (због кога их китоловци зову *финвали*), и по трбуху мноштво удубљених пруга паралелних дужини тела. Највећи од њих је *јлави кит* (*Balaenoptera musculus* L.); затим долази обичан *финвал* (*Balaenoptera physalus* L.) који се данас лови у невероватном мноштву, и други.

Од зубатих китова најважнији је у историји китолова прослављени огромни *јотвал* (*cachalot*, *Physeter macrocephalus* L.), о коме су остале толике трагичне приче и легенде и који се и данас интензивно лови. Такав један кит је, по легенди, про-

гутао Јону; иако су му уста толико пространа да би одрастао човек могао комотно по њима шетати, ипак је немогућно да буде прогутан. Други један кит исте фамилије, *дејлинџ* (*Hyperoodon rostratus* Müller) такође је од интереса за китоловце и они га у масама лове. Затим ту долазе и разне врсте делфина, од којих у китолову нарочиту улогу игра до осам метара дугачак кит *орка* (*Orcinus orca* Fabr.), *џриндвал* (*Globicephalus melas* Tr.), обичан *делфин* који прати бродове каткад у чопорима; затим два поларна кита: *нарвал* (*Monodon monoceros* L.) и *бели кит* (*Delphinapterus leucas* Gm.).

За китоловца те врсте немају подједнак интерес. То долази отуда што разне врсте китова не само што дају разне количине масти, већ и сам квалитет масти није исти. Осим тога, неке врсте



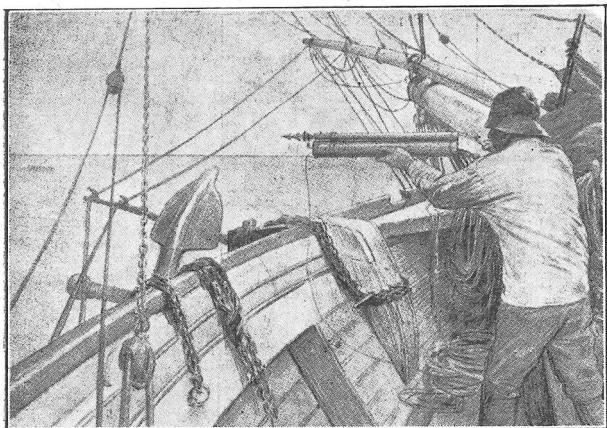
Сл. 64. — Потвал и плави кит.

китова су плашљиве и тешко је приближити им се у лову. Раније, док је лов китова у северној поларној области био у пуном јeku, велику је индустриску вредност имао здепасти гренландски кит, који достиже дужину од 15–20 метара, са устима широким 5–6 метара. Тај кит достиже тежину до

сто хиљада килограма, а раније, док није био про-
ређен, ловљен је и већи. Још је од њега крупнији
али тежи за лов, плави кит, који покашто пре-
маша дужину од 30 метара и тежину од 150.000
килограма. Данас се лове и друге врсте китова,
које су раније, у време богатог лова, биле без
довољног интереса за китоловце и нису се ловиле.

Распрострањење китова на земљиној кугли тек
је у последње време боље проучено. Старо твр-
ђење да већи део китова обитава арктичке воде,
показало се као потпуно неосновано. Данас је по-
знато како китови путују и селе се из једне оке-
анске области у другу, тражећи, на пример, у лето
хладнију, у зиму топлију воду. У последње време
је од стране норвешке владе организована једна
експедиција, под вођством професора Јохана Хјор-
та, са задатком да сваке године путује на ло-
вишта китова и проучава њихове миграције. Про-
фесор Хјорт то ради на начин сличан ономе који
је раније употребљавао доктор Шмит за проуча-
вање бакаларових миграција, маркирајући уловље-
ну рибу једном плочицом на којој је означен ред-
ни број, пошто под тим бројем буде заведено
место и датум, и враћајући маркирану живу рибу
натраг у море. Рибари, који такву рибу ухвате,
умољени су (поред награде у новцу) да ту плочу
скину са рибе и пошљу је одређеном за то био-
лошком заводу, са назначењем где је и кад риба
ухваћена; упоређењем података састављене су тач-
не карте рибљих миграција. Маркирање китова вр-
ши се једном кратком металном харпуном, која
избачена са истраживачког брода из нарочито за
то конструисаног карабина, продре у сланину жи-

вотиње и ту остаје, не шкодећи јој ни мало и не ометајући ни у чему њено кретање. Китоловцима је стављено у дужност да кад на уловљеноме и раскомаданом киту нађу такву харпуну, ову доставе коме треба и назначе место и време где се



Сл. 65. — Маркирање китова.

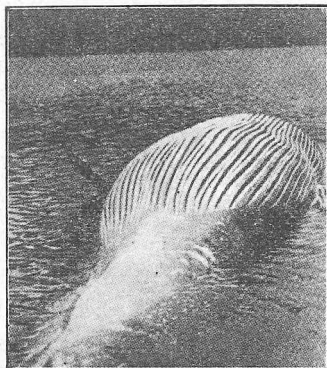
то десило. До сада већ има позитивних и прецизних података о миграцијама китова; постоји нада да ће се за још неколико година таквих истраживања имати онако исто тачна карта тих миграција, као и за кретања бакалара.

Што се тиче величине китова, најдужи кит уловљен у последње време, имао је дужину од 31 метра; то је био један огроман плави кит. Много здепестији и тежи од њега је гренландски кит, који достиже дужину од 20 метара. За китоловце најрентабилнији кит, потвал, достиже, мужјак 20 метара, а женка не више од 10 метара. То је утолико необичније, што је код брадатих китова обр-

нуто: женка је нешто већа од мужјака. Један одрастао плави кит, дужине 23 метра, имао је тежину од 73.000 килограма, дакле толико колико хиљаду људи укупно. Може се замислити колика треба да је мишићна снага таквога колоса и лако је поверовати причама китоловаца о чамцима које рањена животиња својим репом диже из воде и баца у ваздух потпуно раздробљене, заједно са људством у њему. То нарочито ради раздражени крупни потвал, исто као и плави кит. Да би се добила идеја о огромној снази коју може да развије таква једна животиња док је у води, овде ће бити наведена једна аутентична китоловна историја са норвешких ловишта, која се одиграла пре коју годину. Парни ловачки брод наишао је на плавога кита, и испалио на њега бродски топ са харпуном, која на своме врху носи експлозивну бомбу. Харпуна се заридла у тело кита, бомба је експлодирала, али кит не само да није био убијен, већ је повукао брод великом брзином, ма да су његове јаке машине радиле пуном снагом унатраг. После четири сата такве борбе са смртно рањеним китом, приближио се и други ловачки брод исте компаније, и испалио на кита свој топ задавши му и другу смртну рану. Кит је, међутим, био још толико снажан, да је још пуна два сата вукао по површини мора оба брода, ма да су њихове машине непрестано радиле са половином снаге унатраг, да би животињу што више замориле. Тек после шест сати такве реморкаже кит је показао знаке малаксалости, изашао на површину воде и после неколико трзаја потпуно се умирио и био од китоловаца довршен, привезан уз брод и одвучен у то-

пионицу. А о мишићној снази животиње може се добити идеја кад се зна да понеки кит, преврћући се на површини мора, потпуно и сав искочи из воде, па се опет у њу врати.

Пошто кит дише на плућа, то с времена на време мора излазити на површину воде. То му је утолико лакше чинити уколико му је мања специфична тежина. За смањивање те тежине много помаже дебео слој сланине којом је обавијено тело.



Сл. 66. — Ваздухом надувани кит.

животиње; та сланина служи киту и као резервна храна, и као заштита од губљења топлоте у води. Колика је количина те топлоте, може се видети из тога што температура тела великог плавог кита, још на три дана пошто је убијен, износи 34° . Пошто је сланина лакша од воде, то она јако смањује специфичну тежину кита. То је узрок што китови са дебелим слојем сланине, убијени, пливају по површини воде, док они са танким слојем тону. Да би се могли искористити и такви китови ко-

ји тону, као што су баленоптере, китоловци им забију у трбушну дупљу гвоздену цев кроз коју их парна машина са ловачког брода напумпа сабијеним ваздухом, надује их и тако спречи да тону. Кад је то учињено, цев се извуче, отвор се запуши дрвеним чепом, па кит остаје на површини воде.

Да би се уштедило време и смањено напор мишића на површини мора, кад кит на њу изађе да дише, отвори за дисање налазе се на врху главе; то је отвор који се код кита назива ноздрва. Ноздрва је, једним дугим каналом, у вези са плућима; кроз тај канал, кад је кит на површини воде, он избацује из себе ваздух измешан са густом воденом паром, у облику водоскока. Том приликом увлачи у себе ваздух, па се онда поново загњури у воду. То излажење на површину воде бива доста често, по неколико пута у току једнога сата. Код крупних китова стуб водене паре, издуване у облику водоскока, достиже висину од неколико метара; он је у китоловном погледу фаталан за животињу, јер по томе стубу од паре стража са катарке сагледа кита у даљини и њему од тада више нема спаса, јер ће га ловачки брод убрзо наћи. Многи од оних који су имали прилике да то виде, мисле за тај гасни стуб да је вода коју кит из себе избацује, што није нимало тачно. Нека је напоменуто и то, да пошто је глава огромна и тешка, те да би била олакшана, па да би, због дисања изашла што пре на површину воде и на овој се без великих напрезања одржала, код неких врста китова у глави се налази једна повећа пнеуматичка шупљина, а код других, као код

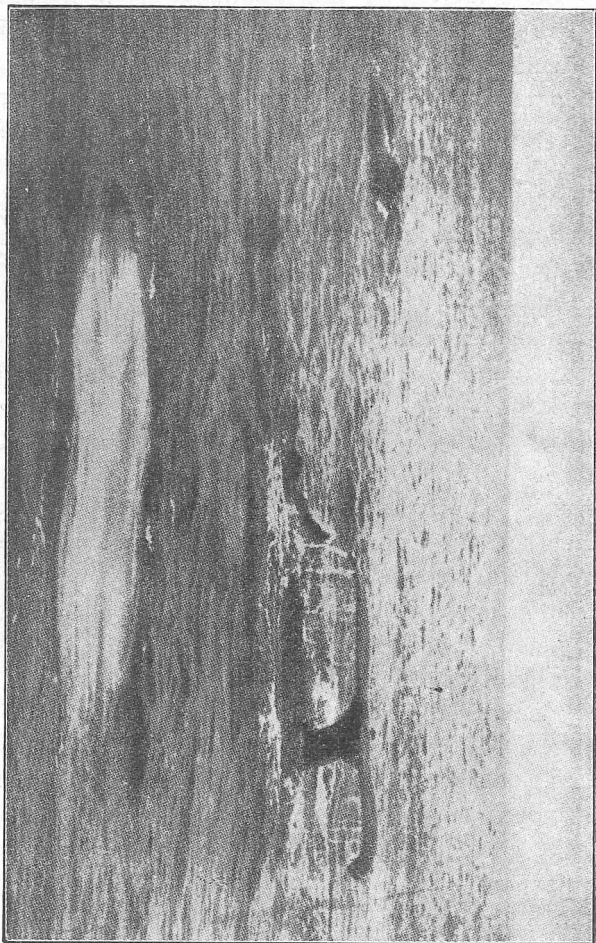
потвала, шупљина је испуњена једним лаким и ску-
пим уљем, званим спермацети.

За онога ко је имао прилике у своме животу да угледа пред собом живог крупног кита на површини океана, то је приказ који се никад не заборавља. Најпре се укажу огромна тамно-модра леђа чудовишта, па затим покуља у вис поменути млаз водене паре и ваздуха, са карактеристичним шиштањем. По ширини, висини и ритму појављивања и престајања тога млаза, китоловци могу са приличном сигурношћу да закључе какву врсту кита имају пред својом харпуном. Нарочито је лако разликовати потвала, код кога је тај млаз нагнут косо унапред, а ритам убрзан. Између зубатих и брадатих китова постоји, поред осталог, још и та разлика што први имају једну попречну дугачку ноздрву, а други их имају две, раздвојене на површини тела једна од друге. Стога се у гдекојим сликама китова сликају два гасна млаза, што је заблуда, јер и кад има две ноздрве, оба се млаза, одмах по изласку из ових, стапају у један и тако се виде.

Природњаци су утврдили да ноздрве служе киту само за дисање, а никако не и за осећање мириса, које је никакво. Нерв за мирис је код брадатих китова сасвим рудиментаран, а код већине зубатих китова је и потпуно нестао.

У вези са дисањем је рођење кита и његово изливање на површину мора. Кит је, неоспорно, међу свима морским сисарима најбољи гњурач. Кад хоће да рони, он прво зарони главу, испупчи леђа, и издигне реп ван воде; у таквој положају он са великом брзином зарони право у дубину мора,

остављајући на површини воде пространу, на први поглед масну мрљу која произлази, не од какве



Сл. 67. — Кит рони у дубину.

масне секреције, већ од једне чисто физичке појаве везане за вртлог који за собом оставља циновско тело што нагло потоне.

Брадати китови остају под водом 3—20 минута, али кад су харпунирани од китоловаца, роне много дуже. Још су бољи гњурачи зубати китови. Немачки природњак Кикентал, који се нарочито бавио тим питањем пратећи китоловце, гледао је 1886 године једног харпунираног деглинга, који се за 45 минута није појављивао на морској површини; исти природњак тврди да харпунирани потвал може ронити за време од један и четврт до један и три четврти часа.

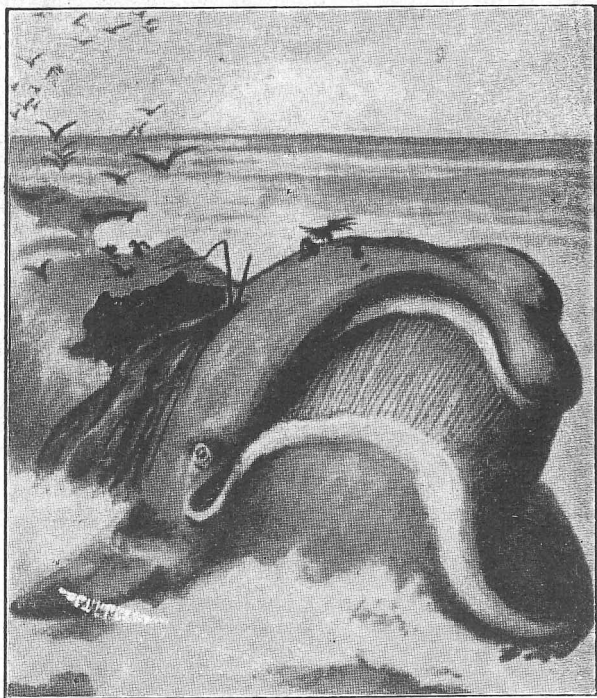
Много је теже питање: до које дубине кит рони? Раније се сматрало, према теориским проценама, да он не рони дубље од сто метара. Али су после дошла нарочита испитивања на бродовима китоловцима, која су утврдила да кит рони и много дубље. Та је дубина разна за разне врсте китова. Утврђено је да брадати китови могу ронити до 260 метара дубине, потвал и до 600 метара.

Природњаци имају и неких објашњења о томе како се одржава нормални крвоток под тако великим притиском од 26—60 атмосфера, али то не улази у оквир онога што се овде излаже.

Чиме се и како храни кит? По начину исхране природњаци опет разликују две групе китова: у прву спадају брадати, а у другу зубати китови.

Први иду лагано кроз воду и као што крава пасе корак по корак идући лагано по ливади, тако и кит, пливајући лагано, гута воду пред собом и у њој храну коју она садржи. Храна су безбројни сићушни водени организми, већином рачићи и молуски, или ситна риба највише до величине харинге. Кит отвори огромну чељуст, плива са њом,

тако отвореном, једно кратко време, затим затвори уста, излази на површину воде, издиже мало главу изнад ове, па му се вода, затворена у устима, слива у широким млазевима у филтар који се састоји

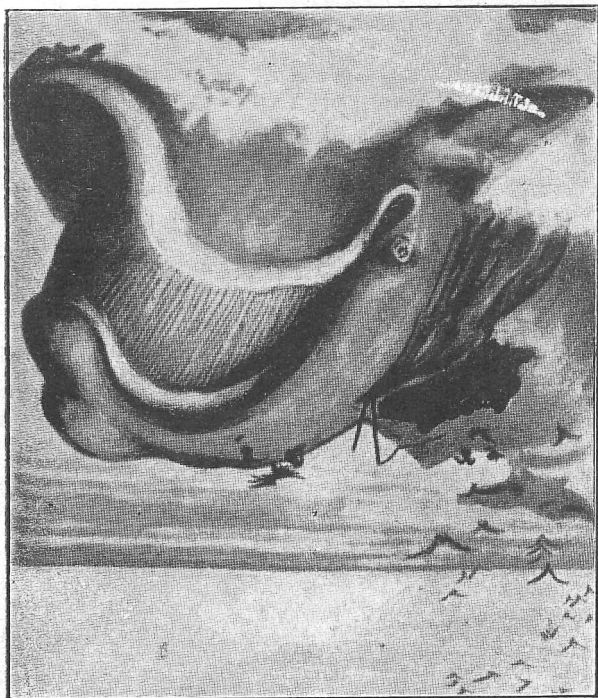


Сл. 68. — Ред фанона у устима кита.

из два реда дугачких, рожнатих, изванредно витких, плочастих шипака, фанона (фишбајн). Из тога филтра, а дејством огромног језика и његових снажних мишића, њиме задржани организми буду у-

из два реда дуљачких, рожнатих, изванредно вит-
ких, пачастих шипака, фанона (фишбајн). Из то-
га филтра, а дејством огромног језика и његових
снажних мишића, њиме задржани организми буду у-

Сл. 68. — Ред фанона у устима кита.



тако отвореном, једно кратко време, затим затвори
уста, изази на површину воде, издиже мало главу
изнад ове, па му се вода, затворена у устима, слива
у широким млазевима у филтар који се састоји

Китови друге групе формално лове животине што им служе за храну, а неки од њих, као што су потвал и делфин, гутају у маси све на шта наиду. За лов и задржавање плена служе им зуби, које потвал има само на доњој вилици. Један од најопаснијих таквих китова јесте авогласни кит орка (orca, épaulard), који покашто достиже дужи-ну од осам метара, а напада и најкрупнијег кита, откидајући са њега живог китове сланине и меса; он улази и у уста китова и откида месо са језика. Иначе се храни рибом, фокама и омачним дефинима. Он почињава и велике штете китоловцима, нападајући на убијог кита и откидајући, са њега, под водом, својим страшним зубима комаде сланине и меса. Децимом се недавно да је један чопор тих опасних животиња тако искасапио кита која је ловачки брод пред себе вукао у топионицу, да је кит био неупотребљив и морао се оставити на мору. И потвал напада омање китове, али не удара на крупне. Зуби те групе китова служе само на то да шчепају плен, али не и на то да га раздробе.

Можете се замислити колико треба да је огроман брод тих сићушних организама што хране морски коалос и разумети зашто је код браћатих китова глава, која при таквом начину хранења игра такву улогу, толико несразмерно развијена да захвата трећину целокупног тела. У јесен 1932 године вратио се из китолова у Северну Америку ловачки брод „Холмес“ и донео собом за музеј главу од кита дугачку за неколико сантиметара мање од седам

Стога ти китови гутају храну онакву каква наиђе. Жвакац има због тога да гади много више и јаче, па према томе је и удешен. Он је, тога ради, поделљив на више одељена која су, не једно поред другога, већ једно у другоме, и свако има своју одређену улогу.

За китовце је од великог материјалног интереса чињеница да се у црвљу потваља, често, али не увек, налази једна смоласта полуцврста маса која, док је свежа, има непријатан задах, али кад се осуши, испушта врло пријатан мирис. То је „скупоцена“ која има велику трговачку вредност и за коју се, понекад, добије више него за целота кита. Та мирисљива смоласта материја, сиве боје, са жутим и црним петама, изгледа да је производ једног бољешног стања и да је у вези са храном. Нетачно је да је има, као што су тврдили неки китоловци, и у мокраћиним органима. Понекад се у киту нађе амбре у невероватној количини. Тако је један ловачки брод из Њу-Битфорда, брод Elisabeth, убио кита чије је црво на дужини од 12 стопа било потпуно испуњено амбром, тако да је у њему нађено 180 фуната те скупоцене материје. Цена је амбре врло висока; још у ранијим временима она је била око 600 марака фунта. Кад се она нађе у убијеном киту, настаје велика радост за ловце, којима она сама понекад исплаћује целу сезону рада. Није била ретка ствар да они од посаде брода, који, секући кита за топљење, наиђу на грмен амбре, то прегледају и прикрију од својих другова, да би га сами искористили при повратку у своје пристаниште. Да би се то спречило, капетан брода обично поставља нарочиту

стражу од позаданих људи да на то мотри. По-некад је нађена амбра која павива по површини мора, а дешавало се и да буде ветром притерана обали, где је скупљана.

Кит женка носи свог младунца (једног, ретко два) у себи по 10—12 месеци. Новорођени младицац већ је врло крупан; није ретко да он достиже трећину дужину своје матере. Тако, новорођени пави кит може имати дужину од осам метара. Младунца расте врло брзо и већ после годину дана може достићи дужину од шеснаест метара.

Као и сви сисари, и кит доји свог младунца. Млеко се скупља у једној повећој кеси коју китовци називају „цистерна“. Притиском снажних мишића што опкољавају цистерну, млеко буде кроз једну цев истерано из ове у тесан отвор у устима младунца припијеног уз матер, тако да овај не мора сисати, и да се млеко ипак не меша са водом. Карактеристично је за млеко кита да оно не садржи ни најмањи траг од мачног шећера, нити од ма каквог другог шећера.

Младунца обично по неколико месеци не напушта своју мајку, која га за то време доји и брани од непријатеља, све док он не одрасте толико да се сам може хранити. Китовци су сви сложни у томе да је веома дирљива материнска љубав кита према младунцу. Они, поред све дирљивости и поезије коју у томе налазе, схватају и искоришћавају ту материнску љубав на тај начин што прво харпунирају младунца, јер су сигурни да га мајка неће напустити, па затим долази ред и на њу.

Тако, године 1836 ловачки брод Lydia из Nantucket-а био је испод површине воде пробијен од једнога потвала који је, иако није био харпунеран, својом широком, зарубљеном њушком у-дарио у дрвено корито брода, раставио на њему даске и начинио отвор кроз који је покуљала вода и брзо потопила брод. — Исто је тако прошао

што је био доста ретак случај. Кад су биве достављене моринским властима, њих се налазе забележене и у моринским аналима, њадама и оне се вековима понављају. Понеке од једно са људима у њему. Таквих историја има хи-пом који раздробил чамец и баца га у ваздух за-мац са ловцима, па и сам ловачки брод, и то ре-ће, и пре но што буде харпунеран, да нападаше ча-данјима китоловаца односе се на потвала, који хо-Већина трагичних и страшних историја о стра-вопрониће.

за време парења, страшно гледати гигантско кр-је нарочито посматрано код потвала, код којих је, код неких врста тада настану крваве битке. То у време парења они се и међусобно нападају и Китови нису баш тако доброћудне животиње. потвала увек су сами.

води „школу“ у шетњу. Иначе, матори мужјаци ловци називају „учитељем“ и који изгледа као да предвођени од каквог маторог кита мужјака, кога називају „школом“, и тако плове по површини мора, скупљају у веће или мање чопоре које китоловци је кит. Млади китови, мужјаци, женке, радо се године, према температурни воде у области у којој това, али изгледа да оно може бити у свако доба Време парења је различито за разне врсте ки-

и брод Ann-Alexander из Нју-Битфорда, која је разбио гањени кит и подавио 30 априла 1851 године. Китовци са брода су се спасли спустивши своје чамце у море, и после два дана били су спасени од једног брода који је случајно наишао на то место. — Ловачком броду Essex био је разуптан и у море потопљен сав предњи део, ударом крупног кита који је на брод наишао. — Броду Pallas десило се то да је кит (женка), осетивши крв од харпунираног мадуња, који је пловнио поред ње, тако снажно ударио главом о корито брода, да се у овоме одмах појавио млаз воде, али који је могао бити задржан и отворен. — Сасвим нов брод Pauline из Хавра, био је на океанској пучини нападнут од једног бесног кита, који му је ударом репа размрскао корито; посада, пошто је три дана и три ноћи лутала по узбурканом океану, била је спасена од једног тровачког брода, крајем јуна 1852 године.

А колико је таквих китовних трагејаја које се не достављају моринским властима, које се годинама и деценијама препричавају у породицама и крутовима китоловаца, а које доцније потпуно прогута ноћ заборава! А колико је по океанима мораво бити и опскурних трагејаја, за које зна само океан а на земљи се о њима није никад ништа сазнало, осим то да је нестало без трага и гласа каквога брода китоловца и свега њудства на њему!

18. Стари начин китова.

Бродови, који су били у ранија времена обилатог китолова употребљавани за лов, били су

јаки дрвени једрњаџи са по три или са по две
 катачке, дужи 30—35 метара, широки 6—7 метара,
 са потребним материјалима за продукте лова и за
 храну коју је требало носити за две-три године
 непрекидног путовања и лова. На броду су биле на-
 рочите гвоздене направе, са гвозденим вањцима за
 реморкирање убијених китова привезаних уз бо-
 кове брода, и за извлачење исечених комада на
 брод ради топљења.

Брод је носио на себи четири до шест повећих
 чамаца „бавениера“, који ће се, по два-три, кад дође
 тренутак да се кит нападне на површини мора, спу-
 штати у воду, снабдевени алатом потребним за у-
 бијање кита, са по шест искусних ловаца који и-
 мају унапред одређене улоге и места у чапцу.

Посада се на броду састојала из 15—20 људи,
 већином прекаљених у послу који их чека, који су
 сви, осим капетана брода и кувара, морали лови-
 ти или помагати у лову. Најважнија је била у-
 лота харпунара, чији је посао био да, са даљине
 од неколико метара, зарине харпуну у тело кита
 и да га рани на његовом осетљивом месту. Хар-
 пуна је била копље на чијем се врху налазило
 изолтриен чевљични шилак са два репљка који су,
 као они на обичним удицама, спречавали да се
 заривена харпуна не извуче из кита. Харпунери
 су били специјалисте који су се у руковању хар-
 пуном веждали од свог детињства; отац је пре-
 давао своју вештину сину, тако да су постојале
 читаве династије харпунера. Навезбаност је била
 невероватна; причало се о харпунерима који ни јед-
 ном нису промашили осетљиво место своје жрт-
 ве, а остала је успомена и на такве који су, у

Капетан и харпунер, су, шетајући као беспосветни по кеју пристаништа препуњеног бурадима продукта лова, или по тесним улицама места у коме је стајао уковљен брод, потпуно спреман за полазак, загладали шетаче и кафанске клијенте и уочавали оне за које се, по њиховом спољашњем изгледу, могло имати наде да ће се на броду

недопуштеној методи, која је била оваква: једној народитој, врло често употребљеној, икакво туре и животно опасности. И тада се прибегавало на добру зараду, морали одлучити на такве аваноскудице у онима који су се, и поред свих изгледа још неколико људи, што није било лако у време тадашњих момака. Требао је посаду допунити са обично остајао капетан, харпунер, и по који од до-страну. На броду је, за идући ловачки поход, примивши своју зараду, растурава, свако на своју своју луку и предао робу великокупцу, посада се, брод, са пуним товаром китове масти, вратило у посада једног тадашњег ловачког брода. Кад се од интереса је начин на који је регрутована

валац области у којима ће се ловити. Познат као искључан морепловац и добар позна-харпунер у већем броју ловачких похода и био је пре тога учествовао као обичан ловац или као брода је увек био стари извезбан китоловац, који узимава у службу и скупо их плаћава. Капетан које су чак и предузећа непријатељских држава, чувенији харпунери Баки, из Дискајског Залива, стећи право на овога. У своје време су били нај-чамца, са велике даљине, погодити кита и тиме истог напалнутог кита, морали и преко супарничког борби два супарничка ловачка чамца око једнога

моћи дресирати за послове за које су потребни. Кад је тако лице уочено, капетан или харпунер га намаме у обавиљњу крчму, ту почну заједно са њиме пити, и то све догаве док пацијент не изгуби појмове о томе где је и са киме је. Тада га, у таквоме стању, одведу или пренесу на брод и о-ставе да спава, у нарочитом, потпуно затвореном тиодељењу из кога нити може изаћи, нити се мо-же чути даље од брода, кад, освешћен, почне ви-кати и звати у помоћ. Обично се у току једнога дана, или једне ноћи, на тај начин попуни број упражњених места на броду, и капетан онда одмах издаје заповест да се дижу котве, и да се полази. Кад брод буде на путини, заробљена лица се, једно по једно, изводе из затвора, капетан им саопшти шта их убудуће чека и заповеднички затражи од њих да се одмах почну учити послу на коме мо-рају остати све до свршетка ловачког похода. Протести, моље и претње ту ништа не помажу; за најмање противљење заробљеници буду злостав-љани и тучени, док се, видећи да се не може друк-чије, не реше да запну на посао. Дешавадо се доста често да баш од најнежнијих младића, истр-нутих тако од своје куће и породице, који догве никад нису ни видели мора, после таквих лек-ција, испадну највештији ловци китова и да на томе послу остану за цео свој век. Њихови му-читељи, који за неколико првих месеци пу-товања нису ни најмање штедљиви, постају им до-бри другови и искрени пријатељи, од којих је но-вајнаји, по повратку с пута, тешко растати се. Се-лаче на заједничке доживљаје, авантуре и опа-ности, кроз које се провазило по океанима, у бор-

би са морским чудовиштима, стварало је другарске везе које ни доцније промене живота и занимања нису могле раскинути.

Поазак је увек био око половине провета. До области у којој ће се ловити путовало се неделама, кашто и месецима, према приликама на мору. За све то време на броду су поучаване новајлије, који су се требали извезбати за оно што их чека кад буде отпочео лов: морнарски послови, руковање прибором, алатом, једривима, веслање у ловачким чамцима, који, се, ради тога вежбања, уснут слушају у море кад је, због затишја, броду немогућно пловити, руковање направама за везивање и деморкирање кита и т. д. Поучавање је увек било дорвшено пре но што се стигне у воде којима ће се ловити, и задовољан успехом новајлија, капетан тада обично приреди гозбу и весеље при коме се новајлије, дотле већ измирене са судбином, поморе и ижљубе са својим дотадашњим мучитељима. Тада сви постају добри другови и од тада сви заједнички ишчекују прилику да се покажу у лову првота кита, за кога им стража са катарке брода буде јавила да се појавио на површини воде.

Већ данима брод аута по мору тражећи кита, провачећи се често кроз томиле ледених санти. Успут се на понекој леденој санти, или пловном леденом броду, улови и по која фока, који морски иви бели медеви, што корисно послужи за промену хране на броду, јер се иначе живи самодонезерава, усолениот меса и пасуља. Наједанпут, стражар са катарке почне викати, и ружом показивати на пучини на нешто што се са

које у највећем забрџену ишчекују шта ће насту-
пити, одмах спрема чапце за спуштање у море,
проверава да ли сваки чамац има све што му тре-
ба и чека тренутак кад ће капетан наредити да

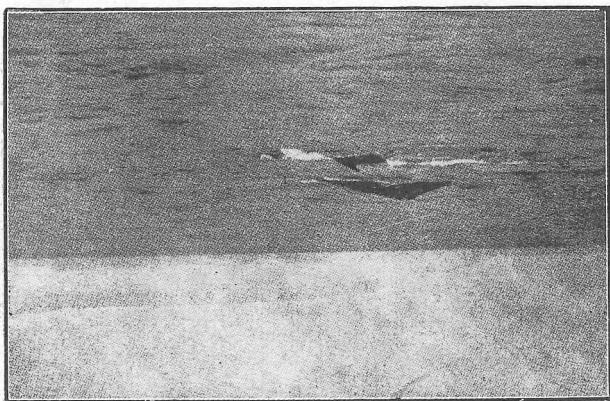
Сл. 69. — Стражар са катарке спазио кита.



пауће брода још не може саргадати. Својим до-
гледом, који не испушта из руке и којим без пре-
кида посматра пространи морски видик са висине
на којој је у својем бурету, он је спазио у даљини
карактеристични водоскок који издаје присуство
крупнога кита. Лоцада на броду, са новајлијама

ца и крмарем на задњем крају; четири добра вео-
 снача поседату на седмита између њих. Харпунер
 држи у руци своју харпуну, за чији је задњи крај
 везан мек, а врло јак конопац, смотан у стуб по-
 којко стотина метара, кашто и по један кино-

Сл. 70. — Китови на површини мора.

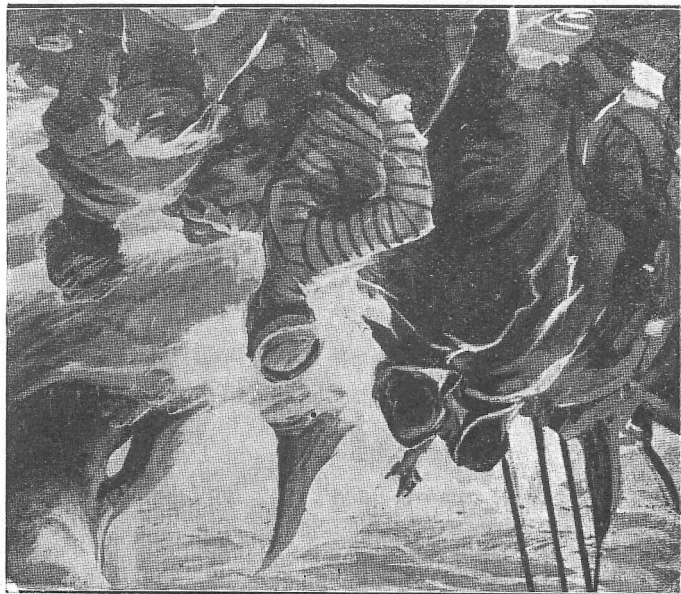


паре.
 Кад је брод опрезно пришао киту на 200—300
 метара растојања, на команду капетана чамци се
 спуштају у море без лупе, сваки заузме на њима
 своје место, са харпунером на предњем крају чам-

цу кита кога је и он сам спазио својим догледом.
 Већ су и мошци са брода салдедали, као какво
 острво, пространа мрка леђа огромнога кита који
 избацује висок млаз ваздуха и густе беле водене
 одређено место, па да се кит нападне. Капетан је
 се чамци спусте и да у њима сваки заузме унапред

Кит за то време стоји мирно на површини воде и издапује свој млаз ваздуха и водене паре, који га је издавека издао. Кад му се предњи крај чамца опрезно примакао на 5—6 метара (код ве- штих харпунара и на 15 метара), харпунер снажно хитне харпуном, гађајући кита испод предњих пе-

Са. 71. — Изненадна појава кита поред брода.



метар. Позади харпунера стоји један китоловац са оштром секиром у рuci, спреман да у тренут- ку пресеце конопца што везује чамца са китом, у случају ако би била опасност да чамца, кад га га- њен кит са великом брзином стане вући по повр- шини мора, буде водом запљуснут и подављен.

Ако се чамац срећно и на време одмакао од ражљубићеног кита, онда овај, бесно јурнувши у јед-
 номе правцу, са заривеном у њега харпуном која
 се не може из ране извући, повуче собом дугачки
 конопцац из чапца, који се, са стуба у који је смо-

Сл. 72. — Харпунер напада кита.

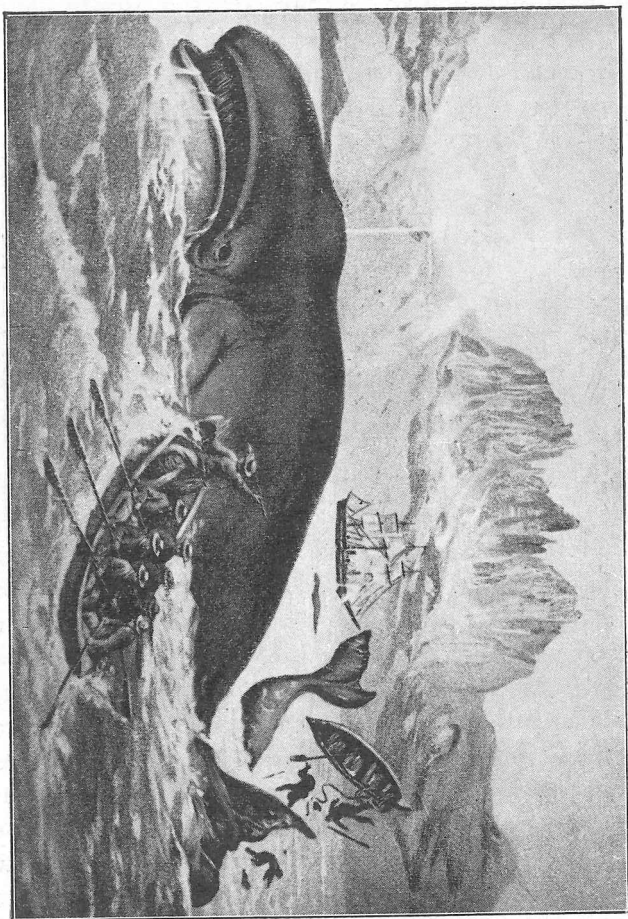


раја, на једно нарочито, свакоме харпунеру до-
 бро познато осетљиво место. Чим се харпуна за-
 риа у китово тело, веслачи одмах свом снагом
 завеслају уназад, запевши што могу више да се што
 брже и што даље од кита одмакну, како чамац
 не би примио ударац репа. Јер се кит, ударен хар-
 пуном, бесно праћака, и тај је тренутак од највеће
 опасности за ловце у његовој непосредној близини.
 Често се дешавао да је репа посада ловачког чам-
 ца, ударом репа дигнута у ваздух заједно са раз-
 лупаним чапцем, погубила животе.

не би дрво на њему упалило. Кај је конопац сав тако одмотан, а за то трета који минут времена, он се нагло затегне и тако тргне чамац за који је чврсто везан, да се по сада мора добро осигурати, ухвативши се за ивице чамаца, да не би у томе опасном тренутку падала у чамац или у море, што се нарочито често дешавало код ловаца новација. Кит тада, бразином од 20—30 километара на сат, стане вући чамац, на коме крмар мора пажљиво крмарити да се не испречи, па да буде водом заплућнут и подављен. Вукући чамац, кит не рони дубоко и често излази на површину воде, продужујући бечу трку прво-битним правцем. Ако га је харпунер добро погодио, он у тој трци изгуби толико крви, да после неколико сати времена макакше и почне смањивати бразину. Кај ловци то осете, почну сложено улазити дугачки конопац у чамац и на тај начин приближавати чамац, застао и почео се извртати поредарке на површини мора. Тада ловачки чамац пристаје сасвим уз њега, као уз какав брод, и харпунер га са неколико добро управљених удараца нарочито за то спремношћу, добро заштреним коплем, потпуно доврши. У том пристигну и остаји чамац

тан, стане нагло одмотавати и вући за китом. То је одмотавање, кај је кит велики и бесан, тако нагло, да конопац, ако је и најмање замршен око харпунера, дохвати у тренутку овога и одвуче у воду за китом; забележено је више случајева такве врсте. Место на ивици чамаца, преко кога при том одмотавану конопац прелази, тарући се о дрво, мора се понекад непрестано понављати водом да се

жно веслајући, привуку га броду који им је и сам
пришао ближе. Кит одмах буде привезан уз бок
брота и ту добро увршћен гвозденим ланцима.

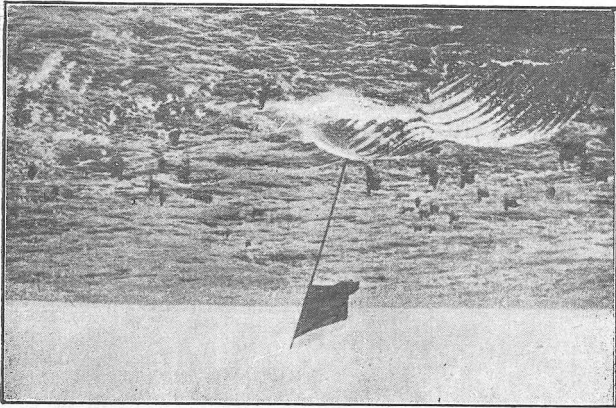


Сл. 73. — Харпунирање гренландског кита.

са брота, закаче кита великим гвозденим кукама
и дебелим конопцима, па удруженим снагама, сна-

У првом случају кит је одмах одвачен до
 обаде на којој је топионца, привучен обама и
 предат онима који ће га сећи и топити. Ако се
 при томе деси да брод, вукћих кита, наиђе на дру-

Са. 74. — Надуван и остављен кит на површини воде.



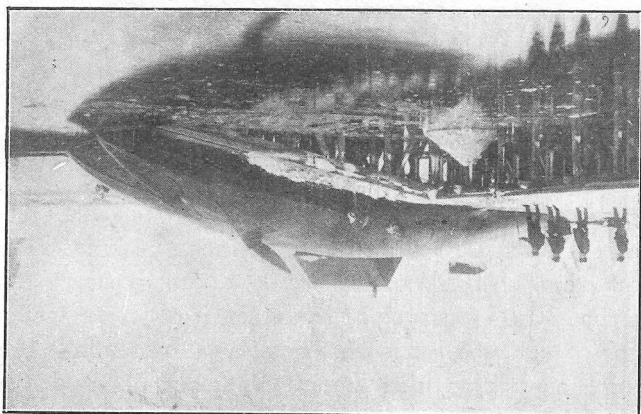
Шта да се од тада ради са уловљеним китом,
 зависило је од тога да ли се он има вукћих на месту
 где је топионца, на каквој обади или на каквом
 острву, или ће се топити на самоме броду. Ранији
 китововци, у седишњем и осамнаестом веку,
 то су увек чинили на обади, јер су им бродови
 имали само мачине за готове продукте лова, ко-
 ји се мештао у дрвену бунду. Дочније, кад је
 лов у близини обаде био ослабио, тако да је брод,
 тражећи китове, морао крстари по отвореном
 мору стотинама километара даљеко од сваке обаде,
 он је морао бити у исто време и топионца и
 фабрика за прераду кита.

тог кога треба уловити, онда се она, први кит ту на месту остави, пошто му се у већа заводе високо копље са заставом, на којој је означен брод што га је уловио и коме он по китоловном праву припада. Са одређеним вртама китова који, као баљеноптере, убијени тону поступно у море, тако се није могло чинити. Тада се најпре, на месту где ће се кит оставити, измери дубина мора, па ако ова не превази коју стотину метара, зареје се у ње ова већа гвоздена кука са привезаним за њу ја-ким конопцем, чија дужина премаша нађену дубину, па се за други крај конопца, који се такође баца у море, привеже велика даска или буре са ознаком брода, утиснутим услијаним гвожђем. То ће обележје, поред измерених географских координата места, служити на то, да се нађе где је остављен напуштени кит како би се извукао до површине воде и превукао до топонице. На местима где је велика дубина мора, кит се није ни покушавао ловити ако се позна да је он од оне врсте која, кад се убије, тоне на дно мора. Као што се види, такав начин прераде китова повлачио је велики губитак у времену, али је овај бивао накнађен богатством ловца у бализани обала и тиме што су се ловци, негубећи време у сечењу и топљењу кита, што је за једног кита тражило по три до четири дана непрекидног и напорног рада, одмах враћали на морску пучину да траже нову жртву.

У другоме случају, кад је кит прерађиван на сред мора, на самоме броду, читава половина брода била је претворена у пећи и у топоницу. Мошци из посаде су се, прескачући преко ограде брода, спуштали на кита, пошто су на ноге навукли ду-

распаљене, као гориво убацивали су се у пех и ложији масни комади кита. Путници и посаде бродова који нису обављали те послове, а путовали су морима на којима су могли сретати китовце при таквом послу, описују свој ужас при ноћном сусрету са бродом китовцем на океанској пучини. На двадесетину километара даљеко саведа се на мору огромна ватра; држећи сигурно да је то пожар

Сл. 75. — Кит ловљен на сувоземну китовну станицу.



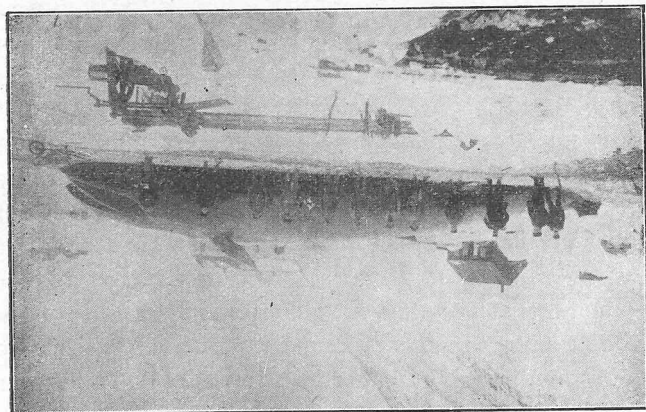
гачке кожане чизме потковане ексерима да не би клизале по латкој и масној кожи кита. Дугим ножевима, насађеним на дрвене држаље, и широким секирама секли су прво уздужне кајшеве на киту, пресецали ове на копкасте комаде од по 20—30 килограма тежине и додавали их онима што су тога ради остали на броду, а ови их преносили у котлове над зажареним пехима где су их топили. Пехи су распаљене дрветом које је нарочито за то ношено на броду; кад су ватре биле добро

на каквоме броду, капетан нареди да се промени правац и брод се упути ватри, да би неволницима на запаљеном броду притекао у помоћ. Уколико се ближе привазило месту пожара, ватра је бивала све већа и бешња; густ црни дим, осветљен варницама, куља у ваздух; цела је околина осветљена пожаром, а људство на броду спасиоцу ишчуђава се што се на осветљеној површини воде не види ни један чамец на коме би се страдавали ници покушави спаси, бежећи од зажареног брода. Ваздух је испуњен страшним задахом од изгорелог меса, који спасиоцима не да прићи ватри и они се очајно питају шта да раде. У том, кроз дим и пламен, они савладају сенке које латано и мирно, као авети, промичу носећи на раменима и леђима неке терете, све једнаке; на своје запрепаћене они зачују чак и песму са запаљеног брода и у страху се питају да немају пред собом какав брод-фантом о коме су већ чушави толике бајке. Тек кад се доживалом стану довикивати са онима из ватре, сазнају шта је то и подужују свој пут.

Истопљена китова маст изливала се у бундранику је брод собом носио још из луке из које је пошао. Буре је примало 80 килограма истопљене масти. Један крупан кит од 150.000 килограма тежине, каквих је било још доста у то срећно време, давао је по стотину и више таквих бундара (данас би дао много више), што је по ондашњој цени од 60 донара буре, представљало вредност од 6000 донара. Када се томе придода оно што се добијало за споредне продукте лова, као и скупоцена амбра, ако би се нашава у киту, није био ређак сав-

дик, сачувао о даљеким океанским областима у
 Ђанин, са чежњом потврдао на широки морски ви-
 пав собе, или шетајући се обавом као миран гра-
 жно и на миру. Многи је од њих тада, из своје то-
 так свога авантуристичког живота угодно, безбри-
 пољска имања на обамама мора и проводити оста-
 рада стицали толико, да су могли куповати лепа
 тевица нипта од свога новца, после које деченије
 подела добити од ова, а не трошећи на дугим пу-
 харпуери, који су добијали знатно већи део при-

Сл. 76. — Кит пред топонициом.



чај да један кит донесе у оно време по пола ми-
 лциона динара, па и више, иако није био искори-
 шћен онако како се то данас ради.
 То је дозвољено да се види рентабилност посла
 у то, за китоловце знатно доба. Из тога су вре-
 мена остале и читаве бајке о богатењу китоловаца,
 а нарочито власника китоловних предузећа. Факт
 је међутим, да су капетани ловачких бродова и

којима је своје младе године провео у опасним авантурама китова, и сећао се другова који су тамо оставили своје животе.

У то је време постојао још један начин за лов

кита, интересантан и за китоловце сасвим безопасан, а који није употребљаван тако ретко као што би то могло изгледати. Постоји једна врста омањих китова, који имају на леђима тругласти дугуљаст изрештај, са врхом окренутим у вис, и по овоме се издалека могу распознавати. Енглески и американски ловци су их називали „килерима” и то им је име било усвојено од свих китоловаца.

Ма да за ловце нису имали никакве вредности, па стога нису ни ловљени, ипак су им причинявали изазовљество кад их сретну у чопору, на површини мора. На име, килери су страшни непријатељи великога кита око кога се, кад на њега

наиђу, скупе, опкове га са свих страна и стану бости врховима онога тругластог изрештаја. Веома су окретни, и киту који набаца на њихов чопор, немогућно је више спасти се. Ма колико брзо бежао од њих, било по површини мора, било ро-

нећи у дубину, килери га ни за стопу не напуштају и за све то време га боду. Тако избодеи кит убрзо и макакшава и утине од губитка крви. Китововци, кад наиђу на такву сцену, посматрају је издалољно са брода који сцену у стопу прати, и кад

запазе да је кит утинуо, растерају килере и при-

своје себи убијеног кита.

Ловачки брод тога времена није се враћао у своју луку без пуног товара китове масти. Бра-

тити се са нова товара, сматрао се као знак не-

умешности; капетан и његово људство били су из-

ложени подсмеху људства са других ловачких бродова, а власник предузећа отказивао је службу такој посади као недораслој за поверени јој посао. Стога се дешавало да брод, који није имао ловачке среће, остане на путу по две-три године, а било је примера да пута по морима и по пет година, хранећи се од ова фока, морсева и рибе. Било је и капетана који су, увек срећни у лову, прали вили у току свога другог века по двадесет ловачких похода; било их је, међутим, који за исто време нису имали ни половину тога.

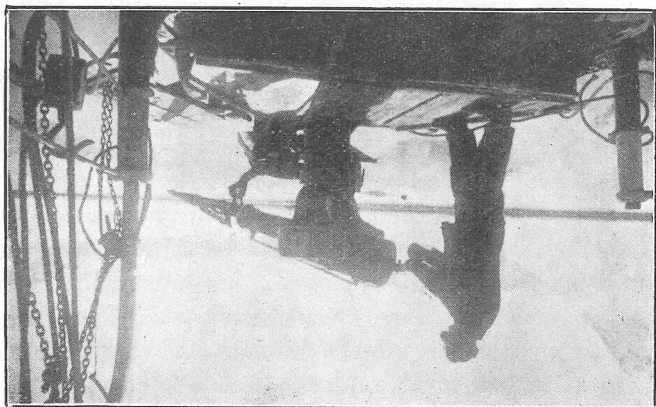
19. *Морски начин китова.*

Напред описани, негдашњи начин китова и-мао је у себи нечега одиста витешког. Китовац је морао бити оважан, вешт и окретан, имао је свакога часа стављати свој живот на коцку и излагати се опасностима у непосредној борби са ратњеним и разјареним морским чудовиштем. То је одиста била права борба, у пуном смислу, у којој један противник располаже огромном физичком снагом, хиљаду пута већом од другог, а други само својом окретношћу, вештином и оважаношћу. При новоме начину китова све се то мења. Све је механизовано, борбе нема скоро никаве, као ни ризика ни опасности за ловце.

Два су техничка проналаска потпуно изменила китове и целу китовну индустрију. Први је био баљистичко харпунирање кита метком избаченим из нарочитог топа са парног или моторног ловачког брода. Други је био надувавање убијеног кита ваздухом, убриганим у њега јаким парном

дао томе такав облик да је ствар постава прак-
тична и да је могла потпуно изменити дотадашњи
начин китолова. Од Скоребиове идеје норвешки
китоловац је задржао само избањивање харпуне
из краткога тона, једне врсте мерзера. Харпуна,
коју је у китоловну праксу увео Свен Фон, са-
стојада се из јаке двоструке гвоздене шипке дуж
које клизи гвоздени прстен, а кроз овај пролази
и клизи једна од тих шипака. За прстен је везан
дугачак, јак и савитљив челични кабл. Обе се
шипке састају на својим крајевима. Оне својим

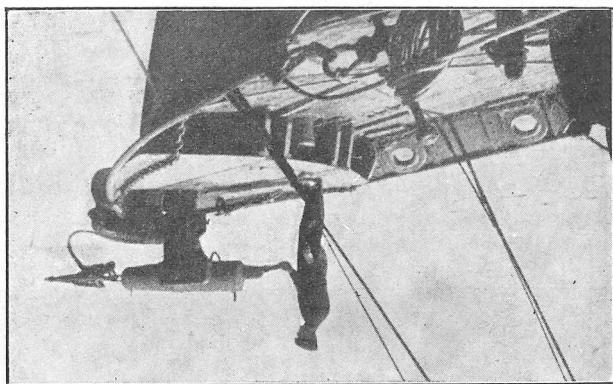
Сл. 77. — Топ за харпунирање кита.



или моторном машинном, кад је кит такве врсте да
би, убијен, потонуо на дно мора.
Идеја о баљистичком харпунирању доста је
стара. На њу је био дошао још велики китоловац
капетан Скореби, који је око 1810 и покушао
остварити је, али без нарочитог практичног успе-
ха. Тек је 1860 године Норвешанин Свен Фон

зарпје се у китово тело. У томе тренутку експлодира и чаура између два крака (релењка) те харпуне, који се сучељавају на челничноме врху; кра-

Сл. 78. — Харпунер пред топом.



цео инструментат из овога и челнични врх харпуне. Кад се окине обара на топу, барут истера тати у свима правцима испред брода. Брод и харпунер га може једном руком лако окречелнични каба. Топ је смештен на сам предњи врх топа, као и гвоздени прстен за који је причвршћен шиљак са експлозивном чауром остане напоље, ван на дно топа, до самог барута. Двоструки челнични менат увуче у топ, тако да гвоздени ваљак дође отпремљена експлозивна чаура, па се цео инструментину измешу та два крака уметне се нарочито на исти начин као и шипка на кипобрану. У шу-могу приљубити уз шипке или се од њих раставити, на њих челнични шиљак са два релењка који се кавибра као цев топа; на горњем крају натакнут је доњим крајем улазе у један гвозден ваљак истог

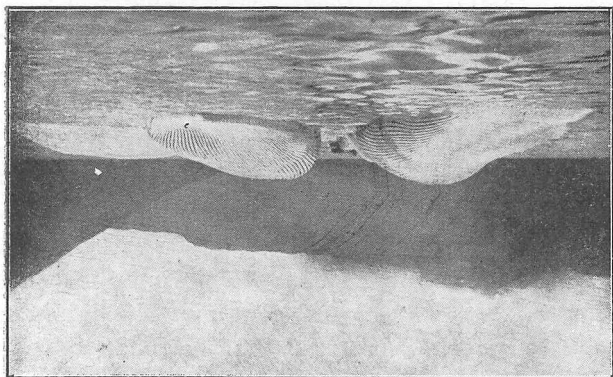
стичког харпунирања већ било учинило да на се-
Почетком овога века, кад је увођење баги-
них од ранијих китоловаца.

ви, а остало је мноштво баленоопера, пропуште-
већ поодавно истребљени сви гренландски кито-
и био узрок што су у северној поарној области
тешкоће која се имала са њима убијенима. То је
или ловили само онда кад нема шта боље, због
па ипак су их стари китоловци или пропуштали,
на дно. Међу таквим китовима има их и крупних,
чији би лов био приносан кад кит не би тоноу
површини воде. Али је то случај са баленооперима,
правим гренландским китом који, убијен, остаје на
мора чим угину. То, на пример, није случај са
је отуда, што извесне врсте китова тону на дно
Идеја о надувавању кита ваздухом поникла

би он био вучен предњим делом инструмента.
љену мету, као што би морао бити случај кад
мења правац харпуне избачене из топа на же-
начин добијено је то, да када својом тежином не
и вуче га за собом својим задњим делом. На тај
крају ове, тако да од тада инструментат носи када
прстен склизни низ шипку и задржи се на донем
топ буде испљен и инструментат изасти из њега,
струмента у топ, остаје напољу, ван овога; кад
шипке. Тај прстен са каблом, при увлачењу ин-
привршћен за твоздени прстен који клизи дуж
Као што је казано, када је својим предњим крајем
и затегне када чији је задњи крај везан за брод.
рачен и разјарен од болова, јурне на једну страну
инструментат сам извуче из китовог тела кад овај,
отварању кишобрана, чиме је онемогућено да се
ци се раздвоје један од другог као шипке при

мноштво надуваних мешина, али и то је брзо напуштено. Кад су пре тридесетину година, баљонп-тере постаде у поменутим областима једини могућан предмет китова, и кад су већ увељико били уведени парни или моторни ловачки бродови, китововци су се вратили старој итеји надувавања кита, али овога пута на сасвим друге, брже и практичније начин. Ловачки брод има на себи јаку пумпу за сабијање ваздуха, покретану парном машином или мотором, бензинским или са нафтом. Чим је кит убијен, у њега се увуче и добро причврсти де-

Сл. 79. — Надувани плав кит.



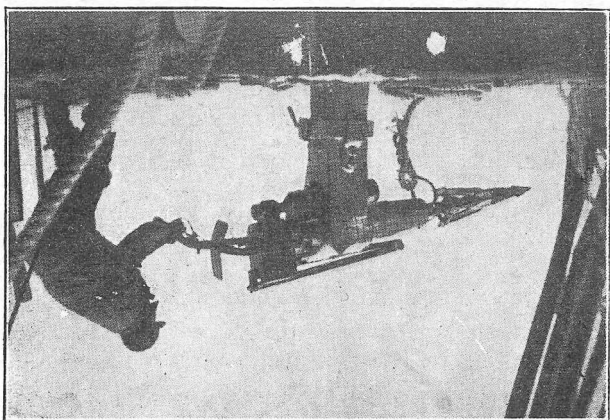
верној хемисфери потпуно нестане китова што не тону, морао се прибећи лову баљонптера. На пошто су ове, тонући на дно мора, заглавале велике мукке китовцима, дошло се на идеју да се оне ваздухом одрже на површини воде ради реморкирања до брода и до топонице. Стари китововци су се у томе помагали на један примитиван и врло непрактичан начин: прикачивали су за увовљеног кита

И ево како, са употребом поменутих техничких новина, данас изгледа лов на китове у моришту. Китово ловно предузеће има обично свој велики брод, сав претворен у топионицу и фабрику за прераду остатака од уловљених китова. Уз главну фабрику иду још по 3—6 омањих бродова одређених искључено за лов. Бродови су или парни, или са мотором на нафту. На великом броду се навази читав низ пећи са котловима за топљење китове маси; поред тога читава машинерија за прерађивање других продуката. Застим, простран магацин за смештај продуката фабрике, простори за становање, засебна одељена капетана и официре брода, магацини за намирнице, за свакодневни резервни материјал и друго. Ловачки бродови имају машинске инсталације за надувавање убијених китова, њихово везивање и придржавање уз бок брода и за реморкирање до топи-

ставом брода који га је уловио. Њенот на морској пучини са забоденом у њега заштитна мрежа, или привремено остављена кад се најде на таквој једној надувеној прошире, како је разумејемо свилу која се има пред се. Како је трбух батерије израђан параванним површине, као каква огромна надувена кеса. На окренут на горе, тако да му он изађе изнад водене линије. При надувавању ваздухом кит има увек трбух на површини воде и реморкирати куда се хоће. и при најјачим ветровима и бури, може одржати надуван, да се сигурно, па ма какво било време, машина у покрет. Кит је за кратко време толико брзо доводна цев за ваздух из пумпе и пусти се

првога кита кога ће му довући који од његових ловачких бродова. Ловачки бродови се разлику и почињу крстарити по океану тражећи кита. Моци, са брода стражаре најзаштедније у бурењу на катарци, посматрајући добрим догледом морски видик. Када се зачује вика стражара и види се на коју страну он показује руком, брод се одмах уприви у оза-ченоме правцу. Капетан и сам својим догледом утврђа познати му водоскок, а мало затим и мрко-острвце од китових већа. Харпунер је већ стао

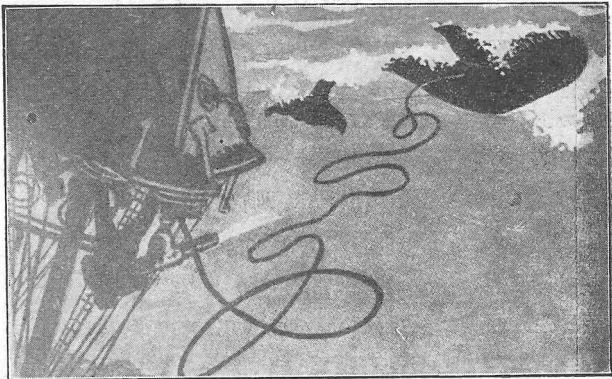
Са. 80. — Харпунер нишани на кита.



нипе. На броду је капетан и посада од 6—8 људи, међу којима је и један извезбан харпунер, до-вольно вешт да и при највећем љубављу малог брода тачно, харпуном из испалевог топа, погоди кита у осетљиво место.

Када китовна експедиција стигне у област у којој ће се ловити, велики брод, пловна фабрика, спусти своје котве и остане на месту да чека

пред свој топ, увикао у њета метак и харпуну, про-
 шавача одмотавати кад га кит повуче. Сагледавши
 и сам кита пред бродом, он једном руком хвата
 за управљач топа, помоћу кога ће нишанити, а
 другом руком за обарачу. Машина брода ради вр-
 ло латано, да би било што мање лупе; крмар у-
 правља бродом тако да му предњи врх дође позади
 китовог репа и да брод приђе киту од натраг, ка-
 ко не би био спажен. Кад се брод примакне на
 50 метара, он скрене мало бојно, како би топ до-
 шао спрам предњих пераја жртве. Харпунер тада
 нанишани на место које он добро познаје, и кад
 топ буде на 20—30 метара од тога места, он окине
 обарачу. Харпунна извети из опаленог топа и за-
 прије се у китово тело, повукавши собом и челични
 кабл са брода. Одмах затим експлодира и ек-

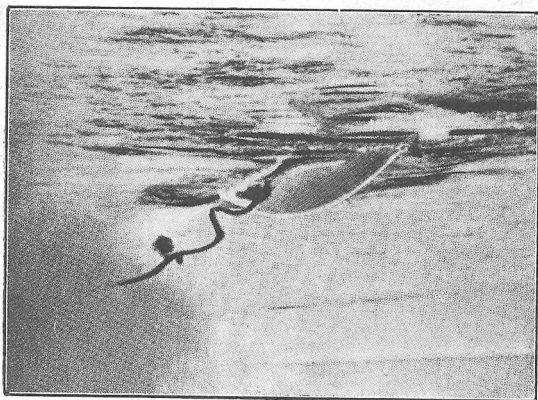


Сл. 81. — Испалеи топ.

спловивна чатура при врху харпуне. Често се де-
 шавача да експлозија одмах онеспособи кита за по-

како би брод давао што већи отпор киту и што брже га заморио. Али то у већини случајева не траје дуго време; кит, тешко рањен, убрзо малак-

Сл. 82. — Порођен кит.



Ако кит није одмах, првим метком онесосо-
бљен за покрет, он, онако рањен, јурне на једну
страну, повуче за собом каба који се са брода
омотава док не буде затегнут, па онда буде по-
вучен и сам брод. Крмар мора при томе вучењу
добро отворити очи да брод не заопија изван
правца вуче, јер га тада у часу може заплућнати
морски талас и подавити га са свим људством.
Покаткад се пусти да машина брода ради уназад,

ним за тај посао.
изопшреним чевличним копљем, нарочито спремље-
једним нарочитим метком без каба, или другим
и треба га још само довршити, што се чини или
гана; он тада остаје непокретан на површини воде
крет, или да му повреди који од животних ор-

Увођење тих нових начина рада учинило је да је лов китова, јак ослабљен при крају прошлога века, првих година овога века добио нов помет и постао у први мах врло интензиван. Дошао је био ред на баљонетере које су ранији китоваци остављали на миру из наведених разлога. Нови начини рада учинили су да отпадне ти разлози, а пошто је од раније, због те поштеде, остао не-претврдно мноштво те врсте китова, лов је био богат и врло рентабилан. Нарочито су се у томе послу истицали Норвежани, који су за китово имали и једну врсту монопола, ако не по каквоме праву, а оно бар фактички. Томе је допринео и

забаченијем острву Буе. Друга се налази на још пустијем и којој је напред било реч, налази на пустоме остр-се једна, велика и потпуно модерна топионица, о за потребне зграде и више простора за рад. Таква тога је та, што се на суву има много више места на месту где је лак прилаз обама. Добра страна топионицу и фабрику, већ ове подигне на суву, понеко китововно предузеће нема своју пловну други плов.

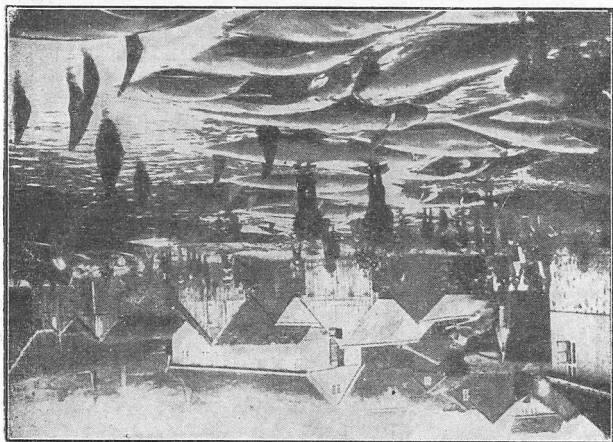
Брод се одмах враћа на отворено море да тражи и те га исећи на комаде и топити, а ловачки не станице. Ту буде предат специјалистима ко-уз бок брода, па се реморкира до китововне плов-ним кукама и ванцима добро привеже и уврсти то још потребно, часком доврши и јаким гвозде-ту. Кад је брод стао уз кита, овај се, ако је а уз припомоћ бродског пропелера, приближи се ки-шина са брода почне тада намотавати каба и тиме, ше, застане и почне се извртати поредарке. Ма-

Лов китова је отпочео још од незапамћених времена. Још у прастара времена покушавали су становници појединих острва, осамљени и остављени сами себи, да улове по кога кита, који се налазио у близини, сам или у чопорима. Месо

20. Кратка историја индустријског китова.

Директоре, па и харпуниере Норвежане, а велики део китоловаца по свима морима и океанима опет су Норвежани.

Сл. 83. — Валентинере уловљене поред обале.



то, што су поменуће две техничке новине у китолову били њихови патентирани проналасци, које су они брижљиво чували да не оду у руке конку-рената. Норвежани су и данас први на томе послу; чак и предузећа других народности имају

кита искоришћавано је за храну, а један део сла-
нине топљен је и употребљаван, између осталог,
за осветљење. Испрва се ловило само поред мор-
ских обала; доцније се отискивало на пуچину и
предузимама даља путовања тражећи китове.

Тај лов се спомиче и описује у норвешким
писаним споменицама још од пре више од хиљаде
година, као врло обилан и рентабилан. Остао је,
на пример, писмен траг о томе да је крајем девет-
тог века Норвешанин Отер описивао енглеском
краљу Аџфреду лов китова поред северних нор-
вешких обала и олушевљавао га својим, за кра-
ља фантастичним причама.

Али о лову на китове у великим размерама
има поузданих података још из шестог века. Ста-
новници обале Бискајског Залива, на југозападном
крају Француске, који носе име Баски, били су
одвајкада чувени као смели и вешти ловци ки-
това. Некада је, пре много векова, тај залив био
уточниште крупних китова који су се, при својим
миграцијама, радо у њему задржавали. Баски су
ту ловили кита на један врло примитиван, а веома
опасан начин: одважан ловац је искакао из чам-
ца на леђа киту, продајао му оштрим коњем,
кроз дебељу санину, пљућа и по извршеном по-
слу, привезан за конопцац из чамца, био у овај
привучен од својих другова. Тај се лов још у то
време био развио у једну индустрију, чији је цен-
тар био на обалама Бискајског Залива, и од које
су се Баски јако богатали.

Гонети по мору китове који су се у одређено
време појављивали дуж француских обала, на их

је затим ту нестајао, Баски се нису устручавали
китоловне експедиције које су трајале по неколи-
ко месеци, па и по коју годину. Они су, идући
само за китовима и не водећи рачуна о даљинама,
тешкоћама и опасностима, препловљивали океан и
много пре Колумба савладали обале америчких зе-
маља. Али, природно је и разумљиво да од све-
га тога није остало писмених трагова и да су
такви проналасци нових земаља, заједно са кито-
ловцима, давно утонули у мрак прошлости, остав-
љајући за собом само легенде које су се вековима
после тога одржавале.

О томе да су Баски долазили у америчке во-
дене пре званничног проналаска Америке, постоје ле-
генде које се и данас одржавају по бискајским и
нормандиским обалама. По једној од њих, на при-
мер, Баски су у десетом веку, заплењивши да ки-
това почетком провећа нестаје из Бискајског За-
лива, пустили да им харпунирани кит, не могући
се ослободити заривене му у тело харпуне, вуче
број по океану оставивши му за то довољно ко-
нопаца свога чамаца. Кит не рони дубоко, јер мора
често изазити на површину воде ради издаци-
вања водене паре и удисања свежег ваздуха. Они је
тако недељама вукла по површини океана, превео
их преко овога и довео право међу китове који
су се, у то време, ничим неуземајући, у чопо-

рима бавили поред америчких обала.
Постоје и чувају се у појединим маринским
музејима, описи и модела старих, примитивних ма-
ринских инструмената, којима су се китовци Ба-
ски служили на својим ловачким бродовима за од-

што проналасци Баска нису одјекнули даље од гасконских и нормандских обава и што нису имали опсежнијих посвећеница, разумљиво је кад се узме у обзир да су то били прости, примитивни људи, који су имали пред очима само свој искључиви посао, гончење китова и што интензивније и скорипћавање природног богатства на које су напшви са оне стране океана, извазећи цвелога свог века ретко кад на суво и немајући ни прилике да своја открића саопштавају онима које би то могло одушевити и покрећути на какву акцију. Поред Баска, и многи доцније, појављују се на ловиштима китова и други француски китовци. Разна француска приморска места, као: Ла-Роше, Нант, Гранвил, Ондер, Хавр, Ден-области да лове китове. Ту се у исто време појављују и ховандски, енглески, дански и амерички китоловци, па настају спорови, битке и читава ратова око области у којима се нашло изобиље китових китова. Хованђани нарочито развијају китовну индустрију у северној поварној области, и предузећа која улажу у то своје капитале, стичу огромна богатства. Оснивају се моћне компаније, које, свака у својој држави, добијају концесију

ређу полагаја по звездама. Ледајући те, до крајности примитивне справе, тешко је поверовати да се неко помоћу њих могао оријентисати на океанској бескрајности, јер се без ма и припадних оријентације није могло пловити ни на крајим растојањима, а још мање при пловљењу преко неизмерног океана.

за лов китова. Рипшеље, на мовбу китоваца из Хавра и Руана, оснива такву једну компанију у Француској. Она је трајала нешто више од два-десет година, док њена китована флота и топионице нису биле уништене од данских предузећа. Хованђани су у седамнаестом и осамнаестом веку имали у арктичком мору, између Шпицберга и Гренланда, а нарочито у водама северног Шпицберга, велику флоту ловачких бродова. У тадашњем северном крају Шпицберга, била се у то време попуњена читава варош са пристаништем и кејовима за пристајање бродова, топионицама и свима потребима за китовце. Колико је интензиван и рентабилан морао бити лов на китове у то време, може се видети из ове ховандске званичне статистике: за време свота најинтензивнијег рада, а то је година 1669 до 1769 сами Хованђани су свали у Смеренберт и околне воде годишње по 100—130 ловачких бродова и побили око 58.000 крупних китова, поред оних што су их наловили даље од Шпицберга и поред непрегледног мноштва мањих китова. За то време ховандске моринске власти регистроваде су 14167 ловачких бродова што су поазнали у тај лов.

На осамљеном острву Јан-Мајену, између северне Норвешке и Гренланда и данас стоје остаци од великих топионица за китове из тога времена. И ту је била читава колонија китоваца и топионичара, што је онда био један нарочити и рентабилан занат. У моринском музеју у Амстердаму може се видети велика слика у бојама, која представља ту некадашњу колонију. У

пристаништу се виде велики бродови што лове китове; једни који долазе вукући са собом са обе стране по једнога огромног кита, други који весело полазе у лов, сигурни да ће се ускоро вратити са богатим ловом. На обама је читава чарош од дрвених барака, намећу којих ври жи- вот и рад. Чудне конструкције од камена, др- вета и гвожђа привлаче пажњу посматрача: чи- тав ред од високо подигнутих пећи, са ниским димњацима, избацује дим и пламен; до пећи до- воде полукружни насипи који се постепено пену. Тим се насипима довлачила сланина, скинута са кита, и убацивала у пећи из којих се испопље- на маст изручавала у бурад наслагану у огромне- камаре позади пећи. На самој обама леже изву- чени велики китови, које читава војска специја- листа сече дугачким ножевима и исечене дело- ве превлачи у топионицу. Романтичност призора повећава високи купаста вулкан Беренберт који, на таквоме месту, и сам изгледа као једна огром- на топионица за китовућу индустрију.

Ховандски ловачки јетрењаци полавали су из разних пристаништа Ховандије крајем априла, а зборно место за већину њих био је поменути за- лив Смеренберт. Ту су им биле главне топиони- це, крчме, пекарнице, радioniце за бурад (јер су бродови собом доносили само дуге и обруче) и стоваришта за испопљену маст. На шљунковитој обама стотине радника специјалиста секли су ки- тове ножевима од 80 сантиметара дужине и пре- влачили исечене комаде у зажарене пећи, ложе- не опет лошијим масним деловима од кита. Ат- мосфера је била пуна дима и страшнога задиха

од сатореног материјала, и требало је дуге нави-
ке и доста природне неосетљивости па да се мо-
же издржати у таквоме паклу. Хиљаде људи,
који су у томе паклу проводили месеце и поди-
не, имали су један одиста необичан живот: да-
ноћно касапљење поростасних морских ковоца,
атмосфера од дима и пашмена усред снега и леда,
ужурбаност да би се стигло испитати мимоне ки-
нограма чудовишта која, поређана на обама јед-
но поред другог, чекају свој ред; величанствена
поварна светлост која ратенике осветљује за вре-
ме рада, песма и веселје због сигурности да ће
им зарата осигурати остатак живота кад се вра-
те у свој завичај. Та сигурност, уосталом, није
била баш тако велика; од хиљаду ховандских бро-
дова који су за време од 1669—1678 године ра-
дили у водама северног Шпицберга, њих 83 је
пропао од бура и леда.

Све је то доведено до великог богађења не са-
мо китоловних предузећа, већ и целокупног ста-
новништва Ховандије, и није се без разлога у то
време говорило да се ховандски златни рудници
напазе у арктичкој области. Развијат китоловне
индустрије повукао је собом, непосредно или по-
средно и развијат мноштва других индустрија и
заната, као што су на пр. грађење бродова, ча-
маца и прибора за морепловце, качарски и уچار-
ски занат и др. Основа потоњем богатству Хо-
ландије и вежи у томе богатству што га је унела
у земљу китоловна индустрија тога, за ту инду-
стрију, одиста златнога доба.

Међутим, интензиван и ничим неограничен ки-
товљ у европској поварној области, учинио је

у току века да крупних китова у ној савним нестане. То је чинило ловачка предузећа мање рентабилним и повукло је собом напуштане тога посла од стране негдашњих највећих китовоца, Хованђана, па затим и осталих. Последњи брод китоловац из Денкерка отишао је у лов 1836 године, и при својој повратку био је продат за наплату дуговања предузећа. Хавр је у размаку времена од 1855—1860 године послао у китолов двадесет бродова. Почетком осамдесетих година прошлога века Француси су савним раскинули са тим послом и њихових је китоловаца била савним нестало.

Али око половине прошлога века европски китолов је одједном, и савним изненада, добио нов и интензиван помет. Нов начин лова, о коме је била направљена реч, и који су Норвежани почели од 1860 године примењивати на Гавенотере, дотле остављене на миру из напрет наведених разлога, показао се за неколико деценија као врло акуративан, па је чак и 1896 године добијено хиљаду комада тих китова само поред норвешких обала. Године 1903 тај је лов био толико интензиван, да је од норвешке народне скупштине морао бити забрањен у норвешким водама, из разлога што веома шкоди риболову, а потавиито лову бакалара и харина, који за Норвежане имају велики економски значај. Норвешки китоловци су се од тада повукли у воде око Шетландских острва, Исланда, Медвеђет Острва, као и у области северније од Шпицберга. Највећа китоловна предузећа преселила су себе свога рада у јужну хемисферу где данас неметано

Интересантне податке о интензивности китова у његово време даје велики немачки филозоф Кант, који је једно време предавао у гимназији физичку географију, први пут у ветњем семестру 1757 године. Та његова предавања, у којима је искористио податке добијене од морепловаца и допунио их оним што је и сам читао у путописима које врло свесно и тачно цитира, објављена су у једном делу од неколико свезака, штампаном у Мајнцу и Хамбургу. У једној свесци описује се и китов, па том приликом Кант издаже статистичке податке о њему.

Од интереса је Кантово тврђење да већ у његово време китовов није више оно што је био раније. Тако, крупан гренландски кит, који је по њему раније, док није био истребљен, достигао дужину од 70—80 стопа, у време Канта је достигао тежину до 100.000 фунти; тако су га бар обавестили они од којих је он тражио податке. За Хованђане наводи да су, пронашавши Шпицберг 1596 године, нашли у његовим водама не претвудно мноштво крупних китова. Тада је ту почео интензиван лов, прво од енглеских, затим од ховандских предузећа. Али, пошто су већ Енглези били заузели боља места, Хованђани су морали тражити китове даље на северу. Тако су нашли на китовима изванредно богат Смеренберг, где су у дотле нечувеним размерама развили китоварну индустрију. За њима су дошли Данци, Хамбуржани, Французи, Даски и Норвежани. Интензиван лов учинио је да се китови одбију од обале даље на море и да лов постане све тежи и опаснији, а у исто време и мање издашан.

Топионице, постављене на Шпицбергу постаде су непотребне и ловачки бродови су почели слапати у своје маташине, не истопљену маст, већ сиров китову сланину.

Енглези су први напустили лов на китове у северној области. Хованђанима, који су остали да и даље рате, ишло је од тада боље. Они су, по Кантовим подацима, имали за тај лов, у седамнаестом веку, уловљено више од 12.000 људи. Спешљано 1721 године ловило је китове, само по ред обава Гренланда и у Левисовом мореузу, 251 холандски брод, 55 бродова немачких из Хамбурга, 24 немачка брода из Бремена, 20 бродова француских (бискајских) и 5 бродова норвешких, укупно 355 бродова.

Сами Хованђани су, за време свога најјачег рада побив само у водама Шпицберга 32.907 крупних китова. Просечна вредност једнога таквог кита, у оно време, износила је према Кантовим подацима, 3.000 талара; укупна вредност тих холандских китова износила је дакле близу сто милиона талара.

Почетком осамнаестог века јављају се опет Енглези као китоловци у северној половној области, и то у великим размерама. Крајем године 1786 ловило је у водама Гренланда 153 њихова брода, на којима је било уловљено 8134 човека; а године 178 имали су на томе послу 284 брода са 13.000 људи.

То су сигурни подаци, за чију тачност јамчи име Канта, који дају доста јасну слику о томе шта је у ранија времена у народној економији појединих европских земаља значила китоловна индустрија.

стрија. Али је та индустрија имала значај и за становништво других континената.

У Америци је та индустрија почела од првих година седамнаестог века. Са годином 1614 отпочео је лов крупних китова око пристаништа Нанткет, које ће убрзо постати један од главних центара те индустрије. Кад су китови ту истребљени, американски ловци су пошли тражити их по океанској пучини. Од 1712 године отпочео је, од американских ловаца из Нанткета и Ђу-Ђетфорд да интензиван лов кита потвара, тако да је године 1714 тај лов обављало 360 ловачких једрењака. Велики американски китовов био је престао за време рата за независност, али одмах после рата је настало време које се у историји китолова назива „златно време америчког китолова“. Тај ко је 1815—1860 године, док је то златно доба трајало, ловило 620 америчких бродова и доносило просечан годишњи приход од осам милиона долара.

Године 1771 један американски ловачки једрењак обишао је Предгорје Хорн, крајњи јужни врх Јужне Америке, и отпочео лов потврда у јужном Тихом Океану, где је, у близини чилских обала, нашао на огромно мноштво тих китова. Тиме је био отворен пут американским китоловцима за лов у томе океану, у коме пре тога нико није ловио, ни знао да има таквог ловачког богатства. Године 1898 опет американски ловци напустили су на чопоре Гренландских китова у војскама на северо-западу Америке, а неколико година доцније на китоловно изобиље на обалама Камчатке и у Охотском Мору.

Ковико се била у то време развила американска китоловна индустрија, може се видети из тога, што је 1857 године само из пристаништа Нју-Бетфорда поузало у лов на потвале 329 ловачких једрењака, са укупним особљем од 10.000 људи. Богате вароши Сан-Франциско (по китоловцима Фриско) за Тихи Океан, и Бостон за Атлантски Океан, били су главни центри за продају продуката лова великокупцима. На кејовима тих пристаништа биле су непрегледне камаре од хиљада бубрага са китовом машћу, поређане у редовне дугачке редове, између којих је врло дадан живот, погађање ловаца са трговцима великокупцима, утоваривање купљених бубрага на трговачке бродове који ће их разносити широм света, и регрутовање особља за идуће ловачке походе. Стотинама крчми дуж пристаништа било је преузно ловаца који су се, са пуним матацинима брода вратили из лова, често после вишегодишњег лутања по океанима, па ту деле зараду и већ ступају у погодбе за скорашње ново путовање, ма да су се многи од њих у невољама и опасностима, у којима су се на путу налазили, постојину пута заклањали да ће једном за свагда прекинути с тим послом.

У то време пада и почетак американског китолова у Индијском Океану, чија су осамљена и забачена острва Амстердам, Сен-Пол, Кергелен и друга, служила за базе и, у привикама, као китоловне станице. На неком од тих острва ловци су сатрали и оно мало шуме што је на њима било, па и данас још се могу видети трагови од њихових згаришта. На једној обава великога острва

Керелен видели смо томиле песком претрпанот
уља, за које нам је речено да су некад ту остав-
љене од американских китоловаца за потребе хи-
зових топионица.

Године 1848 један ловачки једрењак се вратио
у Сан-Франциско после кратког времена од сво-
га поваска, са препуним товаром китове масти.
Он је у Беринговом мору уз напашао на велике
чопоре гренландских китова и за кратко време
напунио своје матине. Од тада је понова на-
стало „златно време“ американске китоловне ин-
дустрије, која је нарочито процветала од седамде-
сетих година прошлога века, кад се за харпунира-
ње китова почео употребљавати топ, а наместо
једрењака парни или моторни бродови. Али је та
индустрија поступно слабила у својим негдашњим
американским центрима Нантукету и Њу-Бетфор-
ду, чему је јакo допринео и китоловна катастро-
фа од 1871 године, кад је 34 ловачка брода потпу-
но уништено од леда којим су при завршетку во-
ва били ухваћени. А допринео је и то што је јед-
но време цена китове масти била знатно спала,
па је била настала неизвесност да ли ће и даље
продужити да спада. То је наступило после про-
нааска петровејских извора, који су пружили мно-
го подесније и јетиније средство за осветљење на-
место китове масти, која се дотле за то по це-
ломе свету употребљавала, непосредно или у о-
вакву свећа. Први петровејски извор пробушен је,
као што се зна, 28 августа 1859 године; пронашао
га је американац Дракс из Титувила, у Север-
ној Америци. Међутим, у посљедње време цена
масти је опет скочила, јер је маст добила нове

и неочекиване употребе у хемиској индустрији, али то више није помогло да се американски китолов подигне. У данашње време, из Нју-Бетфорда, из кога су до пре неколико деценија показивале стотине ловачких једрењака, покази у лов на китове једва 20—30 парних или моторних бродова, па и тај се број из године у годину све више смањује.

И Аустралија је за последња три века дала свој, не баш занемарљив допринос светској китоловној индустрији. Китоловни центар је дуго време био варошица Хобарт у Тасманији. То место је једна од крајњих јужних тачака културног света; између њега и јужне поларне области нема више ни континента, ни острва.

Мава, лена, живописна варошица Хобарт, на јужној обали великога острва Тасманије, била је у своје време не само највеће пристаниште за китоловце у јужној хемисфери, већ и место где су се градили бродови једрењаца за све области те хемисфере. У једно време бродоградилнице тога места радиле је јаче но прослављено енглеско бродоградилнице Крајд. Одатле је, пре једнога века, показивало по петдесет ловачких бродова у лов на китове. У његовој непосредној близини било је толико китова, да су улазили и у реку Дервент, где су их ловили на самоме ушћу. Потвала је било толико у водама око Тасманије, да су их енглески и американски китоловци ловили и по најјачем ветру, па и при бурама. Лов је био толико обилан, да су многи трговачки једрењаца, клипери, који су долазили својим пословима у Хобарт, ту откупљивани за скуп новац и одмах пре-

Ловачка флота Хобарта од тада се почела поштуно (сманјивати, чему је, као и у другим областима, допринео смањење цене китове масти, фанона, спермацетиа и амбре. Стари китовци, који су од свога дјетинства радили тај посао, ни-су га се могли оставити ни онда, кад је настало време да треба четири до пет година лутања по океанима, па да се напуне марацнини брода. Мно-ги ловачки бродови тога времена потопљени су од бура и тајфуна у јужним морима; на другим су се појављивале побуне и настајало је међусобно убијање китовоца. Напослетку, кад је било и сувише јасно да се стари једрењаци не могу так-мичити са модерним парним ловачким бродовима, стари капетани-китовци су испродавали своје бродове, од којих су се растајали са сузама у очи-ма, као од нечега што је саставни део њихове егзистенције, повлачили се у миран живот и про-водили га или у пијанству, или уздишући за не-кадашњим златним временима китова, кроз ко-

бали Тасманије.

Ловачка флота Хобарта од тада се почела поштуно (сманјивати, чему је, као и у другим областима, допринео смањење цене китове масти, фанона, спермацетиа и амбре. Стари китовци, који су од свога дјетинства радили тај посао, ни-су га се могли оставити ни онда, кад је настало време да треба четири до пет година лутања по океанима, па да се напуне марацнини брода. Мно-ги ловачки бродови тога времена потопљени су од бура и тајфуна у јужним морима; на другим су се појављивале побуне и настајало је међусобно убијање китовоца. Напослетку, кад је било и сувише јасно да се стари једрењаци не могу так-мичити са модерним парним ловачким бродовима, стари капетани-китовци су испродавали своје бродове, од којих су се растајали са сузама у очи-ма, као од нечега што је саставни део њихове егзистенције, повлачили се у миран живот и про-водили га или у пијанству, или уздишући за не-кадашњим златним временима китова, кроз ко-

Али такав лов је учинио да се потвали истре-бе у тим водама. Китовци су тада преместили поље свога рада, неки у воде Новог Зеланда, не-ки још даље на југ, у јужну поларну област, неки у воде острва Кергелена, а неки су се отискивали на пространи Тихи Океан, одважујући се на све-дуже путеве. У то време, педесетих година про-шлог века, створена је и друга једна база за ки-товов, пристаниште Пор-Левеј, на југозападној о-

таде, ма да су у масама губили животе.

ко били стари и рабатни. Ловци су стицали капи-тварани и преправљани у ловачки брод, ма ка-

Невероватно је каквим се простим и примитивним алатом Еским успешно сузжи у тој неједнакој, за њега опасној борби. Некада, док китови нису били разређени и истребљени у северној полярној области, мноштво китова је пловило дуж

киваду пута јачим од њега.

Невероватно је каквим се простим и примитивним алатом Еским успешно сузжи у тој неједнакој, за њега опасној борби. Некада, док китови нису били разређени и истребљени у северној полярној области, мноштво китова је пловило дуж

киваду пута јачим од њега.

Невероватно је каквим се простим и примитивним алатом Еским успешно сузжи у тој неједнакој, за њега опасној борби. Некада, док китови нису били разређени и истребљени у северној полярној области, мноштво китова је пловило дуж

киваду пута јачим од њега.

Невероватно је каквим се простим и примитивним алатом Еским успешно сузжи у тој неједнакој, за њега опасној борби. Некада, док китови нису били разређени и истребљени у северној полярној области, мноштво китова је пловило дуж

киваду пута јачим од њега.

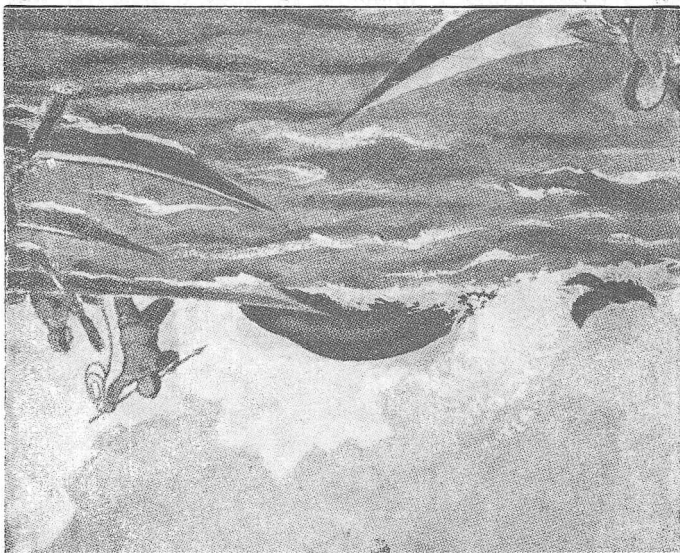
Невероватно је каквим се простим и примитивним алатом Еским успешно сузжи у тој неједнакој, за њега опасној борби. Некада, док китови нису били разређени и истребљени у северној полярној области, мноштво китова је пловило дуж

Гренландских обала, привазећи често самој обали. На појединим местима дуж ове стајао је, за стеду или велики блок леда добро учвршћен крај врло јакот кожног кајиша, дугачкот по коју стотину метара. За други, слободан крај кајиша била је чврсто увезана харпуна која је стајала, заједно са кајишем смотаним у котур, смештена у једноме чуну или већем чамцу, извученом на леђи и ту остављеном. Инсталација је припадала некоме обичајем насељу; сваки Еским из тога насеља доприносио је ту понешто и сви су имали једнака права на део, ако се буде шта уловило. Еским, који први спази на површини мора кита та у близини „китоловне станице“, потрчао би одмах чуну, довукао га до воде, ушао у њета, везао се како треба и завесао у правцу кита, пуштајући да се онај котур кајиша у чуну одмотава и да пада у воду. Ако успе доћи до кита пре но што овај зарони, он му снажно забодје харпуну иза задњих пераја и одмах бежи обали. Рачени кит нагне одмах на воду, затегне кајиш, и ако га у своје налету не прекине, буде заустављен, везан тако за стену или велики ледени блок. Еским, изашавши на обалу, посматра кита који се, с времена на време, затежухи кајиш, појави на површини воде. Кад је кит, после неколико сати таквог отимања, изгубивши много крви, малаксао и изврнуо се поребарке, Еским му на чуну прилази и доврши га бољући копљем у њему познато осетљиво место, па онда иде у насеље да извести своје друштво да је кит уловљен.

Данас, кад су китови у области Гренланда врло ретки и не привлазе обалама, то се више не

по мору док не малакше, исто онако како су то
 разни професионални ловци китова пре прона-
 маска и увођења у праксу норвешког топа за из-
 бацивање харпуна. Алат и прибор за тај посао
 данас су и код Ескимима много савршенији но што
 су били до пре неколико деценија. Сазнали смо,
 док смо се бавили у тим крајевима, да су та до-

Сл. 84. — Еским харпунира кита.



ради тако. Кад се сазна да је кит спажен у јед-
 ној околини, више чамца „умиака“, са кожним
 једрилицама пођу на море и почну крстарили по
 тој околини. Нађеног кита ране примитивном хар-
 пуном и, везани тако за њега, пуште да их он вуче

бива, у размену за крзна, од енглеских китово-
ваца.

Од уловљеног кита, за Ђскима највећу вред-
ност има кожа. Они је у саст једу, нарочито
поједине изабране ђелове. Ђешавао се да од це-
лота кита само један део коже, а да га це-
лота оставе на обали. Иначе, нарочито ако су у
то време оскудни у меду, они једу са апетитом
и месо од кита.

За лов китова везане су код Ђскима многе
празновереце. Тако, кад се пође у лов на кита,
не сме се плувати у чмац, или у њему правити
ма каква нечистоћа. Кад је кит ударен харпунном
и о томе буде дат на обау знак, удате жене мо-
рају се одмах сакрити под шатор, да се кит не
би од њих уплашио и прекинуо кајиш којим је
везан. Тако скривене не смеју дрешити никакав
швор на своме одлау, јер би тада кит сувнеше на-
гло повукао за њега везани ловачки чмац и овај
подавио. Стогине сличних ништавних празновери-
ца везане су за лов, како кита, тако и других по-
ларних животиња. Оне су толико укорене, да
чак и Ђским који су прешли у хришћанство, не
напуштају ни једну од њих.

21. *Џанашњи китовоу и морима јужне хемисфере.*

Интензиван лов китова у водама северне хе-
мисфере, вршен на нове начине крајем прошлог
и почетком овога века, учинио је да су крупни
китови и бајенотере потаманени у тим оба-
стима. На пример, године 1926 уловљен је у нор-
вешким северним китованим областима света 221

кит, и то све од омањих баљеноптера. Данас тај посао, у тој области, врше само два норвешка предузећа, па и то са малом рентабилношћу, и још за једно кратко време. Китовци, на које смо 1931 године наишли у близини Седам Острва, нешто северније од Шпицберга, казали су нам да ће можда још за годину или две радити у тој области, па ће је једном за свагда напустити и ићи у китоване области јужне хемисфере, поред свих великих трешкова и теша које то повлачи. И сигурно је да ће ускоро и дефинитивно бити обустављен лов у северним водама и пренети се на јужне, где се данас врши са невероватном интензивношћу, као што то показују званичне цифре.

Од 1905 до 1930 године, дакле у размаку од двадесет и пет година рада, изловљено је у тим јужним областима око 200.000 китова, крупних и баљеноптера, који су дали преко два милиона тона масти, осим других, споредних, продуката китоване индустрије.

У једном трговинском листу од 1931 године, који изази у Ливерпулу, има белешка да је норвешки брод китоловац N. Th. Nielsen истоварио товар од 63.000 буради китове масти, продукат само једнога свог ловачког похода у јужној поларној области, где је за време сезоне рада од пет месеци побио 732 кита.

Године 1933 радило је у истој области 43 пловачких парника и моторних ловачких бродова, опремљених искључиво за лов китова; укључно, ловачки и то-

пионичко особље премашало је 10.000 људи. Про-
сечно је свака топионица прерадила за сезону по
800 китова, тако да је само те, за китовов из-
ванредне године, наловљено укупно око 40.000 ки-
това. Притом треба узети у обзир и то да су да-
нас јако усавршени не само начини лова, већ и
начин прераде кита. Омањи кит, који је некада давао
5 тона масти, сад их даје више од 15. То је по-
стигнуто тиме, што се сад, механичко-хемијским
методама, патентираним од разних проналазача,
маст добија из свију делова кита, који се пот-
пуно искористе, док је на ранији начин она добијана
само најпримитивнијим топљењем китове сланине,
и то не све, већ само пробране. И док се раније све
остало бацало натраг у море, данас се све то ис-
користићава и не иду у штету ни најмањи делови
кита.

Пошто је зарада врло велика, готово неве-
роватна, образована су моћна акционарска друштва
у разним крајевима света, и свако од њих врло
брзо амортизира уложени капитал. Да би се до-
била бар овалашна идеја о томе шта данас значи
китовов и колики су капитали уложени у таква
предузећа, биће наведени подаци што следећу.

Брод Cosmos, пловећа топионица и фабри-
ка једнога китововног предузећа, конструисан 1928
године, има 32.000 тона, такве толико колико има
један од данашњих највећих путничких прекомор-
ских бродова, са дужином од 183 метра; стао је
40 милиона француских франака. Његова машини-
ерија диже из воде уједанпут по 40.000 килограма.
Пошто поменути механичко-хемијска метода за из-
вачење масти из ткања тражи велику количину чи-

сте сатке воде, апарати за дестилисање морске воде на броду толики су, да дестилирају по 250.000 литара дневно. На броду ставно живи и ради војска од 300 радника, специјалиста за индустријску пре-раду китова, топџи и дану и ноћу китову маст и израђујући фосфате, вештачко ђубре, анимално приливо и остаје продукте те индустрије. Неколико ловачких бродова, који лове у пространој океанској области око топионишког брода, престано доноси крупне и ситније китове, предаје их вој-ски топионишара и враћа се опет у лов.

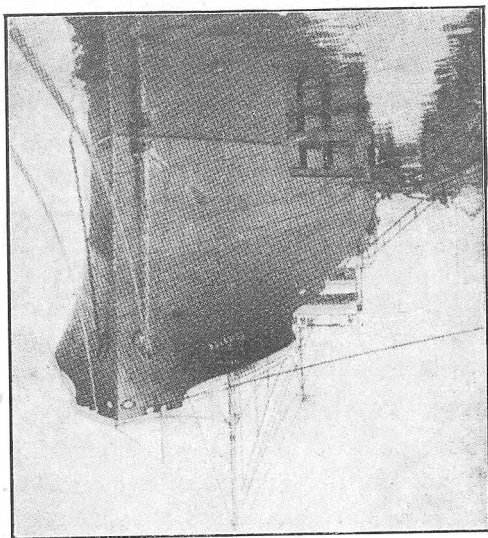
Али то све није доста. Последњих година су сарађени топионишки и фабрички бродови у којима се кит инсталацијама уловају у према мору нагнут тунел на броду где га је много лакше раско-млати; и у свему оставом ти бродови, по својој усавршености, превазилазе све што је досад употређавано у китоловној индустрији. Ћима ће, поред флотиле ловачких бродова новота типа, бити придодати и моторни бајони који ће крстарили над океаном и убијати китове бомбама што ће се из ваздуха бацати, кад они буду изазнали на по-вршину океана да дигу.

*
*
*

Приближимо се једној модерној пловној фа-брици, на пример, великоме моторном броду Otwell који стоји уковљен поред још веће плов-не фабрике Leisten, брода од 8800 тона, са 42-еза-мотором од 3000 коњских снага. У овај мах се од брода-фабрике отискује један од његових бр-зих ловачких бродова, моторни брод „Бусен 44“,

Појмимо тим ловачким бродом који ће посада фабрике брзо изгубити из вида, и станимо поред бродског топа и харпунара Кристиансена, окретног Норвежанина чија лична годишња зарада достиже баснословну суму од 100.000 немачких тарака. Од њега ће се моћи сазнати много што-шта што знају само дугогодишњи практичари који у лову китова проводе свој век. Поред нас стаје и тумач који наша питања преводи харпунеру са француског на норвешки, и враћа нам његове одговоре.

Сл. 85. — Китовани топионички брод Lelsten.



који му је тога јутра довукао и предао на прераду два јуче убијена кита, па сад, не губећи време, покази опет да крстари по пучини океана и тражи нове жртве.

нима и ноћима био препљускиван бесним валовима и у њему се морало живети као у подморници, потпуно затворен, а збуљан и прскал као у ора-

Са. 86. — Харпунер Кристиансен.



Брод лови од почетка ловачке сезоне, а то је од краја марта. У почетку је имао врло рђаво време, престане буре и урагане. Брод је да-

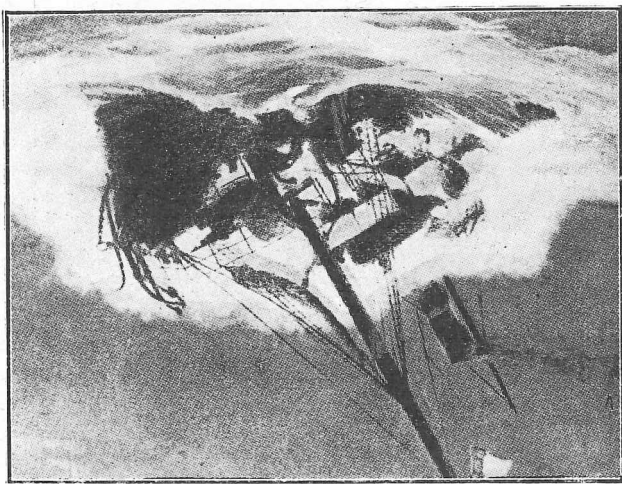
Ховој љуски. Сваки је морао, добро привезан за
какав утврђен предмет, остати непомичан, ако је
мислио избећи да при првом покрету тресне о
под. Кад би бура попустила, тако да се могло изаћи
на обалу, густа мрга је обавијала брод и на лов
се није могло ни помислити. Морао се чекати
да све то прође, па да отпочне крстарење по мору
и главни посао.

На лов се није дуго чекало. Првога дана Кри-
стианзен је харпунирао два пава кита, о коме бе-
жичном телеграфом известио брод Отвел, по-
све једне ноћи форсиране пловидбе довукао ки-
тове до овога, предао их топоници и одмах о-
кренуо натраг да продужи лов. До овога тренут-
ка Кристианзен има за ову сезону на души 200 ки-
това, што сматра да је доста добро; прошле го-
дине он је до тога датума већ имао 236 побијених
китова. Један крупан пави кит, прерађен на мо-
дерни начин, даје до 300 буради масти; шест бу-
ради иду у једну тону. Предузеће продаје своје
продукте ова у Хамбургу и Бремену, по 500 ма-
рака тону масти; такав један кит је дакле дао ма-
сти (50 тона) за 25.000 марка. Дотадашњих 200
китова дади су укупно око 20.000 буради што,
по прорачуну харпунера, износи преко милион и
по марка. И онда није чудно што сваки ловац пре-
дузећа, кад се врати у свој завичај, донесе сво-
јој породици по неколико хиљада марка, а хар-
пунер по 50—100.000 марка. Пред таквим зара-
дама ишчезавају све теробе, невоље, напори и о-
пасности којима су изложени ловци, а на првоме
месту харпунер.

На путу сретамо стотине оманјих китова на-
рочите врсте, дужине 6—7 метара, које харпунер

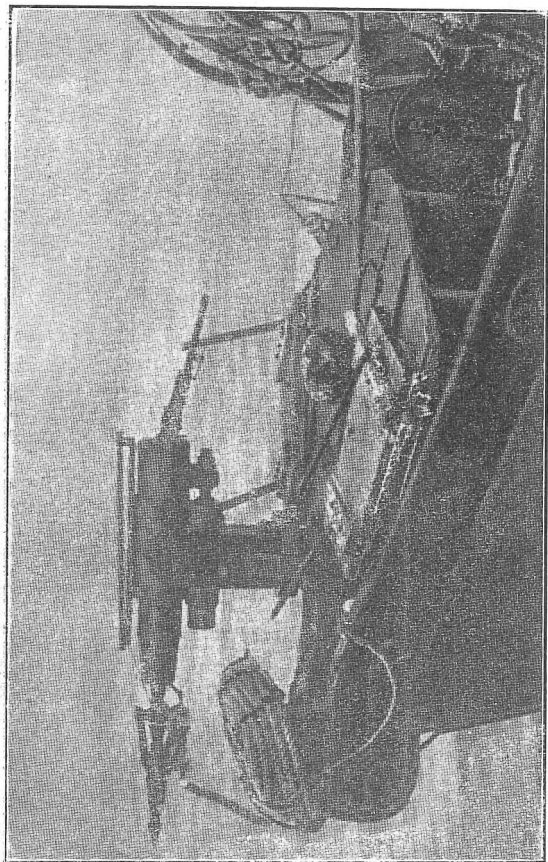
Харпунер нам објашњава како кит има само два, и то страшна непријатеља, човека и кита орку, о коме је напред било реч. И он нам потврђује да му орка, кад кит обзине неколико тона воде пред собом, увлети у уста и одтриза му комаде језика. Кад орке, удружене у чопор, сретну круп-нот кита, овоме више нема спаса. Кит се узне-мири чим их осети и почне највећом брзином бе-

Са. 87. — Ловачки брод у бури.



назива „минкерима“. Он поред њих пролази равно-душно, јер за данас нису ни за какву употребу. Тих китова мора да има милионима, јер их ки-товци штеде и не убијају. Понекад се виде у тако гу-стим чопорима, да површина мора на таквом месту избацује читаву шуму од водскока. Али, по у-вераванју харпунера, није далеко време кад ће и на њих доћи рет.

жати од њих, али орке су брже и окретније, па га
стигну или под водом, или на површини мора кад још
изађе да дише.

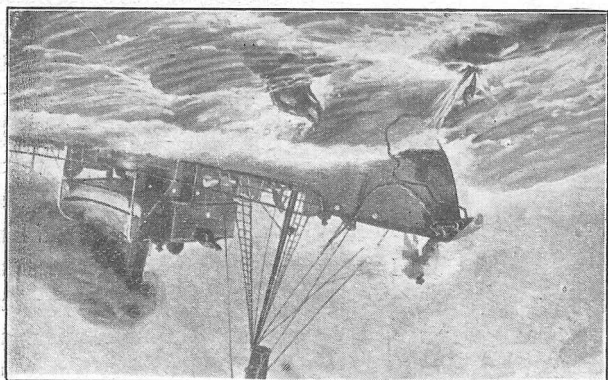


Сл. 88. — Кристианзенов топ и харпуна.

Усред разговора са харпунером одједном се
зачу јавик страже са катарке да је пред бро-
дом кит. Кристианзен одмах баца пољуд на че-

Највеће је одстојање на коме се данас гађа кит 70 метара, али се у великим случајевима гађа на 30—50 метара. Нема више потребе гађати га тако у нарочито осетљиво место иза бочних пераја, као што су то морали чинити стари китовци, јер рана од њихових харпуна могла је бити само онолика колику је начини чевљичи врх харпуне. Данас се харпуна, знатно већа, избацује баљистички,

Са. 89. — Кристиансен на парном ловачком броду погађа кита.



лични капа скалупљен у стуб, који ће се одмотавати кад му кит повуче крај везан за харпуну, пажљиво прегледа метак који меће у топ, провери да ли се топ лако окреће у свима правцима и упери свој орловски поглед у даљину пред бродом. Кита већ видимо сви, најпре његов водоскок, па затим и мрко острвце од леђа. Величина му се не може распознавати, јер се од његовог

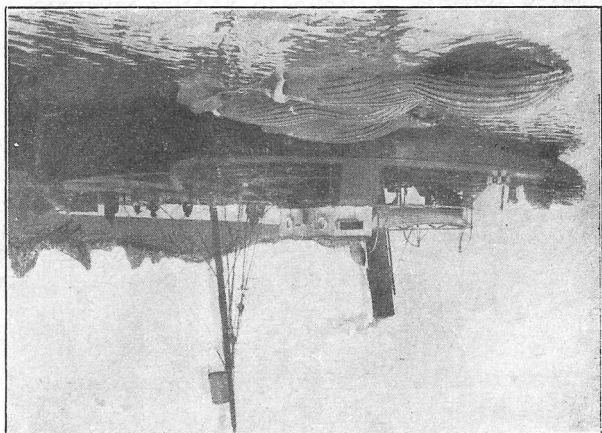
снагом барута, а поред тога она собом носи експлозивну чару која, експлозивирајући у рани, раскине ткање, често преломи ртењаучу, покида и раздроби виталне органе, тако да свако погођено место постаје смртоносна рана.

Брод је смањеном брзином, опрезно, без луке машина, пришао десном боку морскога кокса. Овај је то приметио, мало уздагао главу и изгледао као да премисли шта да чини. У последњем тренутку затворио је главу у воду и хтео да зарони, али у тај мах пуцањ из топа, чију је обарачу Кристианзен окинуо десном руком, и експлозива чак уре, која му је парчад коже и славине бацила у ваздух, учинила је да се кит затресе, праћене огромним репом и остале у први мах непокретан на површини воде. После неколико тренутака он је дошао себи, заронио и снажно собом повукао са брода каба који се почео великом брзином одмотавати. После једног минута каба је био сасвим одмотан и наглао затегнут; брод се тргао и пошао за китом брзином од 30 километара на час, па жививо управљан од командира, да би тачно у правцу кита. Кит је вукао брод око петнаест минута; сваких четири до пет минута изазано је на површину воде и видело се да је све уморнији, па се каба све више скраћивао машином са брода. Тада се, поред харпунираних кита, приметио још један који је изгледао као да је хтео да му помогне да се ослободи невоље у којој је. Навезбано око Кристианзена запазило је да је харпунирани кит женка, а онај поред ње мужјак.

Кит је, скраћивањем каба, опет пришао на домак топа. Тада је од Кристианзена добио још

Уловљеног кита харпунер је проценио на 90—100.000 килограма. То му је био те ловачке сезоне две стотине и први кит. Требао је два сата па да буде довршен и посматрачи су требао имати јаке нерве па да смену могу до краја посматрати. Харпунер је мислио затим потражити и онога другог кита који је за све време борбе био уз првога,

Са. 90. — Ловачки брод ловачи китове до сувоземне топионце.



једну харпуну, али њоме још није био убијен, већ је продужио вући брод са двоструким каблом, али овога пута већ смањеном брзином. Кад је и по трећи пут дошао на 30 метара растојања, добио је још један метак са експлозивом, али тога пута без кабла; то се на ловачком броду зове „драпер“, што на норвешком значи метак који убија. Међутим, и то му није доста; тек после још два драпера кит се сасвим уморио и после неколико траја се умирно.

али пошто је ловачки брод у тај мах био удаљен на више од сто километара од своје топионице, морао је свој лов одмах врати у ову, пошто је безичном телеграфом ухватио везу са њоме.

Идућег јутра кит је предао пловној топионици. Ту смо затекли рад у пуноме јеку. Неколико китова, крупних и баљеноптера, лежали су везани гвозденим ланцима уз велики топионички брод, чекајући на свој ред. Две стотине људи ужурано је радило на сечењу и раскомадавању китова, њиховоме топљењу и технолошкој преради онога што је од кита остало кад је све што садржи масти послато у топионицу. Ова се навази одмах испод горњег крова брода и састоји се из неколико низа котлова за топљење, реципијената за раздистрибање и центрифуга за пречишћавање испотпљене масти. Улас се, на најновијим бродовима у јужној хемисфери, употребљују готово искључиво немачке патентиране Хартманове аутокаве за топљење, у којима се то обавља прегрејаном воденом паром. Тим апаратима се један крупан кит може прерадити за четири до пет часова, док је преради за исти посао требало по 18—20 часова.

Свањина китова сече се, у великим командама, док је кит још у води, поред бока брода. То врше извезбане специјалисте и за мање од једног сата све је то већ у котловима. Остатак се машински изваљује на брод, пошто је коству исечен на три дела; ту се раскомада секући кичму и крупне кости парним тестерима.

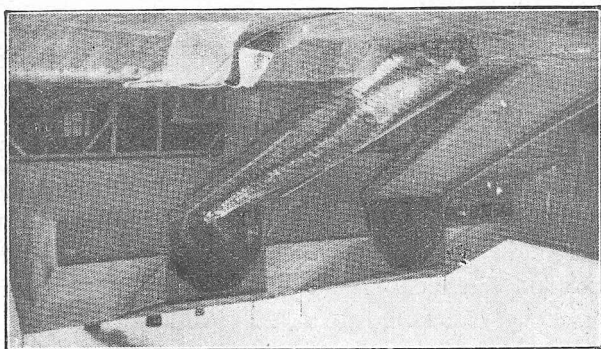
Брво је важно за прераду кита да овај буде што брже „израђен“, јер само маст од свежих китова може бити употребљена за људску храну, у

Као што је напред казано, поједина китов-
на предузећа претпостављају пловним топоницама
стање, сுவоземне топонице, у којима се распо-

*
*
*

начинима употребе китове масти, видно место за-
зима и фабрикација глицерина и са овом у не-
посредној вези данашња велика индустрија експло-
зива; у тој индустрији продукти китова итрају
улогу једне врло важне сировине.

Сл. 91. — Сувоземна топоница.



облику маргарина. Ма да су на ловиштима велике
хладноће, нераскомадан кит због топлоте коју ве-
ома споро испушта (температура преко 30° одр-
жава се за 48 часова пошто је кит утинуо, због
дебелот своја славине на њему), брзо се уквари.
Задах, који он тада шири око себе, толико је
јак и непојношљив, да мноштво радника попада
у несвест. Маст од таквог кита ипак се не баца; она
се употребљује у индустрији сапуна и за поје-
дине техничке циљеве (мазиво и др.). Међу разним

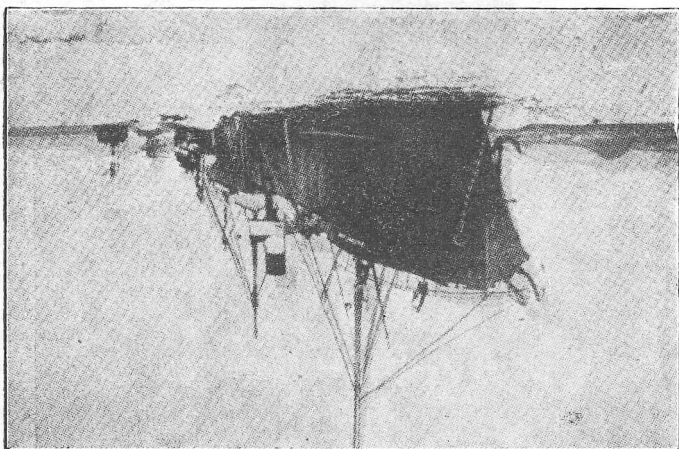
даже са много више места за рад и где је много
лакше имати на располагању велике количине сат-
ке воде потребне за прераду кита.

На прву смо такву станицу направили на острву
Кергелен Она припада напред поменутом енгле-
ско-норвешком акционарском друштву, на челу ко-
га су Французи браћа Босиер. Подигнута је 1908
године, у дну омањет морског залива који носи
име залива Морбихан, а наспрам једнога острва
кергеленске групе које се зове Дугачко Острво.
Место је добро заклоњено од западних ветрова
брзина од по неколико стотина метара. Станица
је пространа, са многобројним зградама за топио-
ницу, фабрику споредних производа, складишта и
станове. Сатку воду даје један јак водопад у
базини; вода долази од једнога глечера у ували
између високих брда, у време кад се лед топи, а
које време се покапа са сезоном лова. Све ску-
па носи име китовне станице Пор-Жан-Д'Арк.
Станица се са мора привлази једним 150 метара ду-
гачким мостом на дрвеним пилотнама, преко кога
иду вагонети по шинама. Мост се подиже до
саме топионице.

Уловљени и одловачког брода доучени кит
извуче се на једну платформу на којој се исече и
вагонетима спроводи у топионицу. У огромним ауто-
клавама испопљена маст оточи се у велике резер-
воаре у којима ће стајати до доласка брода-ци-
стерне који ће је, у хиљадама тона, пренети у
Европу. У последње време станица је престала да
ради, јер је компанија одлучила да прераду китова
врши у својој главној фабрици, а то је брод А-
устрал о коме је била реч у ранијем одељку.

Топионица, о којој је реч, припада напред поменутом америкаанском китоловном акционарском друштву Walle Co, са седиштем у Њујорку. Директор тој је, и глава целог предузећа, у китоловном свету чувени мистер Џонсон, необично предузимљив

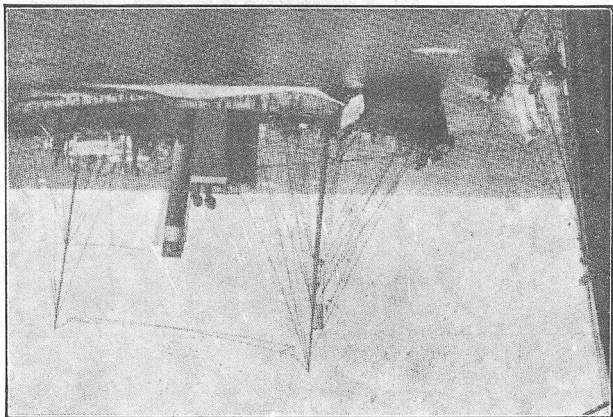
Сл. 92. — Пловна топионица.



Посетимо сад једну потпуно модерну китоловну станицу, у пуноме јеку њеног рада; то могу учинити само посетиоци са јаким нервима и пошто се осигурају маском која ће их штитити од непријатности да на првом кораку не попадају у не-данас постоји дванаест великих таквих топионица; подине 1913 било их је свега шест. Из тога се већ може видети колико се у посвећење време морала развити китоловна индустрија у водама јужне хемисфере.

Сл. 93. — Ловачки брод предаје кита пловној топионици.

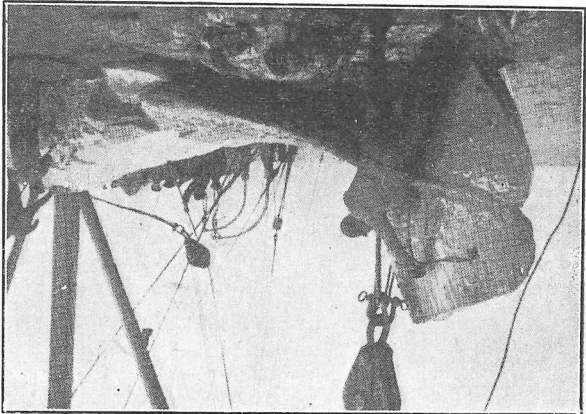
На суву, на једноме плату са слабом нагибом према мору, налазе се, распоређене у полуокруг, високе металне аутокаве. Позади њих су стране зграде које служе за фабричку препаду гру- бих остатака од кита, и огромни матацини за сме- штај изарађених продуката. Мало у страни стоје зграде за становање и канцеларије друштва. Исто- пљена маст држи се у гигантским, високим метал- ним резервоарима. Мало даље, на једном просторном



човек и искључан у пословима те врсте; по њему се китовјена станица предузеоћа назива Џонсоно- вом фабриком. Она се налази у једном омањем морском заливу. Са пристаништем је везана ма- лим железничким краком који је својина компа- није. Фабрика је добро заклоњена од морских ве- трова; заштићена је и од морског прилива и од- лива. Сатку воду добија од једног поточића у близини, који тече у море, а никад не пресушује.

на вој црвеном капицом, испрсканом крвљу жи-
вотине. Двојица њих ушла су у китову чељуст и
секу му језик, величине осредњет слона; то се,

Сл. 94. — Комади кита за топљење.



Кад ловачки брод довуће кита у мали залив
пред фабриком, овога ту прими један моторни бро-
дич и довуће га до палата са кога се у море спу-
шта једна коса раван; преко те равни кит се ма-
шински извуће до палата. Извлачење је латано,
али сигурно, и после четврт часа на кита напада-
ју специјалисте који га расечају ножевима дугим
80—100 сантиметара, оштрим са обе стране, и са
којима се мора радити обема рукама. Ускоро за-
тим секачи су потпуно упали у месо китово и
понеком од њих вири још само глава са натакнутаом
нове кости и др.

поравњеном земљишту, постављене су радионице за
первају спермацета, амбре, фаноа, имитације сло-

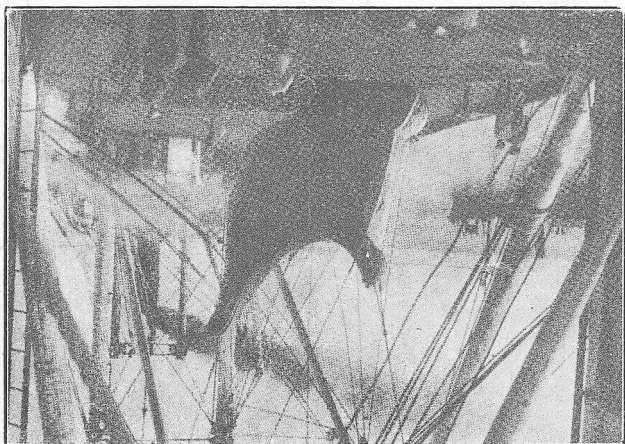
и у време лова имају пуне руке посла. Чите специјалисте које цео век само то раде фабричну обраду тих специјалитета постоје нарочито чају, доноси више него чит. За пречишћавање и кидограма скупопене амбре која, у таквоме случају, доноси више него чит. За пречишћавање и кидограма спермација и, показује, по коју десетину може дати по 600 кидограма фанома и 35—50 тона масти, амбра и зуби потвава. Један крупан кит Са нарочитом пажњом се чисте фанома, спер-

дузеће има велику добит.

који се производе у невероватним количинама, пре- за вештачко ћубрење. Од тих споредних продуката, твара у рибљем праху који се меша са оним одређеним већ се, опет у великим аутоклавама, сарорева и пре- пацима свих врста, од којих се ништа не баца, ћерним фабрикама и др. Слично се ради и са от- брикацију филтара за рафинирање шећера у фа- пан, или се пречишћава, па се употребљује за ја- извози се у великим количинама нарочито за ја- два начина: или као вештачко ћубре, а као такав добија један жуткаст прах који се употребљава на изважу дејству прегрејане водене паре. Тако се рама, исечају на комаде, машински иштуцају, па се Кости се најпре претестерису машинским тесте- девоа.

нију, или у радионице за фабричну обраду разних баца. Све се то шаље вагонетима, или у топио- струментима и ништа се, ни најмањи девици, не др. што се све расеца нарочитим механичким ин- је веома ценено. Затим долази ред на мишиће о- као месо, употребљује за исхрану особља од кога

Амбра се најпре испира и суши, да би потпуно изгубила свој првобитни непријатан мирис, а добила други један изванредно пријатан, од чега јој и долази нечувена цена по којој се продаје у фабрикама мириса и косметичких продуката. Зубообрађени, могу заменити сачоноу кост, и имају добру цену.

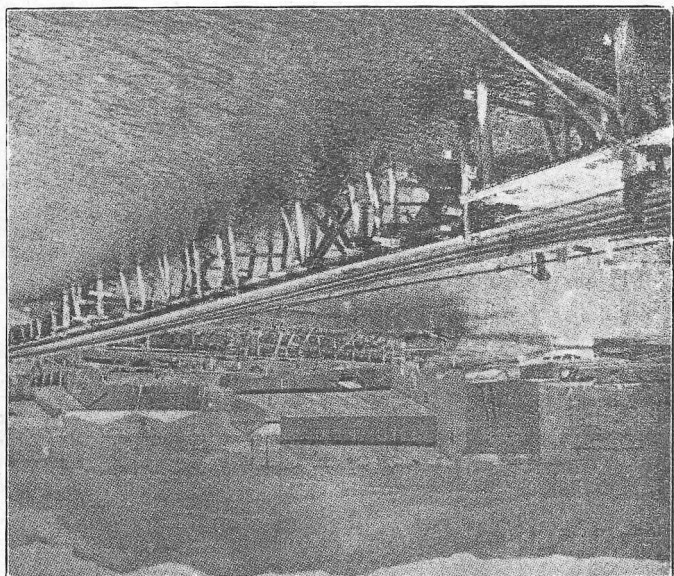


Сл. 95. — Комади кита за топљење.

Много мукe задаје радницима специјалистима о-
 грмна гваза потвала, од коју десетину хиљада
 киворама, али она у себи садржи читаво једно
 богатство, због кога се мора добро „обрадити“.
 У њој се, у једној пространој шупљини, нађе по не-
 колико стотина, кашто и по која хиљада киворама
 чисто, потпуно бело, лаког уља, спермацетна,
 од кога се, у фабрикама косметичких продуката,

Месо од кита кува се опет у народитим ауто-кавама у којима се из њега извади сва количина масти што садржи; само је та маст ложијет квалитета и има нарочиту употребу у хемиско-технолошкој индустрији. Од кита, после свега тога, не остаје ништа, осим оне воде у којој је све то

Са. 96. — Китована станица Пор-Жан-Д'Арк на Керлену.



праве најфиније и најкупље помаде, као на пример толико распрострањени и цењени cold cream. У раније време, пре петровума и електрицитета, из тога се уља вадио стеарин за луксузне свеће, што је потпуно престало кад му се наша рацио-налнија и много рентабилнија употреба у сваки-дашњем животу.

кувано, па и она се не просипа, већ се продаје по околним места ради заливања усева.

И сад доази једна невероватна ствар, у коју многи неће поверовати, али за коју се овде јамчи да је брижљиво и тачно проверена. Шта, после свега овога што је дојде описано, један кит може донети китовомном предузећу?

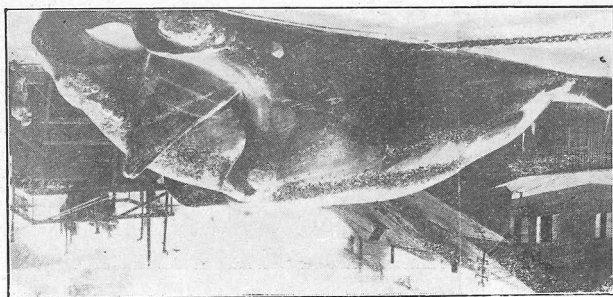
Напред су наведени подаци из историје китова, из којих се може добити слика о томе шта је кит доносио китовцима у ранија времена, кад се све радило на примитиван начин и кад се релативно мали део морског ковеса могао искористишавати. Просечно узевши, један плав кит доносио је по 10—12.000 франака, што је у то време био велики новац. Али потвал, чија је маст имава цеду два пута већу но она од павога кита, доносио је несразмерно више, а да се не помиње овајкада јако цвечено уље спермацети и амбра која је у оно време продавана по 600 марака фунта.

У време американског „затног доба китолова“ један крупан потвал од 150.000 килограма тежине, доносио је, само за својих 150—200 буради масти, по 60 доара буре, 10—12.000 доара; кад се томе придодују спермацети и амбра, није би-ла реткост да један кит донесе по 25—30.000 доара, што је у то време представљало велико богатство. Исплаћивало се месецима лутати по о-свиња тегобама и опасностима од бура, урагана, подводних стена и борбе са морским чудовиштима, у нади да ће се наћи на крушном потвала који би доносио богатство. Са неколико таквих уловљених ковеса власник предузећа је постајао богат човек,

а ловци у његовој сужби враћали су се са осигура-
ном бугућношћу, ма да их је баш то намамљивало
да одмах по повратку у своје пристаниште улазе
у портање са власником брода за идући ловачки
поход, поред света тога што су се на океану по-
стојину пута заклањали да их више ништа на свету
неће повући на такав живот и такве опасности.
Да су уволњени китови у раније време, кад
их је по морима и океанима било у невероватном
изобиљу, били овако технолошки искоришћени као
данас, сваки би китовац после једнога ловач-
ког похода био богат човек, а китовна предузе-
ћа би за кратко време згртава милионе. Али у
то време примитивног рада од кита се искори-
шћавао само један мали део. Ескимима су у томе
ишли у крајност, употребљавајући од кита само ко-
мад коже, и који комадић санине за гориво и
осветљење. Стари професионални китовци иско-
ришћавали су само санину, фаноне, спермацети и ко-
амбру. Све се остало, у десетинама хиљада кило-
грама, бацало у море, ако се маст топила на самоме
броду, или се остављало на обалама, где би хиља-
де морских птица тако очистиле скелет, да су
остајале саме кости, и данас наомиљане дуж обава
осамљених острва као вековни сведок призора и
сцена који су се ту дешавали. На острву Кер-
тевен ми смо, сапутници, посматрали недовољни
ред тако заосталих костура од китова које су пре
једнога века, па и доцније, ту остављали амери-
кански китовци, а који би, за данашње ловце,
баш и у таквом стању какви су, представљали
једно богатство. Није искључена могућност да и
таква места, као што је костурница китова на Кер-

товни нису били ни издалека онолико узнемиравани неколико деценија на миру од китоловаца, па киток тај што је та огромна област била све до пре свуда унаоколо око земљине куле. Други је уз од арктичке (по китоловној употребљивости), а иде океанска област огромна, бар двадесет пута већа и данас богат, лежи у томе што је антарктичка један од узрока због којих је лов у тој области али их је остала непрегледна множина у јужној, ова нестала је скоро сасвим у северној хемисфери, даило се као да они и не постоје. Крупних китих, као што су обичне баленоптере и финвали, про-

Са. 97. — Огроман кит на Џонсоновој китоловној станици.

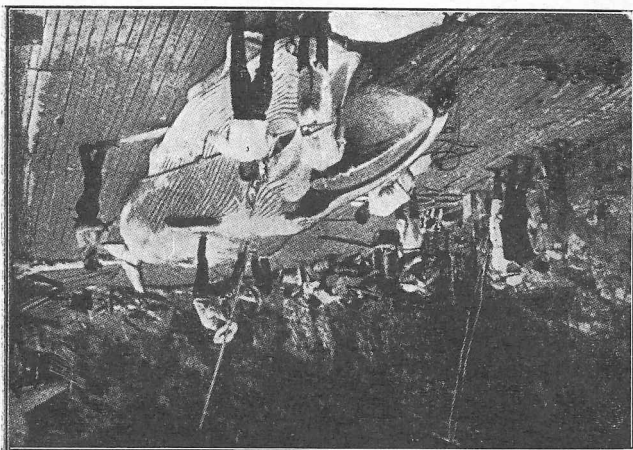


Данас је све то друкчије и рентабилитет китолова је неспоредно већи. То су учинила два главна узрока: много усавршенији начин лова и рационалнији начин искоришћавања уловљених китова. У раније време ловили су се само крупнији китови, балене и потвал; поред хиљаде дру-

говени, доцније, кад лов китова ослаби онако као што је сад случај у северној хемисфери, постану рудници за китову кост, која ће се искоришћавати модерним методама хемиске технологије.

Да би се видело шта данас може донети је-
дан на модерне начине искоришћен кит, биће на-
веден овај аутентичан податак. У напред описа-
ну Лонсонову китоловну станицу доведен је од
ловачког брода, пре кратког времена, један кит,
потва, који је, прерађен онако како се данас ради.

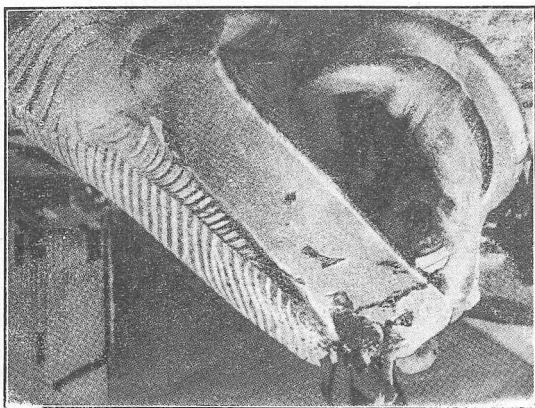
Сл. 98. — Сечење кита на китоловној станици.



и тамањени као у северној хемисфери. А уколи-
ко се тице начина искоришћавања уловљених ки-
това, разлика између онога како се радило за
време једнењака и како се ради данас, огромна је.
Данас тим послом рукују стручни инжењери и тех-
нолози, што допушта да се од кита рационално
искористи сваки и најмањи део. Затим, у пре-
дузећа су уложени огромни капитални, што допу-
шта да се искористе последњи резултати науке
и технике, не водећи рачуна о трошковима које ће
то собом повлачити.

ним сантама покривена мора кроз која су се морали пробијати на својим малим, примитивним једрацима, китовци су најчешће на непознате земље, острва, заливе и морске пролазе, незабавно на маринским картама, и давали им имена своја или власника брода са којим су ловили.

Сл. 99. — Модерни Јона у устима кита.



Први морепловци који су, после прослављеног капетана Кука, прокрстарили негостопримљиве и очајно пуне антарктичке области, били су енглески ловци китова. Идући само за китом, не гледајући на тешке и опасности, кроз удаљена, неизмерна, ледена

чињено у тим областима. Правдано оно што је, у погледу припадности, у ром света објављено и о коме је остало писмено навазак сматра онај који је од проналазаца шемисфере. Ако се као званичан географски судан фактор за таква питања за области јужне

Области, на које је Енглеска распортила свој суверенитет, изгледаде би да немају ничега чиме би могла изазвати такав један акт; оне су тако путе и стерилне да се од њих не може имати ништа. Али оне имају необичну важност због једне нарочите чињенице која све то оправдава, а то је невероватно китовово богатство у њима. Само у сектору Јужне Џорџије и Јужног Шетландског архипелага је 1922 године преко 17 милиона додана за наловљене китове. А кад се још узме у обзир и то да китова маст служи као сировина у индустрији експлоатива толико потребних у рату и миру, разумљива је жеља Енглеске да такве китовеве области присвоји. Тиме је добила то, да је богата китовом њена својина и да китововци свих народности, који буду ту ловили, стоје под њеном

Области, на које је Енглеска распортила свој суверенитет, изгледаде би да немају ничега чиме би могла изазвати такав један акт; оне су тако путе и стерилне да се од њих не може имати ништа. Али оне имају необичну важност због једне нарочите чињенице која све то оправдава, а то је невероватно китовово богатство у њима. Само у сектору Јужне Џорџије и Јужног Шетландског архипелага је 1922 године преко 17 милиона додана за наловљене китове. А кад се још узме у обзир и то да китова маст служи као сировина у индустрији експлоатива толико потребних у рату и миру, разумљива је жеља Енглеске да такве китовеве области присвоји. Тиме је добила то, да је богата китовом њена својина и да китововци свих народности, који буду ту ловили, стоје под њеном

Тако су остала за вечита времена забежења и мена Ведеа, Ендербиа, Бискоа, Кемпа, Баениа и других, о којима без тога данас нико не би знао ни да су постојали.

Поред Енглеске, као притежаоца китовњих
области у јужним морима, треба поменути и Фран-
цуску, којој припадају такве области у простра-

мунима.
Већутим, у ствари од свега тога неће ништа
моћи бити, јер на огромним просторијама, на ко-
јима се обавља китов, немогућна је икаква ствар-
на контрола над оним што се ради. Китови су та-
ко осуђени на изумирање и, као што је напред
речено, о њима ће се вероватно још у току овог
века говорити онако како се данас говори о ма-

ва потписника, а доцније и о резултатима те при-
народа о применама конвенције од стране држа-
ловне статистике, који ће обавештавати Друштво
међународни статистички биро за вођење кито-
штво народа у Женеви. У Осау је установљен
прате. Са том је конвенцијом имамо посла и дру-
као и убијати китове младице и женке, који их
врсте китова које су већ скоро потпуно потамањене,
1931 године, којом се забрањује ловити одређене
гладу и међународна конвенција од 24 септембра
посредно од енглеске владе. Постоји у томе по-
морима. Неке су од таквих мера предузимане не-
на пут безобразном тамњењу китова по јужним
Покушавано је у више махова да се стане
збрва колико-толико чувала за будућност.

китова и потпуно забранила, да би се њихова ре-
па других држава, а у појединим областима лов-
високе таксе за обављање китолова од стране лова-
и у оној око острва Факланд, прописала доста
званој по имену поварног истраживача Роса, као
контролом. И она је већ у пространој области, на-

Пре двадесет и пет година Норвешани су били извештени да у Гибратару и у Атланском Океану у близини овога не само да има крупних и ситних китова који ту наврћају при својим миграцијама, већ да их, у одређено време, у току го-

итовом. Они је ствар занимљива и у вези са индустријским деловима, де нису међу онима о којима је доде била реч, реповце и предузетнике великог китова. То китововног проналаска који је изненадио и мотоме реч. До тога је дошло поводом једног нико није могао ни помислити да ће икада бити индустријског китова, у водама о којима доде и једно сасвим ново и неочекивано припадништво Напослетку, пре неколико година појавило се диности таквих односа у келенским водама.

концепције за тај лов, а напред су наведене појелуца мора да су тражити нарочито одобрење или на енглеско-норвешка и француско-норвешка преамериканских. Тек од последњих неколико година француске китововце у тим водама одшта више, француска ратна флота мора да заштитом су управом те области. У неколико је махова, то од француских власти на Мадатакару, под чије без икаквих сметња и не тражећи одобрење за ценија интензивно ловили америкаански китововци дама око њих. У овима су до пре неколико година полагала неко нарочито право на китовову француска, али влада те државе није до последњег та острва Амстердам и Сен-Пол. Та су острва сва Мадатакара и острва Кергелен, који простор обухвају од ранијих времена вршен на простору између ном јужном Индијском Океану. Лов китова је још

дине, ту има у великим чопорима. Запажено је да то није случајност, већ да се чопори појављују правилно сваке године. Та су запажана била одав-но учињена од шпанских рибара који у тим во-лама лове рибу и којима су китови јако кварили посао. Али докле они нису те своје невоље саоп-штавали онима које је то могло заинтересовати, из бојазни да им китови не смета у риболову. Луким слушајем ствар је дошла до знања једне лич-ности заинтересоване у китолову у антарктичној области. Оумах су отпочели преговори да се о-доби једном китоловном предузећу да окуша лов китова у Атлантском Океану, у близини Гибрал-тара, с тим да предузећу буде одобрено поста-вити китоловну станицу у морском заливу код Ал-гесираса. Бадде енглеска, француска и шпанска нису у тај мах биле расположене да то одобре, а преговоре је прекинуо светски рат 1914 године. Али, оумах по свршетку рата преговори су настањени, и тога пута са пуним успехом за ки-толовце. Тада образованом норвешком акционар-ском китоловном предузећу, које је носило шпан-ско име „Compania Ballenera“, дато је тражено одобрење и 21 априла 1921 године два парна ло-вачка брода стигла су из Норвешке на лице ме-ста и оумах, истога дана, отпочела лов. Већ тога дана уловили су кита дугачког 24 метра који је тежио 50.000 килограма.

Први месец китолова показао је да се Нор-вешани нису преварили у гачуну и да је Гибралтар, са обилжном обилашћу Атлантског Океана у ки-толовном погледу доста претстављао Росово мо-ре. Тако је ту, од половине априла до половине

Неочекивани успех предузета Compañia Ballereta, који је изненадио и преназано свет китовоца, имао је за последицу образовање нових китовојних компанија за лов у области Гибралтара. Године 1922 и 1923 образоване су две норвешке компаније, у којима су имали удела и Шпанци, и почеле ловити у истој области у којој је ловила прва компанија. Оне су радиле са три ловачка брода и једном пловном топоницом, али су врло нерационално искоришћавале ловљене китове, ба-

сужбу. Пренутка у несвест и безобзирце сместа напуштао брз зараду и примио се поса, падао је првота год, осим доведених Норвешкана, полаком на до-температуром широко на километре даљемо. Ко се дах који се у томе афричком месту са тропском се да нико други није могао издржати страхан зајужним морима, прекаљених у томе послу. Показало ратило 75 људи, доведених са даљеких ловишта у чено, у заливу Алгесираса. На њој је дан и ноћ за преду остатака наваина се, као што је се-Китовна станица, са топоницом и фабриком дина 1926 дава је 550 китова.

1000 китова; сезона 1925 године 752 кита, а го-килограма тежине. Сезона 1924 године дава је око љених морских цинова био је један кит од 100.000 милиона шпанских пезета. Намеђу осталих лов-што је све продато за суму која је премашила три 31.250 фанона, 13.640 цакова вештачкор Ђубрета, потвала, који су укупно дали 18.700 буради масти, на томе малом простору 600 плавих китова и 47 а за време сезоне лова исте године изловљено је маја 1921 године, наловљено 35 крупних китова,

цајући од њих велики део онога што се могло
корисно употребити.

Утакмица међу трима предузећима, утркива-

ње која ће од њих показати више повијених ки-
това, учинило је да се ови у тој области потпу-
но потамане, а они што би из океана у њу на-
ишли, расплаше и растерају. Године 1927 лов је
већ постао нерентабилан; ловачки бродови су се
вратили у Норвешку, а котлови, аутоклаве и ма-
шине са китоване станице у Аргентини прене-

сени су у друге, удаљене области китова.
Међутим, велики индустријски китови ће још
деценијама трајати око забачених и осамљених о-
стрва по јужним океанима, где је писац ових ре-
дова провео тренутке који се никад за свога века
не заборављају.

С А И К Е

- Са. 1. — Карта прећеног пута 1934 г.
- Са. 2. — Карта Острва Св. Јевене.
- Са. 3. — Острво Свете Јевене.
- Са. 4. — Острво Свете Јевене.
- Са. 5. — Бриар.
- Са. 6. — Лонвуд.
- Са. 7. — Наполеонов гроб на острву Св. Јевене.
- Са. 8. — Ратни брод Belleophon.
- Са. 9. — Пристаниште Цемстаун.
- Са. 10. — Гвернер Хадзон Ло.
- Са. 11. — Plantation House.
- Са. 12. — Пут за Бриар.
- Са. 13. — Варошица Цемстаун.
- Са. 14. — Наполеон на Острву Св. Јевене.
- Са. 15. — Наполеонов рукопис.
- Са. 16. — Наполеонова корњача на острву.
- Са. 17. — Обава острва Тристан Д'Акуња.
- Са. 18. — Колонија на острву Тристан Д'Акуња.
- Са. 19. — Црквица на острву Тристан Д'Акуња.
- Са. 20. — Поред обава острва Најтингејд.
- Са. 21. — Неприступно острво Гоф.
- Са. 22. — Поред неприступног острва Гоф.
- Са. 23. — Карта прећеног пута 1935 г.
- Са. 24. — Типови Магаша.
- Са. 25. — Варош Тананарива.
- Са. 26. — Карта острва Амстердам.
- Са. 27. — Хридине острва Амстердам.
- Са. 28. — Стеновита обава острва Амстердам.
- Са. 29. — Чопор фока на обава острва.
- Са. 30. — Фока на сунчању.
- Са. 31. — Неприступне обава острва Амстердам.

- Ca. 32. — Карта острва Сен-Лов.
 Ca. 33. — Острово Сен-Лов.
 Ca. 34. — Од ветра повадено дрво на острву.
 Ca. 35. — Колонија пингвина.
 Ca. 36. — Колонија пингвина.
 Ca. 37. — Морске птице на обаи острва.
 Ca. 38. — Хридине острва са морским птицама.
 Ca. 39. — Лов морских ракова поред обага острва.
 Ca. 40. — Почетак буре.
 Ca. 41. — Буря на Индиском Океану.
 Ca. 42. — Кукова експедиција на Кергелену.
 Ca. 43. — Карта Кергеленских острва.
 Ca. 44. — Обага острва Кергелен.
 Ca. 45. — Обага острва Кергелен.
 Ca. 46. — Многачесто ведено брдо.
 Ca. 47. — Обага острва.
 Ca. 48. — Кергеленски купус.
 Ca. 49. — Краљевски пингвин.
 Ca. 50. — Колонија пингвина на Кергелену.
 Ca. 51. — Пингвини после буре.
 Ca. 52. — Megalotis.
 Ca. 53. — Пингвини на хридинама острва.
 Ca. 54. — Птице грабљивице на острву.
 Ca. 55. — Морске птице око убијеног кита.
 Ca. 56. — Фоке на спавану.
 Ca. 57. — Чопор морсева.
 Ca. 58. — Пробуђени морски слонови.
 Ca. 59. — Морски слонови на обаи.
 Ca. 60. — Морски слоно на пливану.
 Ca. 61. — Разбуђен морски слоно.
 Ca. 62. — Јужно од Кергелена.
 Ca. 63. — Гренландски кит.
 Ca. 64. — Потва и паваи кит.
 Ca. 65. — Маркирање китова.
 Ca. 66. — Ваздухом надувани кит.
 Ca. 67. — Кит рони у дубину.
 Ca. 68. — Ред фанона у устима кита.
 Ca. 69. — Стражар са катарке спазно кита.
 Ca. 70. — Китови на површини мора.
 Ca. 71. — Изненадна појава кита поред брода.

- Ca. 72. — Харпунер напада кита.
 Ca. 73. — Харпуниране гренландског кита.
 Ca. 74. — Науван и остављен кит на површини воде.
 Ca. 75. — Кит ловљен на сувоземну китоловну станицу.
 Ca. 76. — Кит преу топионицом.
 Ca. 77. — Топ за харпунирање кита.
 Ca. 78. — Харпунер преу топом.
 Ca. 79. — Науван пави кит.
 Ca. 80. — Харпунер нишани на кита.
 Ca. 81. — Испавен топ.
 Ca. 82. — Потопен кит.
 Ca. 83. — Бавенотере уловљене поред обале.
 Ca. 84. — Еским харпунира кита.
 Ca. 85. — Китоловни топионички брод „Lestlen“.
 Ca. 86. — Харпунер Кристиансен.
 Ca. 87. — Ловачки брод у бури.
 Ca. 88. — Кристиансенов топ и харпуна.
 Ca. 89. — Кристиансен на парном ловачком броду пораба кита.
 Ca. 90. — Ловачки брод ловачи китове до сувоземне топионице.
 Ca. 91. — Сувоземна топионица.
 Ca. 92. — Пловна топионица.
 Ca. 93. — Ловачки брод предаје кита пловној топионици.
 Ca. 94. — Комади кита за топљење.
 Ca. 95. — Комади кита за топљење.
 Ca. 96. — Китоловна станица Пор-Жан-Д'Арк на Кергелену.
 Ca. 97. — Огроман кит на Лонсоновој китоловној станици.
 Ca. 98. — Сечење кита на китоловној станици.
 Ca. 99. — Модерни Јона у устима кита.

САДРЖАЈ

ПРВИ ДЕО

Острва јужног Атлантског Окена.

Страна

ПРВИ ОДЕЉАК.

На Острву Свете Јевене.

1. Од француске обале до Острва Свете Јевене 9
2. На Острву Свете Јевене 15
3. Напононово путовање до Острва Свете Јевене 31
4. Данашње Острво Свете Јевене и његова интeресант-ности 42

ДРУГИ ОДЕЉАК.

По осамљеним Острвима јужног Атлантског Окена.

5. На острву Тристан Д'Акуња 61
6. На острву Гоф 71
7. У правцу острва Буве 76
8. У повратку за Европу 83

ДРУГИ ДЕО

Острва јужног Индијског Окена.

ТРЕЋИ ОДЕЉАК.

По осамљеним острвима јужног Индијског Окена.

9. Од француске обале до Мадагаскара 95
10. Од Мадагаскара до острва Амстердам и Сен-Пол 107
11. Доцир осамљених острва са светом 115
12. На острву Амстердам 124
13. На острву Сен-Пол 131
14. Од острва Сен-Пол до Кергеленских острва 145
15. На острвима Кергелен 153
16. Научни послови сапутника 184



17. Кит као предмет лова	195
18. Стари начин китолова	211
19. Модерни начин китолова	228
20. Кратка историја индустријског китолова	238
21. Данашњи китолов у морима јужне хемисфере	256
22. Припадништво китоловних области јужне хемисфере	281

Индустријски лов китова.
ЧЕТВРТИ ОДЕЉАК.
Китоловања индустрија.
ТРЕЋИ ДЕО