

3 KRONIKA²⁰²¹ 69

IZ ZGODOVINE ŠOŠTANJA



69
2021

KRONIKA

kronika.zzds.si/kronika



Iz zgodovine Šoštanja

Uredil Miha Preinfalk



IZDAJA ZVEZA ZGODOVINSKIH DRUŠTEV SLOVENIJE

<https://zzds.si>

Kronika 2021, letnik 69, številka 3 – Iz zgodovine Šoštanja

Odgovorni urednik/ Managing editor:

dr. Miha Preinfalk (Ljubljana)

Tehnična urednica/ Technical editor:

mag. Barbara Šterbenc Svetina (Ljubljana)

Uredniški odbor/ Editorial board:

mag. Sonja Anžič-Kemper (Pforzheim, Nemčija), dr. Aleš Gabrič (Ljubljana),
dr. Stane Granda (Ljubljana), dr. Eva Holz (Ljubljana), dr. Katarina Keber (Ljubljana),
dr. Miha Kosi (Ljubljana), dr. Harald Krahwinkler (Celovec), Irena Lačen Benedičič (Jesenice),
dr. Tomaž Lazar (Ljubljana), dr. Hrvoje Petrić (Zagreb), dr. Vlasta Stavbar (Maribor),
dr. Imre Szilágy (Budimpešta) in dr. Nadja Terčon (Piran)

Za znanstveno korektnost člankov odgovarjajo avtorji.

© Kronika

Redakcija te številke je bila zaključena:

25. oktobra 2021

Naslednja številka izide/ Next issue:

februar/ February 2022

Prevodi povzetkov/ Translations of Summaries:

Manca Gašperšič - angleščina (English)

Lektoriranje/ Language Editor:

Rok Janežič

UDK/ UDC:

Breda Pajsar

Uredništvo in uprava/ Address of the editorial board:

Zgodovinski inštitut Milka Kosa ZRC SAZU / Milko Kos Historical Institute at ZRC SAZU
Novi trg 2, SI-1000 Ljubljana

Letna naročnina/ Annual subscription:

za posameznike/ Individuals 25,00 EUR

za študente in upokojene/ Students and Pensioners 18,00 EUR

za ustanove/ Institutions 30,00 EUR

Cena te številke v prosti prodaji je/ Single issue 20,00 EUR

Izdajatelj/ Publisher:

Zveza zgodovinskih društev Slovenije

Aškerčeva cesta 2

SI-1000 Ljubljana

Transakcijski račun/ Bank Account:

Zveza zgodovinskih društev Slovenije 02010-0012083935

Sofinancirajo/ Financially supported by:

Javna agencija za raziskovalno dejavnost Republike Slovenije/ Slovenian Research Agency
ZRC SAZU, Zgodovinski inštitut Milka Kosa/ ZRC SAZU, Milko Kos Historical Institute

Izid te številke je finančno podprla tudi Občina Šoštanj



OBČINA ŠOŠTANJ

Računalniški prelom/ Typesetting:

Medit d.o.o.

Tisk/ Printed by:

Fotolito Dolenc d.o.o.

Naklada/ Print run:

500 izvodov/ copies

Revija Kronika je vključena v podatkovno bazo/ Kronika is indexed in:

Scopus; Historical Abstracts, ABC-CLIO; MLA International Bibliography; PubMed; ERIH Plus; Bibliography of the History of Art.

Na naslovni strani/ Front cover: Prapor trga Šoštanj iz leta 1791 / Banner of the market town of Šoštanj from 1791 (Universalmuseum Joanneum, inv. št. / Inv. Nr. 951)

Na zadnji strani/ Back cover: Neorenesančni okras na Kajuhovem domu (nekdanji hotel Avstrija) v Šoštanju / Neo-Renaissance decoration on the façade of the »Kajuhov dom« (former Hotel Austria) in Šoštanj (foto / Photo: Barbara Žabota)

ISSN 0023-4923 (tiskana izdaja)

ISSN 2670-6865 (spletna izdaja)

CIP - Kataložni zapis o publikaciji
Narodna in univerzitetna knjižnica, Ljubljana

94(497.4Šoštanj)(082)

IZ zgodovine Šoštanja / uredil Miha Preinfalk ; [prevodi povzetkov Manca Gašperšič - angleščina]. -
Ljubljana : Zveza zgodovinskih društev Slovenije, 2021. - (Kronika, ISSN 0023-4923 ; letn. 69, št. 3)

ISBN 978-961-6777-28-5
COBISS.SI-ID 82590467



KAZALO

Miha Preinfalk:	Šoštanj – na poti iskanja nekdanje veljave.....	407
	Šoštanj: On the path of retracing its former standing	409



Razprave

Tone Ravnikar:	Trg Šoštanj v srednjem veku	411
Boris Golec:	Šoštanj v stoletjih trške avtonomije.....	425
Boris Golec:	Trg Šoštanj po prvem ljudskem štetju leta 1754	473
Igor Sapač:	Gradova Žamberk in Forhtenek. Arhitekturnozgodovinski oris	493
Igor Sapač:	Grad in dvorca v Šoštanju. Arhitekturnozgodovinski oris	533
Miha Preinfalk:	Rodbina Del-Negro. Genealoška skica šoštanjskih graščakov	619
Rok Poles:	S praporom in partizano skozi luknjo pri vretenu. Prostorske in obredne značilnosti obhoda pomirja trga Šoštanj.....	639
Lilijana Urlep:	Kako je trg Šoštanj v obdobju jožefinskih cerkvenih reform skoraj dobil samostojno župnijo. Izsek iz cerkvenoupravne zgodovine trga Šoštanj	673
Aleksander Žižek:	Med hudodelci Deželjskega sodišča Šoštanj.....	687
Aleksandra Gačič:	Odšli so iz Šoštanja, a nikoli pozabili nanj – Josip, Mihael in Bogumil Vošnjak.....	703
Franc Rozman, Miha Šimac:	<i>Vse doseže, kar mu drago:</i> Johann baron Samonigg (1839–1915)	717
David Vidmar Čeru:	»Živel najmlajše mesto štajerskega zaledja!« Administrativni povzdig Šoštanja iz trga v mesto maja 1911	739
Miran Aplinc:	Šoštanj in Šaleška dolina v popisih prebivalstva od druge polovice 19. stoletja do druge svetovne vojne.....	757
Miha Šimac:	<i>Pozdravi iz Šoštanja:</i> od časopisnihotic do zaporniških aktov (1890–1918)	773
Špela Poles:	Poldrugi vagon kanditov in slaščic na mesec. O Rajšterjevi tovarni čokolade, bonbonov in slaščic v Šoštanju	785
Bogdana Marinac:	Dušan Mayer, kapitan dolge plovbe iz Šoštanja, in življenje pomorščakov v njegovem času	797
Klemen Kocjančič:	»Hitlerjansko gnezdo«: iz zgodovine Šoštanja med drugo svetovno vojno	823
Danilo Čebul:	Živeti v Šoštanju – mestu luči in visokih dimnikov	843
Bogdan Kolar:	Lokovičan Ivan Kešpret – fotograf in učitelj v Indiji	865

Milana Klemen, Urška Todosovska-Šmajdek:

Vila Mayer, vila Široko in dvorec Gutenbüchel
s parkom – konservatorski oris stavbne in
vrtnoarhitekturne dediščine875

Luka Bogovčič:

Ponovno odkrite lepote in skrivnosti Vile Mayer.
Konservatorsko-restavratorski posegi v Vili Mayer897

**Matija Zorn, Mateja Breg Valjavec,
Daniela Ribeiro:**

Preoblikovanje pokrajine zaradi pridobivanja
lignita – na primeru Šoštanja in okolice.....915



Gradivo

Domoznanska dejavnost Knjižnice Velenje
(*Andreja Ažber*)929



Po razstavah

Muzej usnjarstva na Slovenskem (MUS)
(*Miran Aplinc*)935

Vila Mayer (*Špela Poles*).....941

1.02 Pregledni znanstveni članek

UDK 929Mayer D.
656.61(497.4)"1900/1960"

Prejeto: 1. 7. 2021

**Bogdana Marinac**univ. dipl. etnologinja in sociologinja kulture, Pomorski muzej »Sergej Mašera« Piran, Cankarjevo nabrežje 3, SI-6330 Piran
E-pošta: bogdana.marinac@pommuz-pi.si

Dušan Mayer, kapitan dolge plovbe iz Šoštanja, in življenje pomorščakov v njegovem času

IZVLEČEK

Družina Mayer je bila v prvi polovici 20. stoletja v Šoštanju znana po vlogi odvetnika Frana Mayerja v mestu in po vili, v kateri je živel. K njeni prepoznavnosti pa je pripomogel tudi sin Dušan (1900–1971), ki je kot častnik in poveljnik na ladjah trgovske mornarice plul na različne konce sveta. Na pomorski šoli v Bakru se je šolal med prvo svetovno vojno, pozneje pa plul na tovornih ladjah dolge plovbe Kraljevine SHS oziroma Jugoslavije in po drugi svetovni vojni na ladjah Splošne plovbe Piran. V svoji dolgi pomorski karieri je spoznal življenje pomorščakov in spremembe v načinu njihovega življenja, ki so jih prinesle družbene in politične spremembe ter razvoj v ladjarstvu in tehnologiji. Svoje vedenje o pomorskem poklicu in o svojih srečanjih s tujimi kraji je kot edini pomorščak trgovske mornarice iz Šoštanja v tistem času širil v domačem okolju ter tako pripomogel k poznavanju pomorskega poklica in tujih, zlasti neevropskih kultur.

KLJUČNE BESEDE:

kapitan dolge plovbe Dušan Mayer, način življenja pomorščakov, ladje dolge plovbe, trgovska mornarica Kraljevine Jugoslavije, Splošna plovba Piran

ABSTRACT

DUŠAN MAYER – A CAPTAIN FROM ŠOŠTANJ AND SEAFARERS' LIFE IN HIS TIME

In the first half of the twentieth century, the Mayer family was known in Šoštanj for the role that the lawyer Fran Mayer played in the town and for its residential villa. Further contributing to its reputation was Fran's son Dušan (1900–1971), who sailed to various parts of the world as an officer and a commander of merchant navy ships. Following the completion of his training in the First World War at the Royal Nautical School in Bakar, he sailed on board of various cargo ships of the Kingdom of Serbs, Croats and Slovenians (Yugoslavia), and after the Second World War on board of the fleet of the company Splošna plovba Piran. In his longstanding seafaring career, Dušan Mayer gained an in-depth understanding of seafarers' life as well as how it was affected by technological advancements in the shipping industry and by the socio-political changes. As the only seafarer of the merchant navy in Šoštanj at that time, he shared his experience of the seafarer's career and encounters with foreign places in his local environment, and thus contributed to the knowledge of seafaring profession and foreign, especially non-European cultures.

KEY WORDS

Captain Dušan Mayer, seafarers' way of life, transoceanic ships, Merchant Navy of the Kingdom of Yugoslavia, Splošna plovba Piran

Uvod

Družina Mayer je bila v prvi polovici 20. stoletja v Šoštanju znana zaradi odvetniškega poklica Frana Mayerja in njegove vloge v mestu. Pozornost je zbujala s svojim premoženjem in visoko meščansko kulturo, ki jo je ponazarjal njen dom – vila z velikim, lepo urejenim vrtom in teniškim igriščem.¹ K njeni posebnosti in prepoznavnosti je pripomogel tudi mlajši sin Dušan, ki je kot častnik trgovske mornarice svoje življenje posvetil morju. Kakor je zapisal njegov kolega, kapitan dolge plovbe Branimir Velkaverh, se je za pomorski poklic odločil, ko je bil v Sloveniji slabo poznan in so nanj gledali kot na avanturizem.² Še več, v Kraljevo navtično šolo v Bakru se je vpisal v času vihre prve svetovne vojne in bil šele drugi Slovenec, ki je to šolo končal. Čeprav so se zaradi časovne oddaljenosti o tem do danes ohranili le redki ustni viri, lahko trdimo, da je v domačem kraju sprva kot edini pomorščak trgovske mornarice znanec in sorodnike seznanjal s svojim poklicem in srečanju s tujimi kraji. Tako se je vedenje o tem širilo tudi v širše kroge lokalne skupnosti.

Avtorica v prispevku osvetljuje življenjsko zgodbo Dušana Mayerja in njegovo vlogo v družbi. Osredotoča se na njegovo pomorsko kariero in predstavi življenje pomorščakov – poklicne skupine, ki ji je pripadal. Tako želi ugotoviti, kakšno sliko o pomorskem poklicu je širil med ljudmi. Dušan Mayer za seboj razen nekaj razglednic ni zapustil pisnih virov in tudi ljudje, ki se ga danes spominjajo, vedo malo o njem. Nekaj predmetov in fotografij iz njegove zapuščine hranijo Pomorski muzej »Sergej Mašera« Piran, Vila Mayer, družina De Costa in sorodnik Andrej Pipuš. Razen s pomočjo omenjenih virov ter arhivskih dokumentov in ladijskih dnevnikov Splošne plovbe Piran je prispevek nastal tudi na podlagi pisnih virov in pričevanj pomorščakov o življenju na ladjah trgovske in vojne mornarice, ki jih avtorica zbira od leta 1985.

Ko je bilo na Slovenskem malo častnikov trgovske mornarice

V času Habsburške monarhije, posebno v 19. in na začetku 20. stoletja, je mornarica v svoje vrste privabila številne fante s slovenskega etničnega ozemlja. Ti niso bili le iz krajev v bližini morja, temveč tudi iz bolj oddaljenih, in sicer z vseh koncev slovenskega etničnega ozemlja. A to je veljalo predvsem za vojno mornarico, v katero so številni vstopili prostovoljno, še več pa jih je bilo vanjo rekrutiranih. V trgovski mornarici je bilo ljudi iz notranjosti slovenskega etničnega prostora v tem obdobju veliko manj. V njej

so se zaposlovali pretežno ljudje iz krajev blizu morja in pristanišč. Prevladovali so Hrvati in Italijani. Takoj za njimi so bili po številu Slovenci, od katerih pa je bila velika večina iz Trsta in okolice, Primorske in Notranjske. To je veljalo tudi za častnike trgovske mornarice, ki so se do konca prve svetovne vojne večinoma izobraževali v Trstu, kjer je bila leta 1754 ustanovljena prva pomorska šola v državi. Na njej so prevladovali Italijani, Slovencev je bilo približno toliko kot Hrvatov in veliko več kot pripadnikov drugih etničnih skupin monarhije. Na drugih pomorskih šolah v monarhiji (v Bakru, Kotorju, Dubrovniku, Zadrugu, do leta 1913 v Malem Lošnju in na Reki, kjer je v letih 1871–1918 delovala madžarska pomorska akademija) pa je bilo v tem času število Slovencev zanemarljivo.³

Kraljevo navtično šolo v Bakru, ki so jo ustanovili leta 1849, sta v času Avstro-Ogrske razen Dušana Mayerja obiskovala in končala le še dva slovenska dijaka: Anton Šuligoj iz Hude (leta 1910) in Leo Bradaška iz Ljubljane (leta 1921). Miroslav Pahor omenja še Ivana Bronzina iz Trsta, ki šolanja ni zaključil.⁴ Bolj množično so se Slovenci šolali na Pomorski akademiji v Bakru po letu 1926. V Kraljevini SHS oziroma Jugoslaviji je bilo več Slovencev tudi na drugih dveh pomorskih akademijah oziroma pomorskih trgovskih akademijah: v Dubrovniku in Kotorju. Šole so bile sprva namenjene le izobraževanju častnikov navtične stroke. Častniki stroja so se tedaj izobraževali na šolah vojne mornarice, kjer so se šolali tudi telegrafisti. Od leta 1925 so se strojniki šolali tudi na Srednji tehnični šoli v Splitu, od leta 1928 pa na Pomorski trgovski akademiji v Bakru.⁵

Na ladjah trgovske mornarice Kraljevine Jugoslavije, na katerih je plul Dušan Mayer, so prevladovali Hrvati, pretežno iz obmorskih krajev. Slovencev je bila na njih le peščica. Na posameznih ladjah dolge plovbe, ki so imele okoli 40 članov posadke, je plul eden, redko dva Slovenca, na večini ladij pa jih sploh ni bilo. Toda skoraj vsi slovenski pomorščaki so bili častniki. Leta 1939 je bilo na ladjah skupno 1035 častnikov krova, stroja, radiotelegrafistov in poveljnikov ter 3947 članov nižje posadke.⁶ V seznamih pomorščakov, ki so med letoma 1927 in 1940 pridobili naziv poročnika ali kapitana trgovske mornarice, je bilo 96 slovenskih častnikov, med njimi 39 častnikov navtične stroke, 38 strojnikov in 19 telegrafistov.⁷ Poleg njih je bilo v mornarici še nekaj častnikov, ki so nazive pridobili že prej ali drugod, več pomorščakov pa je mornarico zapustilo že pred izpolnitvijo pogojev za opravljanje poročniškega izpita. V Pomorskem muzeju Piran je bilo doslej evidentiranih 113 slo-

¹ Aplinc, Mayerji, str. 49–71.

² Arhiv PMSMP, Trgovska mornarica Kraljevine Jugoslavije, Velkaverh: In Memoriam Dušanu Mayerju (časopisni izrek).

³ Pahor, Slovenski dijaki, str. 43–100; *Mornarička akademija*, str. 20–35.

⁴ *125. obletnica*, str. 67–69; Pahor, Slovenski dijaki, str. 43–100.

⁵ *Pomorska enciklopedija* 4, str. 129; *125. obletnica*, str. 35–37.

⁶ *Pomorska enciklopedija* 4, str. 68.

⁷ *Pomorski godišnjaki* za leta 1929–1941.

venskih pomorščakov trgovske mornarice Kraljevine Jugoslavije, pomorsko šolo v Bakru pa je v tem času končalo še 21 drugih slovenskih pomorščakov.

Ob teh podatkih je razumljivo, da je Dušan Mayer s svojim poklicem vse do konca druge svetovne vojne in še kratek čas po njej zbujal pozornost v slovenskem delu države, še bolj pa v Šaleški dolini in domačem Šoštanju. Med doslej evidentiranimi slovenskimi pomorščaki, ki so se v prvi polovici 20. stoletja izobraževali na pomorskih trgovskih šolah (večina se je šolala v času Kraljevine Jugoslavije), je iz Šaleške doline razen Dušana Mayerja zabeležen le Vilko Steinback, rojen leta 1912 v Velenju, ki je šolanje na oddelku za strojništvo bakarske pomorske trgovske akademije končal leta 1935, pozneje pa ni naredil poročniškega izpita. Tega je leta 1931 opravil Franjo Topolšek, rojen leta 1908 v Šoštanju.⁸ Več pomorščakov je prihajalo iz večjih mest in krajev ob pomembnih prometnih povezavah. Iz Celja jih je bilo doslej evidentiranih 11.⁹

Iz Šoštanja in Velenja je v tem obdobju več pomorščakov služilo v vojni mornarici. Toda vojna mornarica je bila nekaj povsem drugega kot trgovska. Ladje vojne mornarice Kraljevine Jugoslavije niso nikoli zaplule na ocean, Habsburška monarhija pa je tja poslala manjše število ladij. Med 7840 pomorščaki, ki so v Pomorskem muzeju »Sergej Mašera« Piran zabeleženi v kartoteki pomorščakov vojne mornarice Habsburške monarhije, sta bila iz Šoštanja podnarednik Andrej Kaudek (roj. 1895) in mornar 1. reda Jožef Leskošek (roj. 1895), iz Topolšice podnarednik Janez (Johann) Kumer (roj. 1894), v Velenju pa so se rodili Alojz Kavčič (roj. 1894), vodnik Jakob Kotnik (roj. 1891), mornar 3. reda Franc Pirnat (roj. 1900), mornar 1. reda Adolf Pocast (roj. 1893) in podnarednik Jožef Snoj (roj. 1899).¹⁰ Morda je kateri od njih plul tudi po oceanih.

Zato so bili pomorščaki iz krajev daleč od morja, posebno iz manjših krajev, v domačem okolju nekaj posebnega; ljudje, ki so delo opravljali daleč od doma, ljudje, katerih poklic je bil neznan, eksotičen, prav tako pa tudi njihovo mobilno življenje. Pomorščaki so bili v očeh drugih tudi ljudje, ki so med potovanji spoznavali oddaljene tuje kraje, kakršni so bili običajnim ljudem manj znani, nedostopni. Veljali so za svetovljane, ki so govorili več jezikov. Še posebno pozornost in spoštovanje so vzbujali častniki in poveljniki, ki so bili poleg tega še izobraženi ter so imeli na ladji vodilno vlogo in največjo odgovornost. Pripadali so srednjemu sloju. A pomorščakov se je ponekod držala tudi oznaka nestanovitnežev, nezvestih, včasih celo razvratnežev.¹¹

Dušan Mayer na poti do pomorskega poklica

Dušan Mayer se je rodil 17. julija 1900 v premožni šoštanjski družini. Njegov oče, dr. Fran Mayer, ki je bil rojen v Sevnici kot sin tamkajšnjega sodnika Jakoba Mayerja in Henriette, rojene Deutschmann, iz ugledne celjske meščanske rodbine, se je leta 1896 poročil z Marijo (Riči) Prus iz Slovenskih Konjic. Tudi ona je izhajala iz premožne odvetniške družine. Leta 1898 sta se zakonca preselila v Šoštanj, kjer je bil sedež okrajnega sodišča. V bližini sodišča sta zgradila enonadstropno vilo, v kateri je dr. Fran Mayer odprl odvetniško pisarno. Fran Mayer je v mestu kmalu pridobil še druge pomembne funkcije. Med letoma 1900 in 1908 je bil ravnatelj tamkajšnje hranilnice in posojilnice, leta 1918 je postal predsednik narodnega sveta, leta 1928 pa župan.¹²

Leto po poroki se je Mariji in Franu rodil sin Franc (Anče), v Šoštanju pa leta 1899 hčerka Marija (Majka) in leta 1900 Dušan. Otroštvo vseh treh je zaznamoval dokaj visok družbeni in socialni status družine. Mladost so preživljali v vili z obsežnim vrtom in parkom v angleškem slogu. V hiši so bile razen kuhinje, dnevnega prostora z jedilnico in spalnic še pralnica in umivalnica z notranjim bazenčkom, shramba, vinska klet, v vsakem nadstropju sanitarije, v pritličju pa bogata knjižnica s pretežno nemškimi knjigami. Kot narodno zavedni so naročali tudi časnik *Slovenec* in *Časopis za zgodovino in narodopisje*. Otroci so bili vzgojeni skladno z njihovim statusom višjega srednjega meščanskega sloja. To je vključevalo formalno obnašanje, kar se je v navadah in vedenju Dušana Mayerja kazalo tudi pozneje.

Starši in otroci so bili družabni. Prirejali so zabave ter se pred hišo in v domačem parku družili s prijatelji. Igrali so tenis, kriket, kolesarili in smučali. Rekreativni je bil razen teniškega igrišča namenjen tudi del parka. V prostem času so radi brali, zanimali so se za umetnost, radi pa so tudi potovali.¹³

Najstarejši sin Anče je pri izbiri poklica sledil očetu in se vpisal na pravno fakulteto na Dunaju, a je njegov študij prekinila prva svetovna vojna. Njegovo življenje se je končalo na soški fronti. Hči Majka se je po vojni zaposlila v očetovi pisarni,¹⁴ Dušan pa se je leta 1916 vpisal na štiriletno Kraljevo navtično šolo v Bakru. A ker je pred tem obiskoval moderno in sodobno opremljeno samostansko gimnazijo Šentpavel (Stiftsgymnasium St. Paul) v Labotski dolini na Koroškem, ki je delovala v okviru benediktinskega samostana,¹⁵ je preskočil prvi in drugi razred. Kot je navedeno v njegovem spričevalu, so ga v 3. razred štiriletno Kraljevo navtično šole v Bakru sprejeli na

⁸ *Pomorski godišnjaki za leta 1929–1941; 125. obletnica*, str. 66–71; Arhiv PMSMP, Kartoteka pomorščakov.

⁹ Arhiv PMSMP, Kartoteka pomorščakov.

¹⁰ Prav tam.

¹¹ Marinac, Terenski zapiski, intervjuji s pomorščaki, njihovimi sorodniki in znanci v letih 1985–2021.

¹² Aplinc, Mayerji, str. 53.

¹³ Prav tam, str. 49–71.

¹⁴ Prav tam, str. 67.

¹⁵ Poles, »Padel je na gori«, str. 28; Stiftsgymnasium St. Paul im Lavanttal (<https://www.lovntol.at/schulen-kindergaerten/stiftsgymnasium-st-paul> (26. 1. 2021)).

podlagi spričevala 4. letnika gimnazije v Šentpavlu in sprejemnega izpita. Šolanje je bilo plačljivo, njegov skrbnik v času šolanja pa je bil Karlo Šiljak, pri katerem je v Bakru tudi stanoval.¹⁶

Ker šolanje na pomorskih trgovskih akademijah ni bilo brezplačno, so bili med gojenci v času Habsburške monarhije in Kraljevine Jugoslavije pretežno fantje iz srednjega sloja. Slovenci so bili večinoma otroci uradnikov in učiteljev, navadno prvorojenci ali najstarejši sinovi. Radiotelegrafist Dušan Ivančič, ki je plul na ladjah trgovske mornarice Kraljevine Jugoslavije, se je spominjal, da se na pomorske trgovske akademije niso vpisovali otroci iz revnih družin: »Govorilo se je, da so se nanje vpisovali *falirani* študentje, a ni bilo tako, saj so morali pred tem narediti štiri razrede nižje gimnazije.« Zaradi oddaljenosti šol in stroškov šolanja so se za častnike izšolali le tisti, ki so si to resnično želeli. Številni so ostali poklicu zvesti do upokojitve, tudi po drugi svetovni vojni. Nekateri pa so na plovbi kmalu ugotovili, da poklic ni zanje, in so ladjo zapustili. Po pripovedovanju Dušana Ivančiča je iz Slovenije odšla v mornarico mladina, ki je hotela spoznati svet: »To je bila osnovna privlačnost, nanje pa so vplivale tudi različne knjige, romani ...«¹⁷

Zakaj se je Dušan Mayer odločil za pomorstvo, viri govorijo le posredno. Verjetno je med počitniškim obiskom ob morju že kot otrok vzljudil morje in ladje, kjer je pozneje izvedel več o pomorskem poklicu in izobraževanju zanj. Razglednica, ki jo je Dušan julija 1912 poslal sestri Majki, govori o tem, da je daljše počitnice preživel ob morju v Sesljanu pri Trstu.¹⁸

Romantično predstavo o pomorskem poklicu, željo po pustolovščinah, avanturah in plovbi po širnih morjih ter zanimanje za tuje kraje pa so mu vzbudile tudi knjige. Tudi pozneje je menda rad bral revije s članki o življenju ljudi po svetu.¹⁹ O njegovem zanimanju za pomorstvo v mladosti govori izbor razglednic z motivi ladij in vojne mornarice, ki jih je domov pisal iz Šentpavla, ko se je tam šolal. Prvo razglednico z motivom potniške ladje je poslal leta 1913. Med prvo svetovno vojno pa je domov pošiljal razglednice z vojno-pomorsko tematiko, ki so mu bile verjetno lažje dosegljive. Med njimi so razglednice avstro-ogrskih fregate Radetzky, napada avstro-ogrškega hidroletala na italijansko torpedovko med prvo svetovno vojno, napada avstro-ogrskih torpedovk na italijansko torpedno ladjo in napada avstro-ogrške podmornice na britansko križarko.²⁰ Morda bi se Dušan, če tedaj ne bi divjala vojna, vpisal na vojno-pomorsko

akademijo na Reki, ki je imela status fakultete, ali na eno od šol za podčastnike vojne mornarice, ki so imele rang srednjih šol in so bile brezplačne. Na vseh teh šolah je bilo v tistem času veliko več fantov iz slovenskega etničnega prostora.²¹ Na čezoceanska potovanja so namreč v drugi polovici 19. in na začetku 20. stoletja pošiljali tudi nekatere ladje avstro-ogrške vojne mornarice. Poleg tega je bila propaganda za šole vojne mornarice veliko večja kot za šole trgovske mornarice. Častniki vojne mornarice, ki so imeli višjo izobrazbo, so imeli tudi višjo plačo ter višji položaj in ugled kot častniki trgovske mornarice.²² A trgovska mornarica je fantom ponujala veliko več možnosti za potovanja. Če so se nekateri pomorščaki avstro-ogrške vojne mornarice udeležili le enega ali nekaj prekoceanskih potovanj, večina pa je plula le po Jadranu in Sredozemlju, so številne ladje trgovske mornarice, predvsem Avstrijskega Lloydja, nenehno plule po oceanih.²³ Številni fantje so se za trgovsko mornarico odločili tudi zato, ker se jim je zdelo, da jim ponuja veliko več svobode kot vojna. Na njej je bila hierarhija stroga, a še zdaleč ni bila primerljiva z vojaško. Tudi vojaških aktivnosti in stroge vojaške discipline na njih ni bilo. Za številne pomorščake pa je bilo pomembno tudi to, da so se lahko na tovornih ladjah izognili nošenju uniform, ki so jih po njihovih besedah utesnjevale in omejevale.²⁴

Odločitev Dušana Mayerja za trgovsko mornarico se zdi vizionarska in se mu je pozneje obrestovala, saj ladje vojne mornarice Kraljevine SHS, ki je nastala kmalu po koncu njegovega šolanja, nikoli niso zaplule iz Sredozemlja. V trgovski mornarici so se sicer lahko zaposlovali tudi pomorščaki, ki so končali eno od vojaških šol, a teh je bilo med navtiki malo. Preden so lahko zapustili vojno mornarico, so morali namreč v njej ostati dvakrat toliko let, kot so se v njej šolali.²⁵

Od 41 učencev, ki so z Dušanom v Bakru obiskovali 3. letnik, jih je 4. letnik leta 1918 zaključilo le 25. Večina je bila iz bližnjih krajev ob severnem Jadranu in južni Istri, po eden pa je bil iz Zagreba, Petrovaradina pri Novem Sadu, Tivta in Koričanyja na Češkem.²⁶

Na pomorski šoli v Bakru, ki je imela rang srednje šole, so poučevali klasične in strokovne predmete. Poučevanje splošnih predmetov je od leta 1871 potekalo v hrvaškem jeziku, kar je bil verjetno eden izmed vzrokov, da se je Dušan vpisal na pomorsko šolo v Bakru in ne v Trstu, kjer je pouk potekal v ita-

¹⁶ Dokumentacija Vile Mayer, Šoštanj, Spričevali Dušana Mayerja na Kraljevi navtični šoli v Bakru za šolski leti 1916/17 in 1917/18. Originalne hrani Pomorska šola v Bakru. Za ogled spričeval se zahvaljujem Špeli Poles.

¹⁷ Ivančič (1910), intervju 1994.

¹⁸ Zasebna zbirka Vlada Kojca, Šoštanj, Album fotografij in razglednic družine Mayer.

¹⁹ Gruđen (1929), intervju 2021.

²⁰ Zasebna zbirka Vlada Kojca, Šoštanj, Album fotografij in razglednic družine Mayer.

²¹ Arhiv PMSMP, Kartoteke pomorščakov; Marinac, Terenski zapiski in intervjuji s pomorščaki.

²² Marinac, *Čez morje*; Bach-Ritter, *L'Austria*, str. 75–129, 165–181.

²³ Marinac, *Čez morje*, str. 175.

²⁴ Marinac, *V modrem in belem*, str. 53.

²⁵ Marinac, *Med valovi*, str. 14; Marinac, Terenski zapiski in intervjuji s pomorščaki; Arhiv PMSMP, Kartoteke pomorščakov.

²⁶ 125. obletnica, str. 31, 90.

lijanščini. Toda kljub temu, da je bila večina dijakov Hrvatov, skoraj vsi ostali pa drugih jugoslovanskih narodnosti, ter kljub temu, da je šola nastala na pobudo Hrvatov, je v času Habsburške monarhije do leta 1917 pouk strokovnih navtičnih predmetov potekal v italijanskem jeziku. Veljalo je prepričanje, da je italijanščina jezik pomorske komunikacije, hrvaščina pa nima primerne terminologije. Vzrok za poučevanje v italijanskem jeziku je bil tudi ta, da so morali bodoči častniki po končani šoli v italijanskem jeziku opravljati izpit za poročnike trgovske mornarice in pozneje kapitane dolge plovbe na Reki ali v Trstu.²⁷

Glede na Dušanovo predhodno izobrazbo je razumljivo, da je bil uspešen pri pouku nemškega jezika. Pri hrvaškem, italijanskem in angleškem jeziku, znanje katerih je bilo za pomorščake zelo pomembno, pa je bil povprečen. Od klasičnih predmetov je spremljal še pouk zemljepisa, zgodovine, matematike, opisne geometrije in fizike s kemijo. Od strokovnih predmetov je bil v tretjem letniku ocenjen iz gradnje in opreme ladij, v četrtem pa poleg tega še iz navtike. Pouka nauka o parnem stroju, meteorologije



*Dušan Mayer v uniformi gojencev
Kraljeve navtične šole v Bakru leta 1916
(hrani Pomorski muzej »Sergej Mašera« Piran).*

in oceanografije, manevra, ladijskega računovodstva, ladijskega zdravstva ter trgovskega, meničnega in pomorskega prava, ki so zabeleženi na spričevalih, ni obiskoval. Čeprav je prvo leto šolanja pouk gradnje in opreme ladij spremljal v italijanskem jeziku, s katerim se dotlej ni pogosto srečal, naslednje leto pa so vse strokovne predmete poučevali v hrvaščini, to ni vplivalo na njegov uspeh. Zelo uspešen je bil pri veslanju in mornariškem delu, ki je bil neobvezen predmet.²⁸

Iz časa Dušanovega izobraževanja v Bakru sta se ohranili dve razglednici šolske jadrnice Vila Velebita, ki ju je poslal očetu in sestri Majki. Vila Velebita je bila jeklena jadrnica tipa brik-škuner s parnim strojem (257 BRT, dolžine 35,7 m), ki jo je šola dobila leta 1908. Z njo so sprva opravljali tridnevna potovanja gojencev, leta 1913 pa tudi šesttedenska potovanja po Jadranu, ki so bila namenjena praktičnemu delu izobraževanja gojencev zadnjega letnika. A leta 1914 so zaradi vojne potovanja ukinili in jadrnico razpremili.²⁹ Dušan je bil tako za to plovbo prikrajšan. S prvo razglednico, ki jo je poslal kmalu po začetku pouka, je očeta prosil za več denarja. Napisal je, da ga potrebuje, ker mora iti na Reko pomerit šolsko uniformo in ker sicer ne bo imel kaj jesti. Narediti si je moral tudi novo legitimacijo, za katero se je moral fotografirati.³⁰ Uniforme gojencev so bile podobne uniformam mornarjev vojne mornarice, toda uniformiranje na šolah trgovske mornarice ni bilo tako natančno in strogo kot v vojni mornarici. Gojenci so nosili temno modre mornarske bluze z modrim mornarskim ovratnikom, ki je imel tri bele trakove, in mornarsko kapo, ki je imela okoli oglavja ovit črn trak z napisom *Pomorska škola*.³¹ V taki uniformi brez kape se je Dušan fotografiral za osebni dokument.³²

Po koncu šolanja leta 1918 so Dušana vpoklicali v avstro-ogrsko vojsko, kjer je zaradi konca vojne in propada monarhije služenje kmalu končal, po vojni in nastanku Kraljevine SHS pa si je našel delo na tovornih ladjah dolge plovbe njene trgovske mornarice.³³

V trgovski mornarici Kraljevine Jugoslavije

Trgovska mornarica Kraljevine Jugoslavije je imela več ladijskih družb, ki so bile v zasebnih rokah

²⁸ Dokumentacija Vile Mayer, Šoštanj, Spričevali Dušana Mayerja na Kraljevi navtični šoli v Bakru za šolski leti 1916/17 in 1917/18. Originale hrani Pomorska šola v Bakru.

²⁹ *125. obletnica*, str. 25–28.

³⁰ Zasebna zbirka Vlada Kojca, Šoštanj, Razglednica očetu, Bakar 24. 11. 1916, Album fotografij in razglednic družine Mayer.

³¹ *Mornarička akademija*, str. 30.

³² Arhiv PMSMP, kartoteka pomorščakov, fotografija Dušana Mayerja P4054.

³³ Arhiv PMSMP, Trgovska mornarica Kraljevine Jugoslavije, Velkaverh: In Memoriam Dušanu Mayerju (časopisni izrezek).

²⁷ Konec 19. stoletja so bili ti izpiti le v italijanskem jeziku, na začetku stoletja pa tudi v nemškem in madžarskem. Konec stoletja so nekaj učbenikov izdali tudi v hrvaškem jeziku (prav tam).

domačinov in tujcev. Nekatere so izvirale še iz časa Avstro-Ogrske. Število družb in ladij se je do leta 1933 povečevalo, nato pa je zaradi svetovne gospodarske krize hitro upadalo, kar je povečalo brezposelnost med pomorščaki. Leta 1938 je bilo v državi 26 ladijskih družb. Največja je bila Jugoslovanski Lloyd, pri kateri je plul Dušan. Jugoslovanske družbe so zaradi slabega finančnega stanja kupovale pretežno stare ladje, ki so v Jugoslaviji zaradi nizke cene delovne sile še prinašale dobiček. Zaradi tega so ladje dolge plovbe prevažale pretežno cenejši tovor, predvsem surovine, redkeje polizdelke. Najpogosteje so tovorile za tuje naročnike: premog iz Velike Britanije in brikete iz Nizozemske v Južno Ameriko, ob povratku pa žito v Veliko Britanijo. Zelo pogost tovor so bili tudi les in minerali. Za domače naročnike so prevažale predvsem premog. Razen po Evropi, v Ameriko in Afriko so občasno plule v Vzhodno Azijo. Prevladovala je prosta plovba, pri kateri so bile plovne poti prilagojene vsakokratnim prevoznim naročilom.³⁴

V obdobju med svetovnima vojnama so za dolgo plovbo uporabljali parne ladje na premog, ki so imele 30 do 50 članov posadke. Med osebjem krova so bili poveljnik in trije častniki, vodja moštva, od štiri do pet krmarjev, dva mornarja, mladenič krova ter kadet in mornarski vajenec. Osebe stroja so sestavljali trije častniki stroja, vodja moštva stroja, eden do trije mazači, vajenec stroja ter premogarji in kurjači. Med osebjem obče službe so bili radiotelegrafist, kuhar in njegov pomočnik, sobar ter dva natakara.³⁵ Na ladji je bil tudi tesar. Jugoslovanski ladjarji so pogosto zaposlili le tri četrtine predvidene posadke, to je 30 do 34 moških, kar je povzročalo preobremenjenost posadke in nadurno delo, ki ni bilo plačano. Delovni čas sprva ni bil predpisan. Pomorščaki so delali po 12 ur in več. Častniki krova so med plovbo opravljali stražo v dveh izmenah po 12 ur, v pristaniščih pa so bili ves dan v službi pri natovarjanju in raztovarjanju. V prostem času so morali opravljati še različna pisarniška dela, občasno celo delo mornarjev.³⁶ Šele leta 1935 so predpisali osemurni delavnik (48 ur na teden) v pristanišču ali na sidrišču, službo v treh izmenah po osem ur na ladjah s po tremi častniki ter le najnujnejša dela ob nedeljah in praznikih. A ker delovni čas v času plovbe ni bil natančno določen ter sta o delu odločala poveljnik in upravitelj stroja, so pomorščaki še vedno delali tudi po 12 ur in več.³⁷ Kljub temu so bili jugoslovanski pomorščaki med najslabše plačanimi v Evropi. Niso imeli plačanega dopusta, delno pa so bili pokojninsko zavarovani le častniki.³⁸

Dušan Mayer je kot drugi pomorščaki kmalu spoznal vse dobre in slabe lastnosti plovbe ter po-

sebnosti življenja na ladjah, ki so ga zaznamovali mobilno življenje, odsotnost od doma, dolgotrajna oddaljenost od kopnega, izolacija od ostalega sveta in omejen življenjski prostor. Privaditi so se morali na naporno delo v različnih vremenskih razmerah, na nenehno nihanje ladje, hitro menjavanje klimatskih in časovnih pasov, deljen delovnik z nočnim delom ter na slabe higienske in bivalne razmere. Pogrešali so prijatelje, znance in sorodnike, žensko družbo in novice od doma. Pošto, ki je potovala počasi, so dobivali le redko. S preostalim svetom so jih na odprtem morju povezovale le telegrafске zveze.³⁹

Na ladjah so se življenjske in delovne razmere s časom izboljševale, a po pripovedovanju pomorščakov so bile na jugoslovanskih ladjah v tistem času slabše kot na tujih. Čeprav je bil na ladjah generator za električno razsvetljavo, so zaradi varčevanja še vedno uporabljali petrolejke in sveče. Čeprav so poznali hladilnike in aparate za pripravo pitne vode iz morske, teh ni bilo. Ladjarji so varčevali s pitno vodo in pri nabavi hrane. Živila so shranjevali v ledenicah, kjer se je led obdržal do 14 dni, če je ladja plula blizu ekvatorja, pa še veliko manj. Zato so natovorili tudi žive živali (krave, telčke, ovce, prašiče, kokoši in golobe), prevladovala pa je konzervirana hrana. Kljub temu so pomorščakom večkrat postregli pokvarjeno hrano. Med pomorščaki so se širile zgodbe o bogatenju nekaterih poveljnikov in kuharjev na račun hrane.⁴⁰

Predvsem na starejših ladjah, ki so bile zgrajene pred prvo svetovno vojno, ni bilo pralnic, kopalnic, skladišča za mokra oblačila, osvetljave, ventilacije in stranišč. V najslabših razmerah je živelo moštvo krova in stroja, ki je imelo jedilnico, sanitarije in spalnice za več oseb s pogradi v podpalubju: na starejših ladjah pod premcem, pozneje pa pod krmom. Življenjske razmere na ladji je do leta 1935 urejal le davno zastareli Državni oglaš o plovbi Marije Terezije iz leta 1774,⁴¹ a tudi po uvedbi novih pravilnikov so bile razmere slabše kot na tujih ladjah. Pritoževali so se tako člani nižje posadke kot častniki.

Predvsem zaradi slabih plač in prehrane so pomorščaki večkrat stavkali, a zaradi velike brezposelnosti med pomorščaki, hitrega krivdnega odpuščanja ter neenotnosti in razcepljenosti sindikatov različnih skupin pomorščakov pri tem niso bili uspešni. Na ladji je vladala stroga hierarhija, ki je preprečevala druženje med podrejenimi in nadrejenimi, še posebno med člani višje in nižje posadke. Odnosi med njimi so bili pogosto nevzdržni. Do trenj je prihajalo tudi med člani krova in stroja, ki so se tudi sicer redkeje družili. K temu je pripomogla razporeditev bivalnih prostorov, ki so bili za različne skupine na različnih koncih ladje blizu njihovega delovnega me-

³⁴ *Pomorska enciklopedija* 4, str. 61–72.

³⁵ DARI, PO 13, šk. 29, Pravilnik o najmanjšem broju posade na pomorsko-trgovačkim brodovima Kraljevine Jugoslavije.

³⁶ Curtini, *Socialno-ekonomski položaj*, str. 36–40.

³⁷ Uredba o uređenju uslova rada 1935.

³⁸ Gazin, *O odnosima*, str. 10–11.

³⁹ Arnautović, *Psihosocialni uslovi*, str. 596–599.

⁴⁰ Ivančić (1910), intervju 1994; Tavčar (1910), intervju 1994.

⁴¹ Curtini, *Socialno-ekonomski položaj*, str. 36–40; Marinac, *Terenski zapiski*, intervjuji s pomorščaki, njihovimi sorodniki in znanci v letih 1985–2021.



Dušan Mayer in neznan častnik v trliših (delovnih kombinezonih) in častniško kapo Jugoslavskega Lloyda (zapuščina Dušana Ivančiča, hrani Pomorski muzej »Sergej Mašera« Piran).

sta.⁴² Med seboj so bili ločeni bivalni prostori častnikov in moštva, pa tudi osebja krova in osebja stroja.

A poklic pomorščaka je bil kljub temu za marsikoga privlačen. Razen zaslužka, ki je bil vendarle boljši kot pri delu na kopnem, so mnoge privlačili plovba, avanture in morska prostranstva. Hkrati je ladja pomenila okno v svet. Ker so v obdobju med svetovnima vojnama zaradi pomanjkanja mehanizacije v pristaniščih ladje dolgo natovarjali in razтовarjali, kar je bilo odvisno od posameznega pristanišča in tovora, so se tam zadržale po več dni ali tednov, pomorščaki pa so imeli dovolj časa za obisk kopnega, še posebej če so bile ladje zasidrane blizu mesta. Večina je komaj čakala postanke, vendar so si le nekateri želeli ogledati tuje kraje. Med njimi so bili zlasti častniki. A tudi pri njih je po več letih plovbe, ko so posamezne kraje obiskali že večkrat, zanimanje zanje upadlo. Zaradi nadurnega dela so bili utrujeni. Ponekod niso imeli kam iti. V nekaterih krajih, na primer na Filipinih, so lahko šli le v javne hiše, drugod, na primer ponekod v Južni Ameriki, je bilo nevarno hoditi po kopnem. Denar so skrivali na notranji strani hlač. Kapitan Zorko Tavčar je pripovedoval, da so bili v nekaterih krajih, zlasti angleško govorečih, pomorščakom namenjeni Seamen's Missions (misijoni za pomorščake), kamor so odhajali predvsem zara-

di žensk. Najbolj pa so se razveselili srečanj z rojaki. Zlasti v Kanadi in Avstraliji so posadke obiskovali jugoslovanski izseljenci, ki so jih odpeljali domov, jih nekaj dni gostili ter jim z avtomobili razkazovali deželo.⁴³

Dušan Mayer, ki je bil doma navajen na dokaj visok življenjski standard, se je moral na ladji privaditi na skromnejše življenjske razmere, posebno v prvih letih plovbe, ko je bil še kadet. Kadeti so morali po koncu šolanja opraviti 18 mesecev čiste navigacije, šele nato so lahko delali izpit za poročnika trgovske mornarice, ki je bil pogoj, da so se lahko zaposlili kot častniki.⁴⁴ Zaradi dolgega zadrževanja ladij v pristaniščih so ta pogoj izpolnili šele po več letih plovbe.⁴⁵ Kadeti so morali pomagati častnikom pri delu, a v praksi so opravljali še različna druga dela na ladji. Pogosto so kot moštvo krova odstranjevali rjo in barvali ladjo. Dušan Ivančič se je spominjal: »Vsak novinec na ladji – brez ozira na strokovno izobrazbo – se je moral najprej seznaniti z vsemi lepimi in nelepimi mornarskimi posli, kajti le tako lahko postane zares dober pomorščak in častnik. Taka je pač *brodska užanca*.«⁴⁶ Med najpomembnejša dela osebja krova

⁴³ Tome, *Življenje pomorščaka*.

⁴⁴ Propisi za održavanje ispita 1919, str. 442.

⁴⁵ Marinac, *Ladja je moj dom*, str. 284.

⁴⁶ Ivančič, *S prvega potovanja*, str. 414–415.

⁴² Gazin, *O odnosima*, str. 10–11.



Tovorna ladja Avala
(album razglednic in fotografij Dušana Mayerja, hrani Pomorski muzej »Sergej Mašera« Piran).

je med plovbo sodila neprekinjena straža na komandnem mostu v več izmenah. Pri tej je moral kadeta vedno spremljati častnik ali poveljnik. Na straži sta morala biti še najmanj dva člana moštva krova, od katerih je moral biti vsaj eden krmar.⁴⁷

Kadeti so kot bodoči častniki jedli v jedilnicah za častnike in tudi kabine so imeli navadno ob kabinah častnikov. A njihove kabine, ki so si jih delili s pomočnikom kuharja ali natakara, so bile slabše opremljene kot častniške. V njih so bili pogradi, omare, umivalnik in pisalni predalnik.⁴⁸

Dušan Mayer je poročniški izpit opravil 28. novembra 1927 v Kotorju.⁴⁹ Prisego, ki so jo leta 1928 razen za kapitane uvedli tudi za poročnike, je opravil pozneje.⁵⁰ A to ni bila edina prisega pomorščakov. Kakor je bila tedaj navada, so vse pomorščake krstili ob njihovem prvem prečkanju ekvatorja. Med tem šaljivim obredom so morali popiti neokusno pijačo ter priseči zvestobo bogu morja Neptunu, v katerega se je našemil eden od pomorščakov. Nato so jih polili ali poškopili z vodo. Dobili so novo zbadljivo ime in tako postali pravi pomorščaki.⁵¹

Dušan je kot kadet plul pri ladijski družbi s parnimi ladjami dolge plovbe *Atlantska plovdba Ivo Račić d.d.* s sedežem v Splitu. Družba, ki je delovala od leta 1922, je bila naslednica družbe za preko-oceansko plovbo *Slobodna plovdba Ivo Račić & Co* s

sedežem v Trstu, ki jo je leta 1909 ustanovil pomorščak Ivo Račić iz Dubrovnika. Na podlagi sporazuma Trombić–Bertolini iz leta 1920 so antantne sile do leta 1922 lastniku vrstile vseh šest ladij, ki so jih zaplenile skupaj z drugimi ladjami avstro-ogrske trgovske mornarice. Leta 1927 je imela družba 14 parnih ladij dolge plovbe, ki so najpogosteje prevažale cement in drug material iz hrvaških pristanišč v Južno Ameriko (Čile in Argentino), med vračanjem pa soliter iz Čila.⁵² Dušan se je, še preden je 1. oktobra 1927 opravil poročniški izpit, kot 3. častnik vkrcal na ladjo Izvor.⁵³ To je bila najstarejša ladja Atlantske plovdba Ivo Račić. Zgradili so jo leta 1898 v West Hartlepoolu v Veliki Britaniji. Družba jo je kupila leta 1910. Imela je 3881 BRT, v dolžino pa je merila 103,6 m.⁵⁴

Leta 1929 se je *Atlantska plovdba Ivo Račić* združila z delniško družbo za dolgo plovbo *Jugoslavenska-amerikanska plovdba*, katere glavni delničarji so bili ugledni ladjarji iz Argentine, Čila in Velike Britanije, v ladijsko družbo dolge plovbe *Jugoslavenski Lloyd* s sedežem v Splitu.⁵⁵ Družba je imela leta 1930 26 ladij dolge plovbe, leta 1940 pa zaradi svetovne gospodarske krize le še 10. Ladje Jugoslavenskega Lloyd

⁴⁷ Pravilnik o najmanjem broju posade, str. 867.

⁴⁸ Marinac, Ladja je moj dom, str. 291.

⁴⁹ *Pomorski godišnjak za 1929. godinu*, str. 130.

⁵⁰ Okružnica Polaganje prisege, str. 514–516.

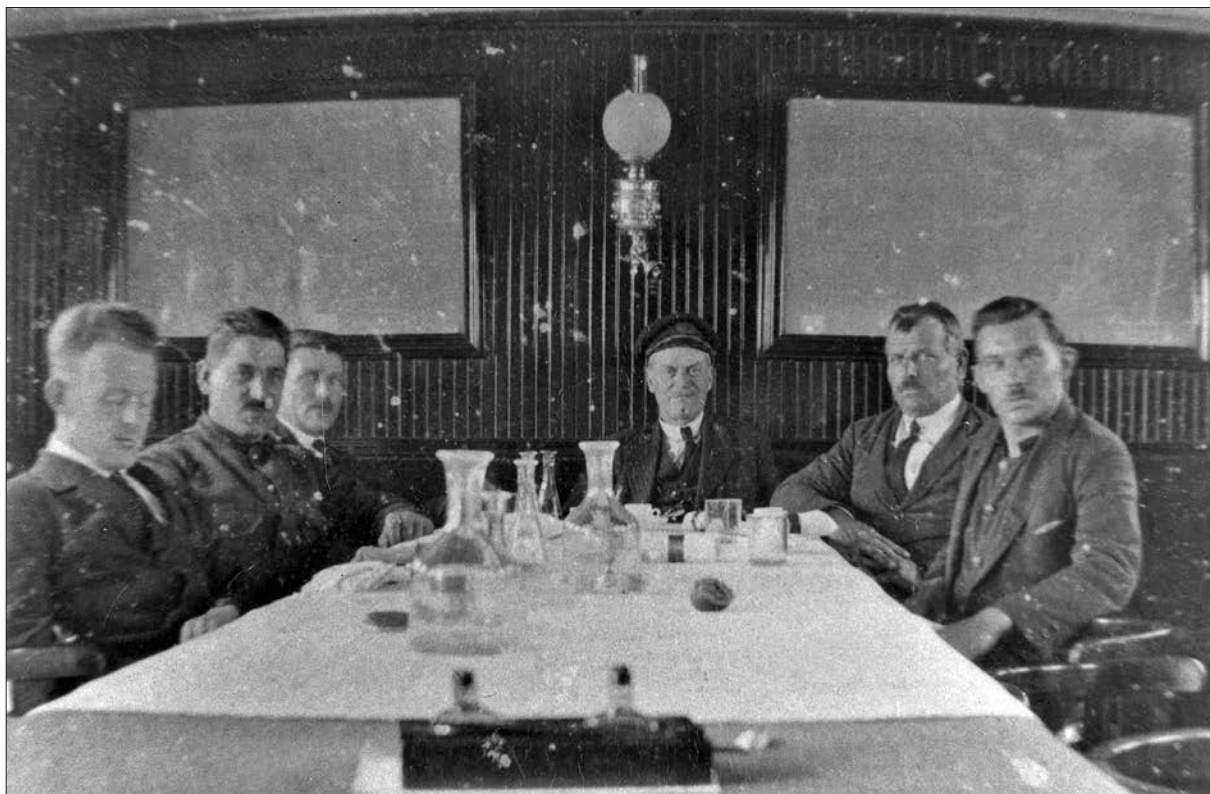
⁵¹ Marinac, Pomorski krst, str. 260, 261.

⁵² Hrvatska tehnička enciklopedija, Jugoslavenski Lloyd: <https://tehnika.lzmk.hr/jugoslavenski-loyd/> (26. 1. 2021).

⁵³ DARI, PO 13, šk. 39, Snop Dušan Mayer, Prijava penzionom osiguranju, 7. okt. 1927.

⁵⁴ *Pomorski godišnjak za 1929. godinu*, str. 85.

⁵⁵ Hrvatska tehnička enciklopedija, Jugoslavenski Lloyd: <https://tehnika.lzmk.hr/jugoslavenski-loyd/> (26. 1. 2021).



Prizor iz častniške jedilnice na ladji. Na čelu mize sedi poveljnik, prvi z leve pa Dušan Mayer (zapuščina Dušana Mayerja, hrani Pomorski muzej »Sergej Mašera« Piran).

so najpogostejše plule v Južno Ameriko, s katero je družba vzdrževala tudi redno 30-dnevno progo.⁵⁶

Dušan Mayer je pri Atlantski plovitvi Ivo Račić ostal do 30. junija 1930, 1. marca 1931 pa se je zaposlil pri Jugoslavenskem Lloydju.⁵⁷ Vzrok za osemmesečno brezposelnost je bila morda velika gospodarska kriza leta 1929, zaradi katere je podjetje v času največje krize privezalo 12 ladij in razpustilo veliko posadk. Gotovo pa si je daljšega oddiha po več letih nenehne plovbe tudi sam zaželel. Kot so pripovedovali pomorščaki, so zaradi bojazni pred izgubo službe in neplačanega dopusta ostajali na ladjah več let. Izkrkali so se šele, ko ni bilo dela ali so zaslužili dovolj, da so si lahko privoščili dopust. Med izkrcanjem so bili nezaposleni. Zorko Tavčar je o tem povedal: »Tudi ko se je ladja ustavila v domači luki, smo pomorščaki pogosto komaj izprosili dan ali dva dni dopusta, včasih le nekaj ur za obisk doma. Odvisno je bilo od komandanta. O dopustu se ni govorilo.«⁵⁸

Marca 1931 se je Dušan kot 2. častnik krova vkrca na skoraj nov, 130 m dolg tovorni parnik Avala⁵⁹ s 6378 BRT. Zgradili so ga leta 1929. V službi je ostal

do konca januarja 1935. Medtem je novembra 1931 v Dubrovniku naredil izpit za kapitana dolge plovbe.⁶⁰ Pogoj za opravljanje izpita je bilo 16 mesecev plovbe po opravljenem poročniškem izpitu, od tega vsaj eno potovanje na prekoceanski ladji. V tem času so morali poročniki pisati poročniški dnevnik.⁶¹ Po napredovanju je Dušan izpolnil pogoje za prevzem mesta 1. častnika ali poveljnika, a je na ladji še naprej ostal kot 2. častnik. Izkrca se je šele 31. januarja 1935. Ponovno se je zaposlil po 15 mesecih, 1. maja 1936, tudi tokrat kot 2. častnik na Avali. A že 28. maja se je v Dubrovniku prekrca na ladjo Nemanja.⁶²

Z napredovanjem in pridobitvijo višjega položaja na ladji sta se Dušanu izboljšala plača in način življenja. Častniki krova, kapitan in včasih radiotelegrafist so imeli majhne enoposteljne kabine (7,5 m²) ter skupno jedilnico, kopalnico in sanitarije pod komandnim mostom ali na sredi ladje. Kabine so bile opremljene s posteljo s predali, garderobno omaro, kanapejem, pisalnim predalnikom in stolom, knjižno polico, pečjo ter umivalnikom s polico in ogledalom. Oprema je bila na starejših ladjah, kakršen je bil Izvor, izrabljena in pomanjkljiva. Na novih ladjah, ka-

⁵⁶ Pomorska enciklopedija 4, str. 71.

⁵⁷ DARI, PO 13, šk. 39, Snop Dušan Mayer, Upiti na namještelnika.

⁵⁸ Tavčar (1910), intervju 1994.

⁵⁹ DARI, PO 13, šk. 39 – Personalni dosjeji: L, M, Snop Dušan Mayer, Prijava penzionom osiguranju.

⁶⁰ Pomorski godišnjak za 1932. godinu, str. 165.

⁶¹ Propisi za održavanje ispita 1919, str. 442.

⁶² DARI, PO 13, šk. 39 – Personalni dosjeji: L, M, Snop Dušan Mayer, Odluka o dužnosti pensionog osiguranja, 16. 2. 1936.

kršna je bila Avala, ko se je nanjo vkrcal Dušan, pa so bile v kabinah častnikov še preproge in zavese. Čeprav so bili v sobah umivalniki, iz pip voda pogosto ni tekla ali pa je bila mrzla. Zato so jo častniki ali njihovi strežniki nosili iz strojnice. V kabini so častniki preživljali prosti čas ter opravljali pisarniška in administrativna dela, za katera so bili zadolženi. Eden izmed njih je bil zadolžen tudi za zdravstvo. Ker so lahko med stražo opravljali le dela, ki so zagotavljala varnost plovbe in ladje, so morali vse drugo postoriti v prostem času.⁶³

Višji položaj častnikov se je kazal tudi pri prehrani. Dobili so bogatejše obroke kot drugi in dodatek, najpogosteje kos mesa. Nekateri so se spominjali, da so dobili tudi črno kavo, včasih sadje. Medtem ko so si morali člani nižje posadke iz kuhinje sami prinesiti hrano, ki so jo pojedli v svojih jedilnicah za nepogrnjeno mizo, sedeč na lesenih klopih, jo je častnikom v njihovi jedilnici za veliko in z belim prtom pogrnjeno mizo postregel natakar. Častniki so pri jedi uporabljali porcelanaste krožnike in skodelice, steklene kozarce, jedilni pribor iz posrebrane alpake in prtičke iz blaga. V jedilnico so morali priti čisti in urejeni ter v njej upoštevati bonton. Spoštljivi so morali biti do nadrejenih, še posebej do poveljnika, ki je sedel na čelu mize.⁶⁴ O tem pripoveduje fotografija častnikov krova v jedilnici, na kateri je Dušan Mayer. Častniki, ki si sledijo od najvišjega do najnižjega od poveljnika proti drugemu koncu mize, nosijo moške obleke s kravatami. Poveljnik na čelu mize ima na glavi častniško kapo z zlato pleteno vrvico nad ščitkom in lovorjev venec na ščitku, ki sta bila predpisana za kapitane. Na mizi z belim prtom so stekleni kozarci ter vrči za vino in vodo, skodelice iz porcelana, prtički v obročkih ter steklenički s kisom in oljem.⁶⁵

V jedilnicah oziroma salonih so se častniki družili tudi v prostem času. Ob večerih so igrali karte in šah, se pogovarjali in včasih peli. Ker jim je pripadala omejena količina vina, so se le redko napili.⁶⁶ Kakor govori ena od fotografij iz zapuščine Dušana Mayerja, ki jih hrani Pomorski muzej Piran, je karte s tremi častniki v jedilnici igral tudi Dušan Mayer. Kapitan Branimir Velkaverh iz Trbovelj, ki je prav tako plul na ladjah trgovske mornarice Kraljevine Jugoslavije, ga je opisal kot vedno nasmejanega dobrega tovariša, polnega vedrine in humorja.⁶⁷ Ker, kot razkriva fotografija, v družbi ni bilo poveljnika, so bili častniki sproščeni, brez kravat, dva pa sta kadila pipo. Na mizi, ki je bila pogrnjena s temnim prtom, ni bilo pijače.⁶⁸

Med fotografijami iz zapuščine Dušana Mayerja, ki jih hrani Pomorski muzej Piran, je zanimiva fotografija, na kateri so pomorščaki umazani, oblečeni v delovna oblačila, nekateri pa imajo na glavi častniške kape. Dušan in nekaj drugih pomorščakov nosijo delovne kombinezone.⁶⁹ Fotografija je verjetno nastala med natovarjanjem premoga za pogon ladje, pri katerem je sodelovala vsa posadka. Premog so navadno z žerjavom nasipali na ladjo, pomorščaki in delavci pa so ga z lopatami metali v skladišče, kjer so ga drugi razporejali.⁷⁰

Fotografije povedo veliko o načinu oblačenja pomorščakov. Za častnike sta bili leta 1937 predpisani temno modra zimska uniforma s suknjičem, ki je imel dvoredno zapenjanje, zlate mornarske gumbe in rokavne oznake, ter bela poletna uniforma. Ker uniforme na tovornih ladjah niso bile obvezne, ker jih pomorščakom ni priskrbel ladjar in niso dobili dodatka za njihov nakup, so nosili najrazličnejša druga oblačila. Prepovedano je bilo le nošenje uniform jugoslovanske vojne mornarice. Dušan in drugi častniki so na ladji pogosto nosili civilna oblačila ali



Častniki na tovorni ladji Nemanja leta 1936.

Prvi z leve drugi častnik krova Dušan Mayer nosi suknjič tuje uniforme in častniško kapo Jugoslavenskega Lloydja. Ob njem je prvi častnik krova, prvi z desne pa tretji častnik krova Vladimir Štolfa (zapuščina Dušana Mayerja, hrani Pomorski muzej »Sergej Mašera« Piran).

⁶³ Marinac, *Ladja je moj dom*, str. 290–293.

⁶⁴ Marinac, *Brez jela ni dela*, str. 46.

⁶⁵ Arhiv PMSMP, Trgovska mornarica Kraljevine Jugoslavije, Dušan Mayer – fotografije.

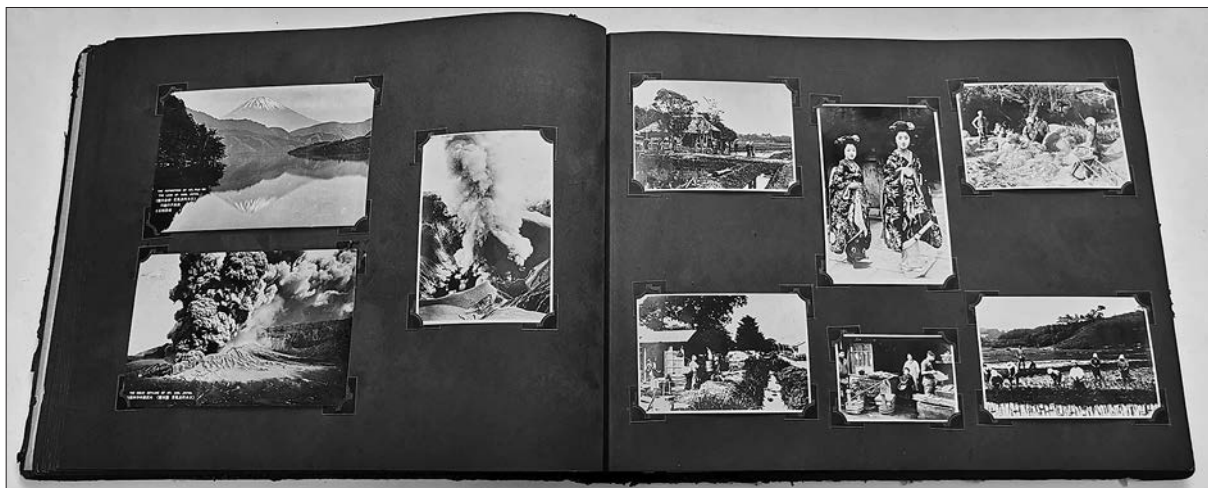
⁶⁶ Marinac, *Ladja je moj dom*, str. 290–293.

⁶⁷ Arhiv PMSMP, Trgovska mornarica Kraljevine Jugoslavije, Velkaverh: In Memoriam Dušanu Mayerju (časopisni izrezek).

⁶⁸ Arhiv PMSMP, Trgovska mornarica Kraljevine Jugoslavije, Dušan Mayer – fotografije.

⁶⁹ Prav tam.

⁷⁰ Ivančič (1910), intervju 1994.



Album Dušana Mayerja – razglednice in fotografije so iz Japonske, zahodne Amerike in južne Afrike iz tridesetih let 20. stoletja (hrani Pomorski muzej »Sergej Mašera« Piran).

tuje uniforme z visokim ovratnikom in enorednim zapenjanjem. Po pripovedovanju Zorka Tavčarja so v tujini kupovali ukradene vojaške uniforme, ki so jih prodajalci prinesli na ladjo. Priljubljene so bile zlasti lahke uniforme iz Brazilije in Montevidea. Pri delu so častniki, zlasti strojniki, nosili tudi delovne kombinezone – *trliše*, ki so jih kupovali v tujini, člani nižje posadke pa stara ponošena oblačila. Navadno je bila ustrezna častniška kapa edini del uniforme, ki je govoril o pripadnosti častnika posamezni mornarici ali ladijski družbi ter o njegovem položaju na ladji. Častniki Jugoslavenskega Lloydja so imeli na kapi emblem s sidrom in inicialkama JL.⁷¹ Tako kapo je na ladji Nemanja leta 1936 hkrati s suknjičem in hlačami tuje uniforme ali *trlišem* nosil tudi Dušan. Za boljše priložnosti, zlasti ko so se odpravili na kopno, so si Dušan in drugi častniki naredili moško obleko z belo srajco, kravato in telovnikom, trenčkot ali plašč in klobuk.⁷²

Iz časa plovbe z ladjo Avala se je ohranila razglednica z voščilom za rojstni dan, ki jo je avgusta 1933 sestra Majka poslala Dušanu na ladjo Avala v London.⁷³ Pomorski muzej »Sergej Mašera« Piran pa hrani Dušanov album fotografij in razglednic krajev na Japonskem, v Severni in Južni Ameriki ter Durbana v Južni Afriki.⁷⁴ Velika fotografija ladje Avala na drugi strani albuma nakazuje na to, da so fotografije s potovanja z Avalo. Album ima na usnjenih platnicah gravirano barvno sliko rikšarja in goro Fuji v ozadju.⁷⁵ Razen motivov tujih krajev je v albumu

šest fotografij z ladje. Albumu je priložena fotografija Dušana s psom na kopnem, ki je nastala 27. maja 1936, dan preden se je z Avala prekrkal na ladjo Nemanja. O času nastanka albuma govorita tudi napisi na zadnji strani »*prispel Avala... odpotoval Nemanja 28. 5. 1936*« ter napis *Albuma fotografij* v japonščini s črnim peresom na prvi strani. Slednji je po ugotovitvah japonologinje Chikako Shigemori Bučar zapisan s starejšimi pismenkami, vendar na modernejši način z leve proti desni, kar ustreza domnevemu času nakupa. V prvem delu albuma so motivi z japonskih otokov Honšu, Šikoku in Kjušu (Jokohama, Kugenuma, Enoshima, Atami, Nagatoro, Chichibu, Shinano, Kaga, Nikko, Nagoya, Osaka, Kamakura, Nara, Kobe, Kyoto, Itsukushima, Okayama, Takamatsu, Nagasaki, Beppu, Moji). Poleg prizorov krajev, svetišč in drugih znamenitosti so prizori kmetov in obrtnikov pri delu ter gejš. Dušan bi na enem samem potovanju težko obiskal vse omenjene kraje, saj so se ladje Jugoslavenskega Lloydja na Japonskem navadno ustavile le v nekaj pristaniščih. Kljub temu, da so razmeroma redko plule na Japonsko, je bil morda na Japonskem večkrat. Še bolj verjetno pa je, da je bil le v nekaj japonskih krajih, kjer je kupil tudi razglednice in fotografije ostalih. Da je razen razglednic kupoval tudi fotografije, govorijo tiskani napisi v japonščini in angleščini z obrazložitvijo motiva na večini fotografij.

V drugem delu albuma so razglednice in fotografije krajev iz zahodne Amerike in Durbana. Iz Kanade so fotografije Vancouvra, Victorie in Capilana, iz ZDA Grand Canyon, Las Palmasa in San Nicolasa, iz Argentine pa Mendoze. Čeprav so bile v album vstavljene kasneje kot večina japonskih, so bile tudi te narejene pred drugo svetovno vojno.⁷⁶ Ustni viri

⁷¹ Marinac, *V modrem in belem*, str. 47–53.

⁷² Arhiv PMSMP, Trgovska mornarica Kraljevine Jugoslavije, Dušan Mayer – fotografije.

⁷³ Aplinc, Mayerji, str. 68.

⁷⁴ Arhiv PMSMP, Trgovska mornarica Kraljevine Jugoslavije, Album fotografij iz Japonske, P4076.

⁷⁵ Po ugotovitvah japonologinje dr. Chikako Shigemori Bučar je bil album, ki ni po japonskem okusu, narejen za tujce.

⁷⁶ Arhiv PMSMP, Trgovska mornarica Kraljevine Jugoslavije, Album fotografij iz Japonske, P4076.



Dušan Mayer z neznanim častnikom in domačini v Rangunu (Burma, tedaj del Britanske Indije) leta 1939 (zapuščina Dušana Mayerja, hrani Pomorski muzej »Sergej Mašera« Piran).

govorijo o tem, da je imel Dušan že tedaj svoj foto-aparat, kar je veljalo tudi za številne druge častnike.⁷⁷ Vendar je tudi večino teh fotografij kupil. Ljubiteljski fotograf je naredil le manjše število fotografij iz Japonske in drugih krajev ter fotografije z ladje. V pristanišča na zahodu ZDA, Kanade, Argentine in v Durban so ladje Jugoslavenskega Lloydja plule večkrat, čeprav ne tako pogosto kot v Brazilijo, Argentino in Urugvaj. Tam sta bili tudi ladji Nemanja in Zrinski, na katerih je pozneje plul Dušan. Nemanja je bila tudi na Japonskem. Konec leta 1939 je odplula skozi Sueški kanal v Moji, od tam v Portland, Willapo in Greys Portland (ZDA), se vrnila na Japonsko v Osako, nato pa se je ustavila še v Saigonu in Marseillu.⁷⁸ Vendar tedaj Dušana ni bilo več na njej. V Aziji je bil še leta 1939, ko se je v Rangunu (Burma) na ladji fotografiral z domačini.⁷⁹

Nemanja je bila 125,67 m dolga tovorna ladja s 5226 BRT, ki jo je *Atlantska plovidba Ivo Račić* kupila leta 1926. Zgradili so jo leta 1918 v Veliki Britaniji. Ko se je Dušan maja 1936 v Dubrovniku vkrcal nanjo, je zamenjal 2. častnika krova Slavka Simovića

iz Kotorja.⁸⁰ Istočasno je ladja dobila novega poveljnika. Na Nemanji je bil tedaj kot najmlajši častnik krova Vladimir Štolfa iz Sežane, ki se je novice, da bo na ladjo prišel še en Slovenec, razveselil in to v pismu sporočil sestri Dani, nato pa tudi sestri Vidi. Po Dušanovem prihodu na ladjo so v Dubrovniku izkrcali koks in natovorili les. Preden je ladja odplula iz domovine, se je ustavila na Sušku in v Šibeniku. Iz Jadrana jo je pot vodila v Južno Ameriko, kjer se je 10. julija za dva dni zasidrala v Montevideu. Nato je bila dalj časa v Buenos Airesu, kjer so izkrcali tovor, a jim je po navedbah Vladimirja Štolfe močno deževje preprečevalo pogostejše pohajkovanje po kopnem. Ladja je nato po reki Parana odplula v Rosario, kjer so natovorili žito za Veliko Britanijo.⁸¹ Po vrnitvi v domovino se je Vladimir Štolfa izkrcal,⁸² Dušan pa je ostal na Nemanji in z njo v naslednjih letih še večkrat odplul v Ameriko. Konec leta 1937 je ladja iz Antwerpna z balastom odplula v Bahio Blanco in od tam v Hull v Veliki Britaniji, kjer je bila na popravilu v suhem doku. Iz Hulla je z balastom odplula v Durban, od koder je odpeljala tovor v Rotterdam. Junija

⁷⁷ De Costa (1942), intervju 2020; Marinac, Terenski zapiski, intervjuji s pomorščaki, njihovimi sorodniki in znanci v letih 1985–2021.

⁷⁸ DARI, PO 13, šk. 54 s/s Avala – Voyage; šk. 61, s/s Nemanja – Voyage, šk. 70 s/s Zrinski – Voyage.

⁷⁹ Arhiv PMSMP, Trgovska mornarica Kraljevine Jugoslavije, Dušan Mayer – fotografije.

⁸⁰ Arhiv PMSMP, Trgovska mornarica Kraljevine Jugoslavije, Vladimir Štolfa, Pismo Vladimirja Štolfe sestri Vidi, Dubrovnik 18. 5. 1936.

⁸¹ Arhiv PMSMP, Fond Trgovska mornarica Kraljevine Jugoslavije, Vladimir Štolfa, Pismo Vladimirja Štolfe sestri Vidi, Buenos Aires, 21. 7. 1936.

⁸² Marinac, Življenje mornariškega častnika, str. 71.



Skupina častnikov na ladji Nemanja leta 1936. Dušan Mayer (drugi z leve) nosi moško obleko s trenčem in klobukom (zapuščina Dušana Mayerja, hrani Pomorski muzej »Sergej Mašera« Piran).

1938 jo je pot vodila v Amsterdam ter ponovno v Durban. Od tam je odpeljala tovor v poljsko pristanišče Szczecin. Sredi januarja 1939 je bila ponovno v Hullu, nato pa je odplula v Rotterdam. Tam je bila najprej na popravilu v suhem doku, nato pa je čakala na navodila za nadaljevanje plovbe. Napotili so jo na vzhodno obalo Južne Amerike, v Iquique v Čilu, od tam pa s tovorom v Szczecin. Aprila je iz Szczecina odplula v Split, kjer je bila še 21. maja. Preden so jo ponovno napotili v Buenos Aires,⁸³ se je Dušan 31. maja 1939 izkrcal.⁸⁴

Fotografije z ladje Nemanja iz zapuščine Dušana Mayerja, ki jih hrani Pomorski muzej Piran, razkrivajo, da sta se Dušan Mayer in Vladimir Štolfa družila med seboj in z več drugimi častniki. Po besedah častnika stroja Oskarja Magazinovića z Dugega otoka, ki je na ladjah plul z več slovenskimi pomorščaki, so se Slovenci dobro razumeli z drugimi pomorščaki. Zaradi šolanja na hrvaških šolah in hrvaškega okolja so tako dobro govorili hrvaško, kot bi bila hrvaščina njihov materni jezik.⁸⁵ Glede na fotografije so na ladji med častniki vladali dobri medsebojni odnosi. Častniki so se 1. oktobra 1936 na krovu ladje fotografirali tudi s poveljnikom in njegovo ženo. Toda omenjeni poveljnik po navedbah Vladimirja Štolfe med pomorščaki ni bil priljubljen: »Bil je precej star. Zraven tega pa še precej siten in strog.«⁸⁶

Po trimesečnem premoru se je Dušan pri Jugoslovanskem Lloydju ponovno zaposlil 1. septembra

1939,⁸⁷ na dan začetka druge svetovne vojne. Postal je 1. častnik na 19 let stari ladji Zrinski s 5645 BRT in 121,7 m dolžine. Zgradili so jo v Newcastleu, Jugoslovanski Lloyd pa jo je kupil leta 1928.⁸⁸ Ko se je 4. decembra v Buenos Airesu z ladje izkrcal poveljnik Josip Zmajić, je moral Dušan prevzeti njeno poveljstvo in poveljstvo 33-članske posadke, med katero je bil edini Slovenec. Za mesto navzgor so se tedaj pomaknili tudi drugi častniki krova. V naslednjih dveh dneh so v Buenos Airesu z ladje pobegnili pripravnik kuhinje, pripravnik stroja in mornar. Zaradi tega je moral Dušan prerazporediti še nekaj drugih pomorščakov ter vkrcati tri nove. K sreči so našli tri jugoslovanske pomorščake, ki so jih brž zaposlili kot premogarja in kurjača.⁸⁹

Ker so se na začetku druge svetovne vojne zaradi nevarne plovbe izkrcali številni jugoslovanski pomorščaki, so bili ladjarji prisiljeni pomorščakom zvišati plače. Septembra 1939 so se prihodki pomorščakov podvojili.⁹⁰ Dušanu se je plača skoraj podvojila že zaradi prevzema poveljstva ladje. Namesto prejšnjih 2900 din mu je pripadalo 4200 din. Zaradi vojne pa je kot vsi drugi dobil še nagrado, ki je bila le nekoliko nižja od plače. Njegova je znašala 3780 din.⁹¹ Kakor so pripovedovali pomorščaki, so bili ladjarji v času vojne zaradi pomanjkanja delovne sile pomorščakom razen plače prisiljeni izboljšati tudi življenjske razmere, zlasti prehrano. Nekatere ladje so tedaj prvič dobile hladilnike. A številnih pomorščakov to ni pre-

⁸³ DARI, PO 13, šk. 61, s/s Nemanja – Voyage.

⁸⁴ DARI, PO 13, šk. 39 – Personalni dosjeji: L, M, Snop Dušan Mayer.

⁸⁵ Magazinović (1914), intervju 2001.

⁸⁶ Arhiv PMSMP, Trgovska mornarica Kraljevine Jugoslavije, Vladimir Štolfa, Pismo Vladimirja Štolfe sestri Vidi, Dubrovnik, 18. 5. 1936.

⁸⁷ DARI, PO 13, šk. 39 – Personalni dosjeji: L, M, Snop Dušan Mayer.

⁸⁸ *Pomorski godišnjak za 1939–40. godinu*, str. 124–125.

⁸⁹ DARI, PO 13, šk. 37, Obračun nagrada, s/s Zrinski, dec. 1939.

⁹⁰ Maštruko, *Na svim meridijanima*, str. 46, 47.

⁹¹ DARI, PO 13, šk. 37, Obračun nagrada, s/s Zrinski, dec. 1939.

mamilo. Plovba je bila preveč nevarna. Tovorne ladje so bile na oceanih, kamor so jugoslovanski ladjarji že pred napadom na Jugoslavijo napotili večino svojih ladij dolge plovbe, da bi jih zaščitili pred okupatorjevo zaplembo, pogosta tarča nemških podmornic.⁹² Te so med drugo svetovno vojno potopile okoli 3500 tovornih ladij. Jugoslovanske ladje so v tem času najpogostejše plule po Atlantiku iz zahodne Evrope proti ZDA, redkeje pa v avstralskih, indijskih, južno-ameriških in japonskih vodah. Med Veliko Britanijo in Severno Ameriko so plule v konvojih, ki sta jih ščitila kanadska in britanska mornarica, pozneje pa tudi mornarica ZDA. A nemške podmornice so napadale tudi konvoje. Številne ladje so bile poškodovane tudi zaradi min.⁹³ Prva jugoslovanska ladja, ki je nanjo naletela, je bila Carica Milica, na kateri je bil tedaj Vladimir Štolfa.⁹⁴ Ladjo Zrinski je decembra 1940 torpedirala in potopila nemška podmornica U 140. Umrli so vsi člani posadke. A na ladji tedaj ni bilo več jugoslovanske posadke z Dušanom Mayerjem. Nosila je britansko zastavo. Jugoslavenski Lloyd je namreč leta 1940 ladjo predal družbi Crest Shipping Co., London (Crest Line ali Ivanovic & Co.), ki jo je preimenovala v Ashcrest.⁹⁵ Že leta 1939 in 1940 so jugoslovanske ladijske družbe del ladjevja predale v službo Velike Britanije v obliki najema za eno potovanje ali za določen čas (Time Charter). Uvedli so tudi sistem dajanja ladij Veliki Britaniji v zakup (Demise Charter). Te ladje so dobile britansko zastavo, novo ime in britansko posadko. Njihov najemnik je bilo Ministrstvo za vojni transport.⁹⁶

Dušan se je z ladje Zrinski izkrcal 30. marca 1940.⁹⁷ Zapustiti je moral ladjo, na kateri je imel kot poveljnik prvič popolno oblast. Vodil je vsa dela in bil odgovoren za vodenje ladje. Njegovim poveljem so morali slediti vsi na ladji.⁹⁸ Imel je svojo veliko kabino, lastno dnevno sobo ter kopalnico s kadjo, umivalnikom in straniščem. Njegovi prostori so bili na komandnem mostu, odmaknjeni od prostorov drugih častnikov.⁹⁹

Po izkrcanju se je Dušan vrnil v Šoštanj, kjer mu je istega leta umrl oče. Med vojno so okupatorji družino Mayer prisilno izselili v Topolšico, v vili pa se je nastanil štab nemških oboroženih sil – Wehrmacht.¹⁰⁰ Po pripovedovanju Antona De Coste sta

Dušan in sestra Majka sodelovala z NOV, zato je bil Dušan nekaj časa zaprt v celjskem »Piskru«, pozneje pa je ilegalno živel na Dunaju.¹⁰¹ Po koncu vojne se je družina vrnila domov v Šoštanj, a po nacionalizaciji so v vili dodelili stanovanje še dvema drugima družinama.¹⁰²

Pri slovenskem ladjarju

Kmalu po koncu vojne se je Dušan vrnil k pomorstvu. Najprej se je zaposlil pri ladijski družbi *Jadranska linijska plovdba* (Jadrolinija), ustanovljeni leta 1947 na Sušku, ki je skrbela za linijsko obalno plovbo in je bila glavno podjetje za prevoz potnikov, nato pa pri istega leta ustanovljenem podjetju za oskrbo ladij *Opskrba brodova* na Reki.¹⁰³ Podjetje je domače in tuje ladje, pa tudi pristanišča, svetilnike in druga pomorska podjetja oskrbovalo z vsem potrebnim potrošnim materialom. Ladje in pomorščake je oskrbovalo s hrano in oblačili, pomagalo pa je tudi pri izboljšavi bivalnih prostorov pomorščakov na ladjah in kopnem.¹⁰⁴

Leta 1954 se je Dušan preselil v Piran, kjer se je 1. maja zaposlil kot tehnični vodja v ribolovnem podjetju Ribič. Podjetje so ustanovili konec leta 1953 in je upravljalo z ribiškimi ladjami.¹⁰⁵ Septembra 1955 je Svet za gospodarstvo Občinskega ljudskega odbora Piran Dušana Mayerja imenoval v Komisijo za pomorstvo in ribištvo.¹⁰⁶

Dušan se je preselil v Piran le nekaj mesecev, preden so oktobra cono B STO, v kateri je bila tudi slovenska Istra, dokončno priključili Jugoslaviji, v času, ko je izseljevanje zlasti dotlej večinskega italijanskega prebivalstva iz njenih mest doseglo vrhunec. V skoraj izpraznjena mesta so se množično priseljevali Slovenci iz bližnjih vasi, iz drugih delov slovenskega etničnega prostora in ljudje iz drugih delov Jugoslavije. V mestih so ustanavljali nove ustanove in podjetja. Med njimi so bila tudi pomorska, za katera so iskali delovno silo. V njih se je razen Dušana Mayerja zaposlilo še več drugih slovenskih pomorščakov nekdane vojne in trgovske mornarice Kraljevine Jugoslavije in Italije ter dijakov leta 1947 ustanovljene pomorske šole. Največ jih je našlo delo pri ladijski družbi Splošna plovba Piran. To prvo slovensko ladijsko družbo so ustanovili oktobra 1954, takoj ko so bili s priključitvijo ozemlja Jugoslaviji za to dani

⁹² Mastruko, Na svim meridianima, str. 45, 47; Velkaverh (1910), intervju 1986; Ivančič (1910), intervju 1994; Tavčar (1910), intervju 1994.

⁹³ *Pomorska enciklopedija* 4, str. 72.

⁹⁴ Marinac, Življenje mornariškega častnika, str. 76; Arhiv PMSMP, Trgovska mornarica Kraljevine Jugoslavije, Štolfa, izrezki iz časopisov.

⁹⁵ Zrinski SS (1927–1928) Ashcrest SS [+1940] (<https://www.wrecksite.eu/wreck.aspx?161728> (22. 4. 2021)).

⁹⁶ *Pomorska enciklopedija* 4, str. 72.

⁹⁷ DARI, PO 13, šk. 39 – Personalni dosjeji: L, M, Snop Dušan Mayer.

⁹⁸ Uredba o uredenju uslova rada 1935.

⁹⁹ DARI, PO 13, šk. 48, Generalni načrt ladje s/s Zrinski.

¹⁰⁰ Apling, Mayerji, str. 67.

¹⁰¹ Arhiv PMSMP, Trgovska mornarica Kraljevine Jugoslavije, Velkaverh: In Memoriam Dušanu Mayerju (časopisni izrezek).

¹⁰² De Costa (1942), intervju 2020.

¹⁰³ Arhiv PMSMP, Trgovska mornarica Kraljevine Jugoslavije, Velkaverh, In memoriam (časopisni izrezek); Terčon, *Usidrati smo se*, str. 240; Hrvatska tehnička enciklopedija, Jadrolinija: <https://tehnika.lzmk.hr/jadrolinija/>, (26. 1. 2021).

¹⁰⁴ Terčon, *Sava & Jolanda*, str. 144.

¹⁰⁵ Terčon, *Usidrati smo se*, str. 128.

¹⁰⁶ Arhiv PMSMP, Trgovska in vojna mornarica med 2. svetovno vojno, Imenovanje komisije za pomorstvo in ribištvo.

pogoji. Njegova naloga je bila razvijati predvsem dolgo plovbo, sprva pa je opravljalo tudi obalno plovbo. Ladje dolge plovbe so v prvih letih opravljale le prosto plovbo, nato pa tudi linijsko. Leta 1959 so odprli ekspresno linijo Jadran–ZDA, leto kasneje linijo okoli sveta, pozneje pa še druge.¹⁰⁷

Kljub temu, da se je dotlej na pomorski šoli v Piranu izšolalo že več generacij pomorščakov, je pomorskega kadra močno primanjkovalo. Številni izšolani slovenski pomorščaki so si namreč tako kot Dušan Mayer dotlej že našli delo v drugih jugoslovanskih pomorskih podjetjih, zlasti pri Jugoliniji na Sušku, pozneje Reki.¹⁰⁸ Od tu so morali pomorščake privabiti v slovenska pomorska podjetja. Splošna plovba, ki se je že do leta 1960 uvrstila med večja jugoslovanska ladjarska podjetja, je prve tri motorne ladje, od katerih je bila le Rog prekooceanska, kupila v tujini. Po odločitvi Odbora za gospodarstvo Zveznega izvršnega sveta, da 16 ladij centraliziranega podjetja Jugolinija razdeli med nova ladijska podjetja, pa je leta 1956 dobila še šest tovornih ladij dolge plovbe. Z njimi je dobila tudi posadke, ki so jih sestavljali pretežno Hrvati.¹⁰⁹ A zaradi pomanjkanja slovenskega kadra so tudi na drugih ladjah Splošne plovbe v tem času prevladovali Hrvati. Zato je kot službeni in pogovorni jezik prevladovala hrvaščina, kar se je spremenilo šele, ko se je na ladjah zaposlilo več Slovencev. Številni hrvaški in italijanski izrazi pa so se obdržali tudi pozneje.

29. februarja 1956 se je pri Splošni plovbi Piran zaposlil tudi Dušan Mayer. Kot enemu redkih izkušenih poveljnikov prekoceanskih ladij so mu zaupali mesto poveljnika.¹¹⁰

Čeprav so bile prve ladje Splošne plovbe stari, zastareli parniki, so po pripovedovanju starejših pomorščakov zagotavljali boljše življenjske in delovne razmere kot predvojne jugoslovanske ladje. Kapitan Anton Turk, ki se je med prvimi izšolal na pomorski šoli v Piranu, je opazal, da je bila na njih slaba predvsem navigacija.¹¹¹ Nekatere ladje so, kolikor je bilo mogoče, popravili, na njih zagotovili varnejše delovne pogoje, opravili rekonstrukcijo stanovanjskih prostorov in zamenjali dotrajano opremo. Uredili so centralno ogrevanje in umetno ventilacijo ter na splošno izboljšali higienske razmere. Ladje so morale imeti mehanske hladilnike.¹¹² Po pravilniku iz leta 1947 so morali biti, razen v izjemnih primerih, bivalni prostori nad glavno pregrado krova na sredini ladje.¹¹³ Toda na številnih ladjah vsega tega niso

mogli zagotoviti. Moštvo je na nekaterih starejših ladjah še vedno spalo na pogradih v štiriposteljnih sobah, na mlajših pa v dvoposteljnih. Površina kabin se je postopoma povečevala, število pomorščakov, ki so uporabljali skupne sanitarije, pa zmanjševalo. Na spremembe je razen razvoja v ladjarstvu vplivala nova socialistična ureditev. Zmanjšali so razlike med življenjskimi razmerami in plačami članov višje in nižje posadke ter izboljšali medsebojne odnose. Leta 1950 je bilo uvedeno samoupravljanje, a je bila hierarhija pri delu še vedno potrebna. Pomorščaki so opazili, da so bili starejši poveljniki, ki so izhajali iz mornarice Kraljevine Jugoslavije, bolj strogi in so zahtevali večjo ubogljivost. Ker so zaposlili zadostno število pomorščakov, so imeli več prostega časa. Zagotovili so jim plačan letni dopust, zdravstveno in socialno zavarovanje ter pokojnino za starost in onemoglost. Povišali so plače,¹¹⁴ h katerim so sodili tudi različni dodatki, ki so bili odvisni od pogojev dela in odgovornosti. Med njimi je bil tudi devizni dodatek za pomorščake na ladjah velike obalne in dolge plovbe.¹¹⁵

K boljšemu medsebojnemu poznavanju je pripomoglo manjše število jedilnic. Vsi častniki so imeli skupno jedilnico, ki so ji rekli prvi salon in je bila ob kabinah častnikov. Ostalo moštvo je jedlo v *šporkem* (umazanem) salonu, ki je bil med njihovimi kabinami. Pomorščaki, ki se pred jedjo niso utegnili preobleči, so lahko v njem jedli v umazanih delovnih oblačilih. V obeh salonih je bila miza pogrnjena s prtom: v prvem salonu z belim, v *šporkem* s karirastim. V obeh salonih je stregel in pospravjal natakari.¹¹⁶ Vsi častniki so jedli za eno veliko mizo, na čelu katere je sedel kapitan. Od njega so si sledili častniki od najvišjega do najnižjega, na eni strani strojniki, na drugi navtiki. Anton Turk se spominja, da so pri jedi upoštevali bonton, a je bilo ozračje sproščeno: »Nismo smeli priti jest v kratkih hlačah ali umazani, kar je bilo težko za kadete, ki so imeli dokaj umazano delo in so se morali preobleči, predno so prišli k jedi.«

Pomorščaki so opazili, da se je po drugi svetovni vojni občutno izboljšala prehrana. Anton Turk se spominja: »Hrana je bila za vse enaka. Častniki in moštvo smo dobili enake obroke. Dobili so tudi priboljške, na primer pecivo, sadje. Strojnikom je padalo po tri četrt litra vina na dan, drugim pomorščakom pa pol litra. Hrane nismo izbirali, a je je bilo vedno dovolj. Lahko smo šli po dodatek. Predpis je določil količino hrane na osebo. A ker vsi niso toliko pojedli, so je lahko drugi pojedli več. Poleg tega smo si lahko hrano tudi sami pripravljali: spekli jajca ali kaj podobnega. To so nekateri najpogostejše počeli ponoči, če so ostali budni dolgo v noč.« Ker je bil pomorščakom alkohol bolj dostopen kot nekoč,

¹⁰⁷ Terčon, *Usidrali smo se*, str. 255; Štrukelj, Nastanek, str. 36, 37.

¹⁰⁸ Hrvatska tehnička enciklopedija, Jugolinija: <https://tehnika.lzmk.hr/jugolinija/> (26. 1. 2021).

¹⁰⁹ *Dvajset let Splošne plovbe*, str. 9; Terčon, *Usidrali smo se*, str. 244–253.

¹¹⁰ Arhiv SPP, Osebna mapa Dušana Mayerja.

¹¹¹ Turk (1928), intervju 2002.

¹¹² Rezultati poboljšanja životnog standarda, str. 49–53.

¹¹³ O higijenskim, str. 42.

¹¹⁴ Gazin, O odnosima, str. 10–11.

¹¹⁵ Terčon, *Usidrali smo se*, str. 264.

¹¹⁶ O higijenskim, str. 42.

je bilo več popivanja.¹¹⁷ Kakor se spominja ladijski strojnik Boris Gruden, se je med pomorščaki razširila anekdota o Dušanu Mayerju, ki je na ladji Bela krajina pred posadko skrival ključ bara z alkoholnimi pijačami, nad katerim je imel kot poveljnik nadzor. Na starejših ladjah, ki jim je poveljeval, bara ni bilo.¹¹⁸

Članom nižje posadke so pripadala delovna in zaščitna oblačila, častnikom in podčastnikom pa uniforme. Za častnike so bile predpisane temno modre zimske uniforme s sakojem, zimskim plaščem z dvorednim zapenjanjem in površnikom ter poletna uniforma, ki je bila za pomorščake na tovornih ladjah kaki barve z enorednim zapenjanjem. A uniforme na tovornih ladjah običajno ni bilo treba nositi, zato jih nekateri niso nikoli oblekli. Potrebovali so jih le za slovesnosti, uradne sprejeme, pogrebe in podobno. Pomorščaki večinoma niso radi nosili uniforme, kar je menda veljalo tudi za Dušana Mayerja. Po besedah kapitana Dimitrija Pahorja je Dušan na ladji najpogosteje nosil praktična, športna oblačila. Boris Gruden pa se spomni, da je bil urejen in se je zelo lepo oblačil. Občasno je nosil kratak, v pasu stisnjen temno moder suknjič. Tovrstne suknjiče *battle dress*, ki so bili del britanskih mornariških uniform, so si jugoslovanski pomorščaki v tujini kupovali zlasti med drugo svetovno vojno.¹¹⁹ Morda ga je imel Dušan še od takrat.

Nova družbeno-politična ureditev Jugoslavije je skupaj s spremembami po svetu vplivala tudi na potovanja in srečevanja pomorščakov s tujimi kraji. Pri tem so odločilno vlogo odigrali odnosi s Sovjetsko zvezo in ZDA ter vloga Jugoslavije pri gibanju neuvrščenih.

Dušana Mayerja so 2. septembra 1956 razporedili na tovarno ladjo, ki jo je Splošna plovba kupila namesto stare in iztrošene ladje Gorica. A tudi nova Gorica¹²⁰ je bila stara in zastarela, zato so jo že leta 1959 prodali na Japonsko. Zgradili so jo leta 1926 v Glasgowu. Imela je 5937 BRT, dolga je bila 135,7 m. Poganjal jo je parni motor na nafto. Dušan je odpotoval v Hamburg, kjer se je 20. septembra nanjo vkrcal skupaj z drugimi člani nove posadke. S podpisom kupoprodajne pogodbe v Londonu je ladja tega dne postala last Splošne plovbe. Naslednjega dne so v navzočnosti predstavnikov Splošne plovbe, na čelu z njenim direktorjem Borisom Šnuderlom, ter Občine Piran, Občine Koper in generalnega konzula FLRJ v Hamburgu svečano prevzeli ladjo, jo preimenovali v Gorico in izobesili jugoslovansko zastavo. Čez dva dni je s 35-člansko posadko zaplula proti Vzhodni Aziji.¹²¹ Dušan je imel kot poveljnik

nalogo splošnega poveljstva vseh ladijskih del v krovnem, strojnem, radiotelegrafskem, sobnem oddelku in kuhinji ter starešinstvo nad celotno posadko. Odgovoren je bil za pravilno upravljanje z ladjo, varnost ladje in tovora, natančno izpolnjevanje plovniških obveznosti in nalog, komercialno poslovanje, varnost ladje in tovora ter za red, delo in disciplino na ladji. V tujini je predstavljal tudi državo.¹²² Kot poveljnik je podpisoval ladijske dnevnike, ki so jih tedaj še vedno pisali v hrvaščini. V njih so podatki o plovbi, vremenskih razmerah, delu posadke in postankih v pristaniščih, ki so jih beležili častniki med stražo na komandnem mostu. Ta se je menjala na štiri ure. Poveljnik je bil na straži s 3. častnikom od 8h do 12h in od 20h do 24h.

25. septembra je Gorica priplula v Antwerpen, kjer so do 2. oktobra natovorili fosfor v vrečah za kitajske naročnike ter opravili nujna popravila strojev. Od tam je nadaljevala plovbo proti Gibraltarju, v Sredozemsko morje in ob obali severne Afrike. 18. oktobra je priplula v Port Said, kjer so natovorili nafto in vodo za lastno uporabo ter prevzeli pošto s časopisi. Nato so odpluli skozi Sueški prekop, kjer je le 10 dni pozneje izbruhnila sueška vojna, zaradi katere je bil prekop nekaj časa zaprt.¹²³ Pot so nadaljevali po Rdečem morju, kjer so se pomorščaki vedno srečali z neznosno vročino. V najslabših razmerah so delali kurjači, saj se je temperatura v strojnici gibala med 50 in 60°C. Nato se je ladja ustavila v Adnu, kjer so ponovno natovorili vodo, ter ob Borneu in v Singapuru. V Južnem kitajskem morju se je posadka več dni borila s tajfunom. Pobesnelo morje je poškodovalo oplato. V ladjo je vdrla voda, pozneje pa je počila še veriga krmilnega stroja. Kljub temu, da je posadka zasilno odpravila poškodbe in ladjo rešila pred najhujšim, se je Dušan po posvetu s častniki odločil, da mora ladja čim prej na popravilo.¹²⁴ Namesto v Šanghaj so odpluli v najbližje pristanišče, v Hongkong, kjer so bili od 30. novembra do 9. decembra, nato pa so po reki Canton (Zhujiang) odpluli v pristanišče Whampoa. Medtem ko so tam več dni raztovarjali fosfor iz skladišč, je ladjo obiskala delegacija ambasade v Pekingju s predstavniki Jugoslavije, Poljske, Češke, Indije in Burme, kitajski delavci pa so popravili stroje in zamašili luknje, skozi katere je v ladjo prodirala voda. 19. decembra so se vrnili v Hongkong, kjer so zaradi popravil v suhem doku in nato v doku Kowloon ostali do 6. marca. Takrat je dobil Dušan od ladjedelnice leseno rezljano skrinjo z imenom ladjedelnice na beli ploščici. Danes je razstavljena v Vili Mayer v Šoštanju.

Iz Hongkonga je ladja brez tovora nadaljevala pot ob kitajski obali proti severu. 17. marca so se za več dni zasedrali v pristanišču Hsinking pri Tianjinu ter

¹¹⁷ Turk (1928), intervju 2002.

¹¹⁸ Gruden (1929), intervju 2021.

¹¹⁹ Marinac, *V modrem in belem*, str. 74–81.

¹²⁰ Ladja se je 7. decembra 1958 v zgodovino zapisala kot prva ladja, ki je priplula v novozgrajeno koprsko pristanišče.

¹²¹ SI PAK KP 620.1 Splošna plovba Piran (1933–1995), Ladijski dnevnik, TE 187.2 (Gorica).

¹²² Terčon, *Sava & Jolanda*, str. 143.

¹²³ Tega dne je Izrael napadel Sinaj in zavzel prekop.

¹²⁴ Kalc, Po vodah in pristaniščih, *Slovenski jadran* 29. 11. 1956, str. 7, 13. 1. 1957, str. 7, 25. 1. 1957, str. 7.

[illegible]

Izsek iz ladijskega dnevnika parne ladje Gorica (II), 12. 2. 1957–18. 6. 1958 s podpisom poveljnika Dušana Mayerja (SI PAK KP 620.1 – Splošna plovba Piran, Zbirka ladijskih dnevnikov).

natovorili kavstično sodo v sodih, papir, železne palice in drug generalni tovor za Aleksandrijo. Zaradi premajhne globine morja so 23. marca ladjo premaknili v bližnje пристanišče Taku Bar, kjer so nadaljevali z natovarjanjem kavstične sode in sode v prahu, od tam pa za štiri dni odpluli v Dairen. Tovor so kot v drugih kitajskih pristaniščih z maonami pripeljali do ladje, ladijska skladišča pa so polnili kitajski delavci.¹²⁵

Pomorščake je v tistem času na Kitajskem presenetil način natovarjanja. Danilo Kalc, ki je bil tedaj član posadke, je napisal: »V pristaniščih stalno vrvi in delo se nadaljuje noč in dan.«¹²⁶ Dimitrij Pahor, ki je bil tam leta 1956 z ladjo Rog, pa se spominja: »Ženske so nosile tovor na velikih pladnjih. Nobene-ga dvigala ni bilo. Ampak je bilo v štirih dnevih vse vkrcano. 10000 ton. Vsi so bili v modrih uniformah. Vsi enaki. Moški in ženske.« V tistem času se, kakor se še spominja Dimitrij Pahor, po Kitajski niso mogli svobodno gibati, a tudi niso imeli kam iti. Ulice v mestih so bile skoraj prazne. Lokali so bili zaprti

ali jih sploh ni bilo: »V Tsingtau so bile zgradbe po evropskem vzoru. Res lepe. Ceste so bile nove, široke, ampak skoraj prazne. Tu in tam si videl kakšen kamion, tu in tam kakšen avto. Na cesti skoraj ni bilo ljudi. Spomnim se delavcev, ki so ročno zabijali kole. Šest na eni in šest na drugi strani. Izjema je bil Hongkong, ki je bil pod britansko oblastjo. Samo tam smo lahko kupili spominke.«¹²⁷ O svojih srečanjih s Kitajsko je v Šošanju pripovedoval tudi Dušan Mayer. Antonu De Costa, ki je tedaj živel v Mayerjevi vili, se je v spomin vtisnila pripoved o prehrani Kitajcev: »Ki bojda jedo vse: od muh do črvov.«¹²⁸

Iz Dairena je Gorica z generalnim tovorom odplula v Moji na Japonskem, od tam pa se je skozi Sueški prekop, kjer se je že končala vojna, napotila proti Aleksandriji. Med plovbo je nafto in vodo natovorila v Singapurju in Adnu ter 13. maja priplula v Aleksandrijo, kjer je po izkrcanju tovora počakala na navodila za nadaljnjo plovbo. Poslali so jo po tovor premoga v Ždanov (danes Mariupol v Ukrajini), ki ga je potem odpeljala v Ploče. Po desetdnevnem potovanju je iz Ploč odplula v grški Eleusis, od koder je odpeljala boksit v Emden na severu Nemčije.

¹²⁵ SI PAK KP 620.1 Splošna plovba Piran (1933–1995), Ladijski dnevnik, TE 187.2 (Gorica).

¹²⁶ Kalc, Po vodah in pristaniščih, *Slovenski jadran*, 25. 1. 1957, str. 7.

¹²⁷ Pahor (1929), intervju 2020.

¹²⁸ De Costa (1942), intervju 2020.

Plovba je trajala dva tedna, tam pa so zaradi čakanja na prosto mesto za izkrcaje tovora ostali več kot dva tedna. Nato so natovorili vodo in nafto za lastno uporabo ter oglje, ki so ga odpeljali v Palermo. Ladja je še enkrat odpeljala boksit iz Eleusisa v Emden in oglje v Palermo. Po vrnitvi v domovino se je Dušan 8. oktobra izkrkal v Bakru.¹²⁹ Na kopnem je ostal devet mesecev. Izkoristil je dopust za leti 1957 in 1958 ter vzel večmesečni brezplačni dopust. Ko so ga kot poveljnika razporedili na ladjo Neretva, pa je še mesec dni čakal na vkrcanje.¹³⁰

Neretva, na kateri je ostal pet mesecev, je imela 3933 BRT, dolga je bila 108,3 m. Bila je starejša in bolj zastarela kot Gorica. Že takrat je imela 44 let. Za pogon so uporabljali premog. Splošna plovba jo je leta 1955 dobila od Jugolinije. Zaradi iztrošenosti so jo že leta 1960 razrezali. Tudi Neretva je opravljala prosto plovbo.¹³¹ Dušan se je na ladjo vkrcal v nedeljo, 13. julija 1958, v Splitu, kjer se je zamenjalo še več drugih članov posadke. Z ladjo so morali brez tovora najprej odpluti v Pulj, kjer so v doku pobarvali podvodni del ladje. Nato so odpluli v Rašo po premog za pogon motorjev in v Zeleniko. Od tam so odpeljali boksit v Rotterdam, za kar so potrebovali dva tedna. Z balastom so plovbo nadaljevali v Gdansk na Poljskem, kjer so v nekaj dneh natovorili premog za plovbo in tovor premoga, ki so ga odpeljali v Benetke. Od tam se je ladja za dva dni vrnila v Rašo po premog, nato pa brez tovora odplula v Sfax v Tuniziji, v Rotterdam in v Gdansk po premog, ki so ga tudi tokrat odpeljali v Benetke. 30. novembra so ladjo privezali v Ladjedelnici Piran, kjer so pomorščaki praznovali dan republike. V ladjedelnici so inšpektorji Splošne plovbe pregledali stroj, v naslednjih dneh pa so opravili več popravil na ladji in nanjo natovorili naročeno zalogo hrane. Dušan je z ladjo odplul še v Rašo in Ploče, kjer se je 11. decembra izkrkal.¹³²

Ponovno se je vkrcal 27. februarja 1959 kot poveljnik ladje Ljubljana. Tudi Ljubljano je Splošna plovba dobila od Jugolinije leta 1956. Zgradili so jo leta 1912 v Newcastlu za avstro-ogrsko trgovsko mornarico, med svetovnimi vojnami pa je bila last jugoslovanske ladijske družbe Oceanija. Imela je 4478 BRT in 119 m dolžine.¹³³ Ljubljana je bila nekoliko mlajša od Neretve, a še vedno zelo zastarela. Za kurjavo parnih kotlov so dnevno porabili do 40 ton premoga, za kar je skrbelo devet kurjačev in trije premogarji. Ladjo so uporabljali za prevoz premoga

iz Črnega morja za jugoslovanske koksarne.¹³⁴ Po besedah Borisa Grudna, ki je bil tedaj na ladji 3. častnik stroja, je bila lepa, ko je bila nova. »Ko smo bili mi na njej, pa je bilo že vse staro, rjavo, puščalo je ...« Tudi Boris Cavazza, ki je bil po koncu šolanja na Pomorski šoli v Piranu na njej leta 1960 pripravnik stroja, jo je opisal kot staro, zmahano ladjo: »Imela je kurjače, ki so cele dneve in noči v vročini in premogovem prahu metali premog, večina njih že s sivo mreno na očeh.«¹³⁵ Anton Turk, ki je bil pozneje njen poveljnik, je povedal: »Ko smo šli na pot, smo natovorili cement, da bi z njim lahko zacementirali, če bi slučajno kaj puščalo. In res smo ga morali uporabiti, ko je puščala oplata.« Po pripovedovanju pomorščakov so bile na ladji majhne kabine. Strojniki so jih imeli blizu delovnega mesta, daleč od kabin navtikov. Moštvo je spalo na pogradih v štiriposteljnih kabinah, častniki pa v enoposteljnih kabinah, v katerih so bili postelja s predali, miza, majhna omara in umivalnik. Skupna kopalnica za ves hodnik (5 do 6 ljudi) je bila zelo skromna.¹³⁶ Boris Cavazza, ki si je majhno kabinno delil s kadetom, je še povedal: »Nad nama je bila luknja, skoznjo je bila speljana veriga sidra. In kadar se je ladja zasidrala, so začeli spuščati sidro. Veriga je drgnila ob luknjo na stropu, in vsa rja je popadala na najini postelji.«¹³⁷ »Vode ni bilo. Grozno je bilo. Nisem zdržal. Prosil sem, da me prekrcajo.«¹³⁸ Dušan je imel kot poveljnik boljše bivalne prostore. Kapitanu sta bila namenjena večja kabina in salon na komandnem mostu.¹³⁹

Ko se je Dušan na Reki vkrcal na ladjo, so izkrkali tovor, kot običajno pregledali krmilo, telegraf in sirene, nato pa odpluli v ladjedelnico Uljanik, kjer so morali popraviti škodo, ki je na ladji nastala med plovbo. Nato so odpluli po premog za pogon v Rašo ter še isti dan brez tovora v Odesso (Ukrajina) v Črnem morju. Tam so med tridnevnim postankom s pomočjo žerjavov natovorili premog in ga odpeljali v Split, kamor so pripluli 24. aprila. 8. maja je ladja ponovno odplula po premog, tokrat v Ždanov ob Azorskem morju. Tam so v enem dnevu s premogom, ki so ga potrebovali za plovbo, napolnili bunker, s premogom – antracitom, ki je sestavljal tovor – pa so napolnili skladišča. V Split so se vrnili 25. maja. To pot je Dušan Mayer opravil še nekajkrat, le da je 23. julija ladja premog namesto v Split odpeljala v Šibenik. 21. avgusta se je med pristajanjem v Splitu naslonila na obalo, pri čemer je nastala vdolbina na opločju. Po tem dogodku je Dušan Mayer z Ljubljano odplul le še enkrat v Ždanov. Tri dni po vrnitvi v Split, 22. septembra, se je samovoljno izkr-

¹²⁹ SI PAK KP 620.1 Splošna plovba Piran (1933–1995), Ladijski dnevnik, TE 187.2, 187.3, 187.4, 187.5 (Gorica).

¹³⁰ Arhiv SPP, Osebna mapa Dušana Mayerja.

¹³¹ Splošna plovba, Sidra našega časa (http://www.splosnaplovba.com/sidra-nasega-casa/obdobje_parnih_ladij.html) (12. 3. 2021)).

¹³² SI PAK KP 620.1 Ladijski dnevnik, TE 152.2, 152.3, 152.4 (PL Neretva).

¹³³ Splošna plovba, Sidra našega časa (http://www.splosnaplovba.com/sidra-nasega-casa/flota_pretekle.html) (15. 3. 2021)).

¹³⁴ Splošna plovba, Sidra našega časa (http://www.splosnaplovba.com/sidra-nasega-casa/obdobje_parnih_ladij.html) (12. 3. 2021)).

¹³⁵ Milek, *Cavazza*, str. 87.

¹³⁶ Turk (1928), intervju 2002.

¹³⁷ Milek, *Cavazza*, str. 87.

¹³⁸ Cavazza (1939), intervju 2021.

¹³⁹ Glažar, intervju 2003.

cal. Istega dne se je izkrcał tudi 3. častnik stroja Boris Gruden, 1. častnik krova Viljem Volk pa je prevzel poveljstvo ladje.¹⁴⁰

Ker je Dušan Mayer delovno mesto zapustil samovoljno, je dobil odpoved.¹⁴¹ Dogodek se je v spomin vtisnil pomorščakom, ki so bili z njim na ladji. Njegovo dejanje se jim je zdelo nedopustno. Po pripovedovanju Dimitrija Pahorja, ki je bil od 10. marca na ladji 2. častnik krova, po Dušanovem odhodu pa 1. častnik, je Dušan pred odhodom 1. častniku Viljemu Volku naročil, naj prevzame povelje, in odšel na daljši sprehod. Ker se na ladjo ni vrnil pravočasno, je morala posadka odpluti brez njega.¹⁴²

Pomorščaki ne vedo, zakaj je ladjo zapustil. Domnevajo, da se je naveličal plovbe ali da ni bil zadovoljen z dodeljeno ladjo. Po pripovedovanju Dimitrija Pahorja se v prostem času ni družil z ostalimi, pri delu pa ni bil več natančen. Toda Boris Gruden se ga spominja kot odprtega, zabavnega, a tudi ostrega, ko je bilo treba: »Mayer je bil stari maček. Dober poveljnik. Mi nismo vrtali v njega, on ni v nas. V delo drugih se ni veliko vmešaval. In je teklo kot po olju. Zadovoljen je bil, ko je prišel v jedilnico na kosilo ali večerjo, in smo vsi častniki sedeli vsak na svojem mestu kot njegove ovčke.« Usedel se je na svoje mesto na čelu mize, nato pa so se sproščeno pogovarjali, pa vendarle upoštevali bonton in ustaljene navade. Menda je Dušan dobro sodeloval tudi z zdravnico v Ždanovu, ki je prihajala na ladjo ob vsakem njenem pristanku ter zaradi preprečevanja širjenja nalezljivih bolezni pregledala ladjo in pomorščake: »Znana je bila kot dobra duša. Ona dva sta se vse zmenila. Nikoli ni bilo komplikacij. Mayer je bil tak miren, dober človek.«¹⁴³

V prostem času je Dušan na ladji zelo veliko bral. Po spominu Dimitrija Pahorja je v kabini bral kriminalne žepne romane, ki jih je kupoval v domovini. Rekli so jim *pištolererji*. Boris Gruden pa se spominja, da je na ladjo prinesel dva velika kovčka revij *Reader's Digest*, v katerih so bili potopisni članki in zgodbe o ljudeh po vsem svetu. Prebiral jih je noč in dan. Dušan se menda v prostem času ni hotel pridružiti častnikom, ki so najraje igrali karte, predvsem *trešet*, a jih je medtem večkrat obiskal. Boris Gruden je povedal: »Po večerji smo igrali karte in on nas je prišel hecat. Skrival nam je karte, mi pa smo se smejali.« Podobno opisuje Dimitrij Pahor: »Mi smo kartali. Pa je šel on k Volku na most in mu rekel: 'O, čif, vaši oficirji samo kartajo.' On pa je rekel: 'Kaj res? Potem bom pa še jaz šel dol in vrgel eno partijo.' In je reku Mayer: 'Kaj tudi vi ste taki?' Ko ni vedel, kaj bi, je rekel: 'Oj, lejte kakšna lepa ladja. Pejte jo pogledat.' In mi smo kartali naprej. Nismo se zmenili za to. In je rekel: 'Ma, kaki ste.'«

Po besedah obeh sogovornikov, takrat mladih častnikov, ki sta se izšolala na Pomorski šoli v Piranu, je po kopnem hodil sam: »Ni hodil veliko ven. Ostajal je na ladji in čital.« Ker je bil v Ždanovu že večkrat, ga je radovednost tam le redkeje zvalila na kopno. Dimitrij Pahor se spominja, da se je v Ždanovu edini odzval vabilu na gledališko predstavo: »Ko smo prišli v Ždanov, so vedno prišli Rusi na ladjo in nas vabili v gledališče, na opere. Ampak mi nismo hoteli iti. So prišli z avtobusom po nas. Ampak z njimi je šel samo Mayer. Nobeden drug ni hotel iti. Mi smo rekli: 'Kaj bomo hodili tja. To imamo doma.'« Po pripovedovanju pomorščakov tedaj v pristaniščih Sovjetske zveze niso imeli veliko možnosti za zabavo. Poleg tega so jih nadzorovali.¹⁴⁴ Po Stalinovi smrti se je informbirojevski spor med Jugoslavijo in Sovjetsko zvezo postopoma zgladil, vendar se leta 1959 odnosi med državama še niso popolnoma normalizirali, kar so občutili tudi pomorščaki. Dimitrij Pahor se spominja, da so jih vabili v klube pomorščakov, kjer so jim ponujali raznovrstno zabavo, a so jim hkrati vsilili spremljevalca ali spremljevalko z namenom, da jih nadzoruje. Raje so odšli drugam, med ljudi, na ples, kjer ni bilo nadzora. A to je bilo težje izvedljivo, saj oblasti niso želele, da se družijo z domačini. Poleg tega je bila ladja daleč od središča mesta. Najpogostejše so hodili peš, a peš niso mogli priti daleč.¹⁴⁵

Medtem pa je posadka s premogom goljufala, kar so vedeli vsi poveljniki in posadka, zelo verjetno pa tudi uprava Splošne plovbe. Morda je bil to vzrok, da je Dušan, ki je v Ždanovu iz rok ruskega dekleta prejel v dar kipec Lenina,¹⁴⁶ zapustil ladjo. Več pomorščakov se spominja, da so za kurivo uporabljali antracit, ki je sestavljal tovor. Prav s tem namenom so po mnenju nekaterih za prevoz premoga uporabili prav ladje na premog. Danilo Glažar, ki je plul na Ljubljani, se je pošalil, da je bila zaradi tega Ljubljana najdonosnejša ladja Splošne plovbe. Premog so natovorili tako, da meritve na podlagi ugreza ladje niso zaznale vsega. Morali so ga dodati. Ta višek pa so nato uporabili za pogon. Boris Gruden se spominja, da je antracit zelo lepo gorel in da za njim ni ostalo toliko pepela kot od rjavega premoga iz Raše. Dimitrij Pahor pa meni, da je antracit preveč gorel in da je bilo nevarno z njim poganjati stroje.¹⁴⁷

Dušana so 22. decembra 1959 odpustili, a je verjetno zaradi velikega pomanjkanja poveljniškega kadra na Splošni plovbi že junija dobil novo zaposlitev. Postal je navtični inšpektor v pogonskem oddelku. 15. marca 1962 je na Reki prevzel poveljstvo skoraj

¹⁴⁴ Pahor (1929), intervju 2020; Gruden (1929), intervju 2021.

¹⁴⁵ Pahor (1929), intervju 2020; Gruden (1929), intervju 2021.

¹⁴⁶ Arhiv PMSMP, Trgovska mornarica Kraljevine Jugoslavije, Velkaverh: In memoriam kapitanu Dušanu Mayerju (časopisni izrezek, fotografija).

¹⁴⁷ Glažar, intervju 2003; Pahor (1929), intervju 2020; Gruden (1929), intervju 2021.

¹⁴⁰ SI PAK KP 620.1 Splošna plovba Piran (1933–1995), Ladij-ski dnevniki, TE 288.6, 289.1, 289.2 (PL Ljubljana).

¹⁴¹ Arhiv SPP, Osebna mapa Dušana Mayerja.

¹⁴² Pahor (1929), intervju 2020.

¹⁴³ Pahor (1929), intervju 2020; Gruden (1929), intervju 2021.



Ladja Bela krajina Splošne plovbe Piran (hrani Pomorski muzej »Sergej Mašera« Piran).

nove ladje Bela krajina.¹⁴⁸ To je bila edina motorna ladja, na kateri je plul. Bela krajina je bila 173,5 m dolga ladja z nosilnostjo 19.578 ton. Zgradili so jo v ladjedelnici Uljanik v Pulju leta 1961.¹⁴⁹ Tedaj je bila največja ladja jugoslovanske trgovske mornarice. Za pogon motorjev je uporabljala nafto, namenjena pa je bila za prevoz razsutega tovora v prosti plovbi.¹⁵⁰ Na vprašanje, kakšna je bila razlika med ladjama Ljubljana in Bela krajina, je Boris Gruden šaljivo odgovoril: »Ljubljana je bila proti Beli krajini kot baraka proti hotelu. So rekli, da tistemu, ki pluje na Beli krajini, ni treba dati plače. Dovolj je, da se lahko pelje na tako lepi ladji. Bila je velika. Na njej je bilo vse novo in vse je bilo bolj razkošno: večje kabine, urejene, čiste, krasne sobe. Na Beli krajini je bil tudi salon, kadilnica in še en salonček. Kopalnice so bile lepe. Več jih je bilo. Nadgradnja je imela 3 nadstropja. V nadstropju so bile kabine. Na Beli krajini so imeli destilator, ki je naredil vode kolikor si hotel. Na Ljubljani smo reveži imeli miši. Si jih moral zvečer preplašiti preden si šel spat. Vzdrževalo se je, ampak ni bilo barve. Nekaterih popravil se raje nismo lotili. Nisi smel nič prijati, ker bi ti v roki ostalo.« Na Beli

krajini je bilo po njegovem prepričanju le nekaj tehničnih pomanjkljivosti.¹⁵¹

Podobno se spominja Boris Cavazza, ki je bil na njej že ob prevzemu v ladjedelnici: »Je bilo precej napak. Potem ko smo jo prevzeli, smo pluli mimo Pirana in trobili – pozdravljali Piran. In je že začelo puščati pri motorju. Kabine so bile pa kot v hotelu. Takrat sem bil asistent. V kabini za dva sem bil s kadetom. Ni bila kabina. Bilo je manjše stanovanje. Oficirji pa so imeli sploh razkošje.«¹⁵² Na Beli krajini je bila po pripovedovanju Borisa Grudna zaradi modernizacije tudi manjša posadka: »Na krovu so bili trije krmarji, dva mornarja, noštro (vodja krova), trije oficirji in poveljnik. V stroju so bili upravitelj, trije oficirji, trije motoristi, mehaničar, električar, dva čistača in včasih en kurjač. Kurjače so zaposlili, ker jih je bilo preveč, ko ni bilo več ladij na premog. Bili so še radiotelegrafist, trije kuharji (prvi, drugi in mladenci) in še dva natakara. Eden za posadko in eden za oficirje. Natakara je tudi pospravljala sobo poveljniku in upravitelju.«¹⁵³

Dva dni po Dušanovem prihodu na ladjo so izkrcali tovor in odpluli proti Gibraltarju, kjer so se 22. marca privezali ob pomol in natovorili nafto za pogon. Od tam so nadaljevali plovbo čez Atlantik

¹⁴⁸ Arhiv SPP, Osebna mapa Dušana Mayerja.

¹⁴⁹ Ladji je dal ime Belokranjec Josip Kopinič, ki je bil tedaj direktor ladjedelnice »Uljanič« v Puli.

¹⁵⁰ Splošna plovba, Sidra našega časa (<http://www.splosnaplovba.com/sidra-nasega-casa/flota-pretekle.html> (15. 3. 2021)).

¹⁵¹ Gruden (1929), intervju 2021.

¹⁵² Cavazza (1939), intervju 2021.

¹⁵³ Gruden (1929), intervju 2021.

mimo Madeire v Santo Domingo in ob severni obali Kube v Mehiški zaliv. Med plovbo mimo otoka Tortigos so dobili navodila, da morajo odpluti po tovor pšenice v New Orleans. Tja so po Misisipiju pripluli malo pred polnočjo naslednjega dne. Čeprav jim je delo oteževal močan morski tok, so natovarjali tudi ponoči. V štirih dneh so natovorili 17.622'3 L/T pšenice in še isti dan odpluli po Misisipiju, čez Mehiški zaliv, ob obali Floride, ob vzhodni ameriški obali po zalivskem toku mimo Bermudskih otokov in nato čez Atlantik do Gibraltarja, kjer so natovorili nafto. Popoldne so odpluli proti Reki, kjer so se zasedrali 27. aprila.¹⁵⁴

Na novo plovbo v ZDA se je Dušan odpravil čez tri tedne. V Houstonu so v tednu dni natovorili pšenico, nato pa v Freeportu na Bahamih nafto, ki so jo potrebovali za vrnitev na Reko. Tam je ladja ostala dva meseca, nato pa je morala za tri tedne v ladjedelnico Uljanik. Medtem je bila dva dni v suhem doku tržaške ladjedelnice. Med plovbo iz Trsta v Uljanik se je 29. avgusta za eno uro zasedrala pred Piranom. Pomorščaki so pozdravili sodelavce, tisti, ki so imeli tam družine, pa predvsem njih. S tem namenom so ladje Splošne plovbe med plovbo mimo Pirana vedno trobile. Dušan je z ladjo Bela krajina še enkrat odplul na Atlantik, najprej v britanski Norfolk po premog, ki so ga prepeljali v Civitavecchio, nato pa v Montreal v Kanado, od koder so laneno seme, žito in krmo odpeljali v London, in v Baton Rouge pri New Orleansu. Dan po tem, ko je posadka v New Orleansu praznovala dan republike, 30. novembra zvečer, je v Misisipi skočil mornar Jože Gričar. Posadka je za njim takoj vrgla rešilni čoln, a je bilo iskanje neuspešno. Dogodek so prijavili tamkajšnjim oblastem, ki so brž odredile iskanje pogrešanega, a čez nekaj dni je morala ladja brez pogrešanega odpeljati žito v Amsterdam. Dušan je z Belo krajino še enkrat odplul čez Atlantik in pripeljal razsuti tovor v Split.¹⁵⁵ Tam se je 31. januarja 1963 izkrcal in se za vedno poslovil od plovbe.¹⁵⁶ Morda je k temu pripomogla izguba mornarja v New Orleansu.

Postankov v ZDA z drugimi ladjami se dobro spominjajo Dimitrij Pahor, Boris Cavazza in Boris Gruden. Slednji je o tem povedal: »Tam smo bili dan in pol, največ dva, in smo šli. Ko smo stroj ustavili, se je delalo dan in noč, da smo lahko šli hitro spet na pot. Pristanišča so bila zelo daleč od centrov. Tudi v New Orleansu. Luka ni bila v New Orleansu, ampak naprej na Misisipiju.« Podobno se spominja Boris Cavazza, ki dodaja, da so morali med postankom servisirati motorje, nato pa jim je ostalo le pet ur prostega časa pred izplutjem: »V petih urah nismo mogli daleč. Asistenti in kadeti pa tudi denarja

nismo imeli.« Po besedah Borisa Grudna so se na kopnem bali napadov in ropov, svobodno gibanje pa jim je omejevala tudi oblast. Vsi sogovorniki se spominjajo, da so jih ob prihodu uradne osebe poslikale. Dobili so izkaznico in številko. »Nadzorovali so nas, ker so se bali komunizma.«¹⁵⁷

8. aprila je Dušan zapustil Splošno plovbo. Novo zaposlitev je za dve leti našel na kopnem. Do upokojitve leta 1965 je bil navtični inšpektor Luške kapitanije v Kopru.¹⁵⁸ Nato se je vrnil v Šoštanj. Ustni viri govorijo o tem, da je imel v Kopru prijateljico, a se ni nikoli poročil in si ni ustvaril družine.¹⁵⁹ Morda v ljubezni ni imel sreče ali pa se zaradi nenehne odsotnosti ni želel vezati. Boris Gruden je pripovedoval, da je mlajše pomorščake svaril pred ženskami. Ali je to veljalo za vse ženske ali le tiste, ki so jim bile na voljo v tujini, pa ni znano.¹⁶⁰

Spomini na Dušana Mayerja v Šoštanju

Po dolgotrajni plovbi so se pomorščaki težko ponovno privadili življenju na kopnem. Številne je ladja premamila in jih ponovno zvabila na morje, ki je že zdavnaj postalo njihov dom. Morje, plovba in način življenja na ladji so pomorščake močno zaznamovali. Med potovanji so številni komaj čakali na prihod domov in srečanje z bližnjimi, doma pa so po prvih dneh navdušenja ter srečevanj s sorodniki in prijatelji spoznali, da so se znašli v svetu, ki ga ne poznajo več. Vrnili so se v kraj, o katerem so imeli med plovbo malo novic, v katerem se je med njihovo odsotnostjo marsikaj spremenilo. Zdelo se jim je, da niso več del tamkajšnje družbe. Stiske so premagovali z druženjem s pomorščaki s podobnimi doživljaji. Zato je bilo veliko lažje tistim, ki so živeli v obmorskih krajih. Tam je živelo veliko pomorščakov in tudi drugi domačini so bolje poznali njihovo življenje. A tudi drugod so radi pripovedovali o svojih izkušnjah na potovanjih. Potovanja so bila velik del njihovega življenja. O njih so pripovedovali še dolga leta po zadnjem izkrcanju.

Dušan je zadnja leta življenja, ki jih je na koncu zaznamovala huda bolezen, preživel v domači vili v Šoštanju, kamor je že prej prihajal na daljši dopust. V Šoštanju so ga 13. maja 1971 tudi pokopali.¹⁶¹ Čeprav krog njegovih prijateljev in sorodnikov ni bil velik, je v Šoštanju širil vedenje o pomorskem poklicu in svojih izkušnjah. Poznal je življenje pomorščakov pred drugo svetovno vojno in po njej ter spremembe, ki jih je prinesel čas.

¹⁵⁷ Gruden (1929), intervju 2021; Cavazza (1939), intervju 2021; Pahor (1929), intervju 2020.

¹⁵⁸ Arhiv PMSMP, Trgovska mornarica Kraljevine Jugoslavije, Velkaverh: In memoriam kapitanu Dušanu Mayerju (časopisni izrezek).

¹⁵⁹ De Costa (1942), intervju 2020.

¹⁶⁰ Gruden (1929), intervju 2021.

¹⁶¹ Arhiv PMSMP, Trgovska mornarica Kraljevine Jugoslavije, Velkaverh: In Memoriam Dušanu Mayerju (časopisni izrezek).

¹⁵⁴ SI PAK KP 620.1 Splošna plovba Piran (1933–1995), Ladijski dnevniki, TE 9.3, 9.4, 9.5, 9.6 (ML Bela krajina).

¹⁵⁵ SI PAK, KP 620.1, Zbirka ladijskih dnevnikov 1933–1995, TE 9.3, 9.4, 9.5, 9.6 (Bela krajina).

¹⁵⁶ Arhiv SPP, Osebna mapa Dušana Mayerja.



*Skrinja Dušana Mayerja, darilo ladjedelnice Kowloon v Hongkongu leta 1957
(hrani Vila Mayer, Šoštanj; foto: Barbara Drev).*

V Šoštanju se je družil z znanci iz otroštva, sorodniki in sosedi, večinoma izobraženci. V gostilne ni zahajal. Alenka Verbič ga je srečevala med letoma 1960 in 1965, ko je bila še otrok. Videvala ga je, ko se je sprehajal s psom in obiskoval učiteljsko družino Plevnik, s katero so Mayerjevi prijateljevali že v času Dušanovega otroštva. Sedeli so ob kavi ali čaju ter se pogovarjali.¹⁶² Anton De Costa, ki se je v vilo Mayer z družino preselil leta 1946 in je v njej preživel mladost, se spominja, da se je Dušan družil s precej eminentno družino Šmid, ki je živela v vili Mayer. Odvetnik Šmid je imel tedaj pisarno v prostorih nekdanje odvetniške pisarne Dušanovega očeta.¹⁶³

Dušan je v domačem okolju pozornost vzbujal že z oblačilnim videzom, ki ga je povezoval z morjem. Alenka Verbič se ga spominja v belih oblačilih: »Bil je v beli uniformi. Nosil je belo srajco, bele hlače, tudi bele čevlje. Za tisti čas je bilo to nenavadno.«¹⁶⁴ Dušan je tedaj verjetno nosil bela ali svetla civilna oblačila, ki jih je glede na fotografije rad imel na sebi že pred drugo svetovno vojno. Za častnike na tovornih ladjah tedaj namreč ni bila predpisana bela poletna uniforma, temveč uniforma kaki barve. Tudi po pripovedovanju Antona De Coste je poleti pogosto nosil lahka lanena oblačila, bombažne srajce in bele hlače: »Ne spomnim se ga v uniformi. Ni se mu zdelo

vmesno, da bi vzbujal pozornost. Le v jesenskem delu leta je nosil plašč ali daljši temno plav mornariški suknjič z dvojnimi zapenjanjem. Mislim, da je imel tiste zlate mornariške gumbe. Nosil ga je za vsak dan. Kape ni nikoli nosil. Vedno je bil gologlav.«¹⁶⁵ Tudi po pripovedovanju Andreja Pipuša, sina Dušanove sestrice, so ga ljudje opazili zaradi oblačil: »Krajani in sorodniki so imeli Dušana zaradi svojega poklica za nekaj posebnega. Spominjam se nekega pogreba. Takrat je prišel v mornariški uniformi.«¹⁶⁶

Anton De Costa je pogosto prihajal v stik z Dušanom: »Rad je govoril. Vedno, ko je prišel z ladje, je povedal, kje je bil, kakšne probleme je imel... Pred hišo smo sedeli in je začel razlagati. Za naju z bratom je bil vedno atrakcija. Navdušeno sva ga poslušala. Bil sem prepričan, da bova tudi midva kdaj imela jadrnico in šla po njegovih sledovih, ker nas je tako navduševal, a potem do tega ni prišlo. Mislim, da je bil zelo navdušen pomorec. Pripovedoval je o viharjih, ki si jih ne moreš predstavljati. Govoril nama je, kako mora ladja rezati valove. Cela ladja se dvigne in potem spusti. Menda je doživel nekaj strašnih viharjev.« Razlagal je, kako je v tujini za pas skril denar, da mu ga ne bi ukradli. Najslabše izkušnje je imel menda z Arabci. Do njih je bil nezaupljiv. Bal se je, da ga bodo okradli ali ogoljufali. Tudi kot kapitan je imel verjetno z njimi slabe izkušnje. Pripovedoval je tudi

¹⁶² Verbič (1960), intervju 2020.

¹⁶³ De Costa (1942), intervju 2020.

¹⁶⁴ Verbič (1960), intervju 2020.

¹⁶⁵ De Costa (1942), intervju 2020.

¹⁶⁶ Pipuš (1954), intervju 2020.

o ljudeh na drugih koncih sveta, o Azijcih, posebno o Kitajcih in njihovi prehrani. O njih sicer ni imel slabega mnenja. »To je bila za nas taka eksotika.« Anton se spominja, da je v Šoštanj prihajal jeseni, ko so ribali zelje. Misli, da je imel do kislega zelja poseben odnos, ker so na ladjah z njim preprečevali skorbut.

Anton De Costa je občudoval Dušanovo prefinjeno vedenje pri jedi, ki je bilo posledica vzgoje v mladosti in načina življenja družine, a tudi načina življenja na ladjah z natančno določenim urnikom prehranjevanja ter pravili in bontonom, ki so jih častniki upoštevali v jedilnici na ladji zlasti pred drugo svetovno vojno, pa tudi na uradnih sprejemih doma in v tujini, kjer je kot poveljnik predstavljal tudi ladijsko družbo in državo. »Dušan je jedel prefinjeno, na tak aristokratski način, da sem ga kar občudoval. Imel je olike džentlemana. Prijetno ga je bilo imeti v družbi.« Čeprav so Mayerjevi po drugi svetovni vojni izgubili velik del premoženja, je mati skušala obdržati nekatere stare navade: »Gospa je imela red. Ob 12h je bilo kosilo, ob 17h čaj, 'tea time' na vrtu. Za to so imeli zvonec. Imeli so preprosto kosilo, a postrežba je bila na visokem nivoju, s prvovrstnim servisom, kot v najboljši restavraciji.« Ker se je po materini smrti sestra Majka požvižgala na urnik prehranjevanja, sta se z Dušanom sprla. Ob nedeljah ju je zato na kosilo povabila gospa De Costa.¹⁶⁷

Kljub temu, da je bil Dušan pomorščak z vsem srcem in je s svojim pripovedovanjem marsikoga navdušil za pomorski poklic, je v dolgih letih spoznal njegove slabosti. Ko mu je sestrična povedala, da se želi njen sin Andrej Pipuš vpisati na Pomorsko šolo v Piranu, ji je to odločno odsvetoval. Andrej, ki je želel potovati, je imel, kakor je sam povedal, romantično predstavo o pomorskem poklicu. Sliko o pomorščakih si je ustvaril ob branju knjige o Jamesu Cooku. A Dušan je materi pojasnil, da je pomorski poklic zelo težak, trd in nevaren, daleč od romantičnih pričakovanj. Kot dokaz je omenil, da je moral imeti kot kapitan na ladji pištolo, ki so jo poveljniki potrebovali za obrambo pred drugimi ali zaradi neželenih dogodkov med lastno posadko.¹⁶⁸

Do danes se ni ohranilo veliko materialnih virov iz Dušanove zapuščine, zato tudi ne predmetov z njegovih potovanj. V obdobju pred drugo svetovno vojno in še posebno med njo so jugoslovanski pomorščaki iz tujine le redko prinesli spominke ali druge predmete. Za to je bila kriva plača, ki so jo navadno dobili šele po koncu potovanja. Polovico zaslužka so lahko dobili šele po treh mesecih plovbe in le v pristaniščih, kjer so izkrcali večino tovar.¹⁶⁹ Dušan, ki je izhajal iz premožne družine in ni bil poročen, si je nakup verjetno lahko privoščil, toda po pripovedovanju Borisa Grudna je bil zelo varčen.

Pomorščaki so kupovali tam, kjer je bilo ugodno, najpogosteje v Južni Ameriki in na Japonskem. A kupovali so predvsem predmete, ki so jih potrebovali med plovbo. Častniki so kupovali uniforme in blago zanje. Nekateri so si kupili radio, še več pa fotoaparate.¹⁷⁰ Tega je imel menda tudi Dušan Mayer. Fotografije pa je v tem obdobju tudi kupoval, podobno kot razglednice. O tem govori njegov album fotografij in razglednic iz Japonske, Amerike in južne Afrike, ki ga hrani Pomorski muzej Piran.

Tudi v prvih desetletjih po drugi svetovni vojni pomorščaki s potovanj niso prinašali veliko predmetov. V nekaterih afriških in azijskih pristaniščih (Port Saidu, Adnu, Singapurju) so prihajali kramarji na ladje ali s čolni do njih,¹⁷¹ ponekod, zlasti v socialističnih državah, pa je bila ponudba zelo skromna. Na Kitajskem menda ni bilo na prodaj veliko spominkov in za tiste kraje značilnih uporabnih predmetov. Več možnosti za nakupe je bilo v Hongkongu, kjer so pomorščaki kupovali predmete iz porcelana. Dušan je v tamkajšnji ladjedelnici dobil leseno rezljano skrinjo, ki je zdaj razstavljena v Vili Mayer. V Ždanovu, kjer so po pripovedovanju Borisa Grudna pomorščaki na priporočilo tamkajšnje zdravnice, s katero se je Dušan dobro razumel, kupovali le balzam proti želodčnim težavam, pa je Dušan dobil v dar kipec Lenina, ki se do danes ni ohranil.¹⁷² Pomorski muzej Piran hrani še pipec z lesenim ročajem in napisom Toledo, ki ga je Dušan prinesel od tam, družina De Costa pa mačeto, ki jo je menda prinesel iz Malezije, ter dve leseni pomorski skrinji. Kljub temu, da pomorščaki in verjetno Dušan Mayer tudi v tem obdobju v tujini niso kupili veliko spominkov, je Dušan verjetno s potovanj vendarle prinesel še več drugih predmetov, ki pa se tako kot kipec Lenina do danes niso ohranili.

Poseben pečat je dal Dušan parku pred domačo hišo v Šoštanju. Tja je posadil sadike rastlin, zlasti dreves, ki jih je prinašal z različnih koncev sveta. Po besedah Antona De Coste so bila v parku različna eksotična drevesa. Spominja se, kako jih je Dušan razkazoval nekemu gozdarju, ki jih je prepoznal le nekaj. Po drugi svetovni vojni so skoraj vsa ta mogočna drevesa posekali. A nekaj jih je le ostalo in z njimi tudi sledi Dušana Mayerja v Šoštanju.¹⁷³

¹⁶⁷ De Costa (1942), intervju 2020.

¹⁶⁸ Pipuš (1954), intervju 2020.

¹⁶⁹ Uredba o uredenju uslova rada 1935.

¹⁷⁰ Tome, *Življenje pomorščaka*; Velkaverh (1910), intervju 1986; Ivančič (1910), intervju 1994, Tavčar (1910), intervju 1994.

¹⁷¹ Kalc, Po vodah in pristaniščih, *Slovenski jadrani*, 29. 11. 1956, str. 7, 13. 1. 1957, str. 7.

¹⁷² Pahor (1929), intervju 2020; Gruden (1929), intervju 2021.

¹⁷³ De Costa (1942), intervju 2020. Za informacije in pomoč pri zbiranju podatkov se zahvaljujem Špeli Poles, Vila Mayer Šoštanj.

VIRI IN LITERATURA

ARHIVSKI VIRI

Arhiv PMSMP – Arhiv Pomorskega muzeja »Sergej Mašera« Piran
Trgovska mornarica Kraljevine Jugoslavije, Trgovska mornarica SFRJ, Splošna plovba Piran.
Kartoteke pomorščakov.

Arhiv SPP – Arhiv Splošne plovbe Portorož
Osebna mapa Dušana Mayerja.

DARI – Državni arhiv u Rijeci
PO 13, Generalna direkcija trgovačke mornarice
– Rijeka 1945–1951.

SI PAK – Pokrajinski arhiv Koper
KP 620.1 – Splošna plovba Piran, Zbirka ladijskih dnevnikov

Vila Mayer, Šoštanj
Dokumentacija

Zasebna zbirka Vlada Kojca, Šoštanj.

INFORMATORJI

Pomorščaki:

Ivančič, Dušan (Kanal ob Soči, 1910–1995), radiotelegrafist 1. reda; intervjuji: Piran 1986, 1994.

Velkaverh, Branimir (Trbovlje, 1910–1990), kapitan dolge plovbe; intervjuji: Portorož 1986.

Tavčar, Zorko (Dutovlje, 1910–1996), poročnik dolge plovbe; intervjuji: Piran 1994.

Pahor, Dimitrij (Novo mesto, 1929), kapitan dolge plovbe; intervjuji: Piran 2011, 2016, 2020, 2021.

Gruden, Boris (Maribor, 1929), inženir za ladijsko strojništvo; intervju: Maribor 2021.

Magazinović, Oskar (Sali, 1914–?), strojnik 1. reda; intervju: Split 2001.

Turk, Anton (Postojna, 1928), kapitan dolge plovbe; intervju: Piran 2002.

Utenkar, Jože (Hrastnik, 1940), kapitan dolge plovbe; intervju: Piran 2021.

Glažar, Danilo (...), radiotelegrafist; intervju: Piran 2003.

Cavazza, Boris (Milano, 1939), ladijski strojnik, gledališki in filmski igralec; intervju: Piran 2021.

Poličar, Janez (Brezje, 1903), sin Ludvika Poličarja, radiotelegrafist; intervju: Piran 2005.

Znanci in sorodniki Dušana Mayerja:

De Costa, Anton (Celje, 1942); intervju: Topolšica 2020.

Pipuš, Andrej (Maribor, 1954); intervju: Piran 2020.
Verbič, Alenka (Slovenj Gradec, 1960); intervju: Šoštanj 2020.

LITERATURA

125. *obletnica pomorskog školstva u Bakru 1849–1974* (ur. Ivan Jindra). Bakar: Pomorski školski centar Bakar, 1974.

Aplinc, Miran: Mayerji. *Vodnik po stalnih zbirkah Vile Mayer* (ur. Alenka Verbič). Šoštanj: Zavod za kulturo, 2011, str. 49–71.

Arnautović, Dragoljub: Psihosocialni uslovi života i rada nadužim plovidbama. *Pomorski zbornik* št. 23, 1985, str. 593–599.

Bach-Ritter, Renate: *L'Austria sui mari del mondo, Storia dell'i.(e) r. Marinac da guerra fra 1382 ed il 1918*. Trieste: Edizioni LINT, 1989.

Curtini, Marko: Socialno-ekonomski položaj pomoraca u našoj trgovačkoj mornarici. *Jadranska straža*, VII, 1930, str. 36–40.

Dvajset let Splošne plovbe. Ljubljana: Splošna plovba (Piran), [1974].

Gazin, Hugo: O odnosima na brodu. *Pomorstvo*, št. 3, 1947, str. 10–11.

Ivančič, Dušan: S prvega potovanja. *Pomorstvo*, št. 7–8, 1954, str. 414–415.

Kalc, Danilo: Po vodah in pristaniščih Daljnega vzhoda. *Slovenski Jadran*, št. 4, 13. 1. 1957, str. 7; št. 5, 25. 1. 1957, str. 7, 9; št. 6, 1. 2. 1957, str. 7.

Marinac, Bogdana: Brez jela ni dela. Prehrana pomorščakov na trgovskih ladjah Kraljevine Jugoslavije. *Annales* 20, 2000, št. 1, str. 35–48.

Marinac, Bogdana: *Čez morje na nepoznani Daljni vzhod. Potovanja pomorščakov avstrijske in avstro-ogrske vojne mornarice v Vzhodno Azijo*. Piran: Pomorski muzej »Sergej Mašera« Piran, 2017.

Marinac, Bogdana: Ladja je moj dom. Bivalni prostori na ladjah trgovske mornarice Kraljevine Jugoslavije. *Kultura na narodnostno mešanem ozemlju Slovenske Istre. Varovanje naravne in kulturne dediščine na področju konservatorstva in muzeologije* (ur. Sonja Ana Hoyer). Ljubljana: Znanstveni inštitut Filozofske fakultete, 2002, str. 277–302.

Marinac, Bogdana: *Med valovi in oblaki. Iz spominov mornariškega častnika, hidroletalca in profesorja Ivana Konteja*. Piran: Pomorski muzej »Sergej Mašera« Piran, 2009.

Marinac, Bogdana: Pomorski krst kot iniciacijski obred. *Annales* 3, 1993, str. 257–268.

Marinac, Bogdana: *V modrem in belem. Mornariške uniforme iz zbirke Pomorskega muzeja »Sergej Mašera« Piran*. Piran: Pomorski muzej »Sergej Mašera« Piran, 2003.

Marinac, Bogdana: Življenje mornariškega častnika Vladimirja Štolfe v luči njegovih pisem. *Kronika* 50, 2002, št. 1, str. 55–80.

Maštruko, Toma: *Na svim meridijanima. Revolucionarna borba jugoslovenskih pomoraca izvan domovine 1939–1945*. g. Rijeka: Društvo za proučavanje i unapređenje pomorstva Jugoslavije, 1975.

Milek, Vesna: *Cavazza*. Ljubljana: Študentska založba, 2011.

Mornarička akademija i pomorsko školstvo u Rijeci, Bakru i Malom Lošinj (ur. Ervin Dubrović). Rijeka: Muzej grada Rijeke, 2013.

O higijenskim i tehničkim zaštitnim mjerama na morskim brodovima. *Pomorstvo* 1947, str. 42.

Okružnica Polaganje prisega poručnika trgovačke mornarice. *Pomorski godišnjak za 1929. godinu*. Split, str. 514–516.

Pahor, Miroslav: Slovenski dijaki in študentje na pomorskih šolah. *10 let višje pomorske šole Piran*. Portorož, 1970, str. 43–100.

Poles, Špela: »Padel je na gori sv. Gabriela stud. iur. Anče Mayer iz Šoštanja«. *Hrani jih za spomin, če me več kdaj nazaj ne bo: sto spominov ob stoletnici začetka prve svetovne vojne iz Šaleške doline in okolice* (ur. Špela Poles). Šoštanj: Občina Šoštanj, 2014, str. 26–37.

Pomorska enciklopedija 4, Jug–Luk. Zagreb: Izdanje i naklada leksikografskog zavoda FNRJ, 1957.

Pomorski godišnjaci 1.–14. godine, Split: Ministarstvo saobraćaja Kraljevine SHS, Kraljevine Jugoslavije, Direkcija pomorskog saobraćaja u Splitu, 1926–1941.

Pravilnik o najmanjem broju posade. *Službene novine*, št. 151–XLIX, 8. 7. 1938, str. 867.

Propisi za održavanje ispita kojima se postizavaju pojedini stepeni u trgovačkoj mornarici i s tim spojene odredbe. Naredba od 15. septembra 1919 broj 900/19. *Pomorski godišnjak za 1936. godinu*. Split, str. 442.

Rezultati poboljšanja životnog standarda trudbenika u pomorstvu u oko 1948. godine. *Pomorstvo*, št. 2, 1949, str. 49–53.

Štrukelj, Karel: Nastanek, rast in perspektive Splošne plovbe. *20 let Pomorske šole Piran*. Portorož, 1967, str. 36–40.

Terčon, Nadja: *Sava & Jolanda, Prvi slovenski in jugoslovanski pomorščakinji*. Piran: Pomorski muzej »Sergej Mašera« Piran, 2021.

Terčon, Nadja: *Usidrali smo se na morje. Vzpostavitev slovenskega pomorstva 1945–1958*. Piran: Pomorski muzej »Sergej Mašera« Piran, 2015.

Tome, Bogdana: *Življenje pomorščaka na plovi od konca prve svetovne vojne do danes*. Piran, 1987 (tipkopis seminarske naloge).

Uredba o uređenju uslova rada na pomorskim brodovima Kraljevine Jugoslavije. *Pomorski godišnjak za 1935. godinu*. Split, 1935, str. 450–468.

SPLETNI VIRI

Hrvatska tehnička enciklopedija:

Jadrolinija: <https://tehnika.lzmk.hr/jadrolinija/>

Jugolinija: <https://tehnika.lzmk.hr/jugolinija/>

Jugoslavenski Lloyd: <https://tehnika.lzmk.hr/jugoslavenski-loyd/>

Splošna plovba, Sidra našega časa:

<http://www.splosnaplovba.com/sidra-nasega-ca-sa/flota-pretekle.html>

<http://www.splosnaplovba.com/sidra-nasega-ca-sa/obdobje-parnih-ladij.html>

Stiftsgymnasium St. Paul im Lavanttal:

<https://www.lovntol.at/schulen-kindergaerten/stiftsgymnasium-st-paul>

Wreck site:

Zrinski SS (1927–1928) Ashcrest SS [+1940]:

<https://www.wrecksite.eu/wreck.aspx?161728>



S U M M A R Y

Dušan Mayer – a captain from Šoštanj and seafarers' life in his time

In the first half of the twentieth century, the Mayer family was known in Šoštanj for the role that the lawyer Fran Mayer played in the town and for its residential villa. Further contributing to its reputation was Fran's son Dušan, who dedicated his life to the sea as a merchant navy officer. He received his training during the First World War at the Royal Nautical School in Bakar as the second Slovenian to have graduated there. In the period of the Kingdom of Serbs, Croats and Slovenians (Yugoslavia), he first sailed as a cadet with the shipping company Atlant-ska plovdba Ivo Račić and later as an officer and commander (from the onset of the Second World War) of transoceanic freight ships owned by the shipping company Jugoslavenski Lloyd. Yugoslavia's fleet mainly comprised old and outdated steamships, some of which were built at the end of the nineteenth century. The working and living conditions on board of these vessels were poor, and the seafarers were among the most underpaid in Europe. Nonetheless, for many, the possibility of navigation, experiencing the vastness of the sea, and learning about foreign places outweighed the shortcomings of their occupation—and the same also held for Dušan Mayer. On board of the ships Izvor, Avala, Nemanja, and Zrinski, he frequently sailed to Latin America and across European seas, and less so to North America, Africa, and Asia.

He left the sea during the Second World War and afterwards worked for the shipping company Jadranska linijska plovdba and the ship bunkering enterprise Oskrbna brodova, both in Rijeka, the enterprise Ribič Piran in 1954, and the Slovenian shipping company Splošna plovba Piran in 1956, where

he remained until 1963. The last two years before his retirement he spent working as the naval inspector at the Harbour Master's Office in Koper. After that, he returned to Šoštanj, where he lived till his death in 1971.

Sailing under Splošna plovba, he commanded the old cargo steamships Gorica (II), Ljubljana, and Neretva as well as the new motor ship Bela krajina. He took Neretva across the western and northern European waters, Ljubljana to the Black Sea, Bela Krajina to North America and Western Europe, and Gorizia as far as China and Japan.

In his longstanding seafaring career, Dušan Mayer gained an in-depth understanding of seafarers' life as well as of the changes entailed by technological

advancements in the shipping industry and by the socio-political changes in Yugoslavia and beyond. He sailed at a time when ships remained in ports for days, which allowed seafarers to learn about foreign places. Dušan Mayer, the only seafarer of the merchant navy in Šoštanj at that time, shared his knowledge about them and his maritime profession among his relatives, acquaintances, and friends. He inspired young boys to take up a seafaring career while also admonishing against it, maintaining that it was far from their romantic preconceptions. Finally, he also left his mark on the park in front of his house by planting less known tree varieties that he had brought from all corners of the world.



ISSN 0023-4923 (tiskana izdaja)
ISSN 2670-6865 (spletna izdaja)