

izvirni znanstveni članek  
prejeto: 1999-01-29

UDK 613.2:656.61-051(497.1)

## BREZ JELA NI DELA. PREHRANA POMORŠČAKOV NA TRGOVSKIH LADJAH KRALJEVINE JUGOSLAVIJE

Bogdana MARINAC

Pomorski muzej "Sergej Mašera" Piran, SI-6330 Piran, Cankarjevo nabrežje 3

### IZVLEČEK

*Prehrana je ena najpomembnejših sestavin načina življenja, v kateri se odražajo številni dejavniki, hkrati pa sama vpliva na način življenja in kulturo. Velikega pomena je tudi na ladjah, saj so od nje odvisni delo, razpoloženje, počutje, morala in disciplina ladijske posadke. V njej se odražajo posebni življenjski pogoji na ladji ter socialna hierarhija ladijske posadke.*

*V članku je želela avtorica ob primerjavi različnih predpisov in drugih pisnih virov ter pričevanj informatorjev, zlasti treh slovenskih pomorščakov, bralcu približati prehranjevanje na trgovskih ladjah Kraljevine Jugoslavije.*

**Ključne besede:** pomorstvo, pomorska plovba, trgovska mornarica, pomorščaki, prehrana, predpisi, Kraljevina Jugoslavija

## PANCIA VUOTA NON SENTE RAGIONI. L'ALIMENTAZIONE DEI MARITTIMI SULLE NAVI MERCANTILI DEL REGNO DI JUGOSLAVIA

### SINTESI

*L'alimentazione è una delle componenti più importanti della vita, in cui si riflettono molti fattori; essa stessa influisce sul modo di vivere e sulla cultura. E' di grande importanza anche sulle navi, da essa, infatti, dipende il lavoro, l'umore, lo stato di salute, il morale e la disciplina dell'equipaggio. In essa si riflettono le particolari condizioni di vita sulla nave, nonché la gerarchia sociale dell'equipaggio.*

*Nel suo articolo, comparando varie norme e altre fonti scritte, nonché alcune testimonianze, in particolare di tre marittimi sloveni, l'autrice ha voluto avvicinare il lettore a quella che era l'alimentazione sulle navi mercantili del Regno di Jugoslavia.*

**Parole chiavi:** marinaria, navigazione marittima, marina mercantile, marittimi, alimentazione, norme, Regno di Jugoslavia

Ladja predstavlja, zlasti kadar je na daljši plovbi, poseben avtonomen sistem, na katerega vplivajo številni dejavniki. Je zaprt, izoliran prostor, na katerem veljajo posebni življenjski pogoji, ki vplivajo na pomorščake kot posameznike in kot celoto, na njihov način življenja, na njihovo kulturo, počutje, razpoloženje in na

njihove lastnosti. Posadka na njej je izolirana in ločena od ostalega sveta, njeni člani pa so prav zaradi tega prisiljeni živeti v skupnosti. Med seboj so tesno povezani in odvisni drug od drugega.

Na način življenja in kulturo pomorščakov vplivajo številni dejavniki. Ti so med seboj povezani in odvisni

drug od drugega. Ena izmed sestavin načina življenja, na katero vplivajo posebnosti ladje na plovbi in nekatere sestavine načina življenja, hkrati pa tudi sama vpliva na duhovno in socialno kulturo pomorščakov, je tudi prehrana. Od te je bilo marsikdaj odvisno zdravje, počutje in razpoloženje ladijskega moštva, morala, disciplina ter posredno kvaliteta in hitrost dela zaposlenih. Prilagajala se je posebnim razmeram na ladji in odražala socialne razlike znotraj posadke.

Količina in kvaliteta obrokov hrane je bila odvisna od hrane, ki so jo na ladjo natovorili, od načina shranjevanja živil, od količine za hrano porabljenega denarja, kuharjeve sposobnosti in poštenosti in še marsičesa. Obroki posameznega pomorščaka pa so bili odvisni tudi od njegovega poklica in predvsem položaja na ladji. Zlasti očitna je bila razlika med prehrano nižje in višje posadke. Razlika se ni odražala le v količini hrane, temveč tudi v kvaliteti. Člani višje posadke so dobili večje in kvalitetnejše obroke.

Vendar pa so se v Kraljevini Jugoslaviji nad hrano pogosto pritoževali tudi častniki in ne le ladijsko moštvo. Vzrok za to je bil med drugim tudi slab zaslužek ladjarjev, ki se je odražal na vseh področjih življenja na ladji.

V preteklih stoletjih so se pomorščaki srečevali s pomanjkljivo prehrano. Še v prejšnjem stoletju in celo v prvih letih tega stoletja so bili na ladjah znani smrtni primeri zaradi podhranjenosti (Zorn, 1970), pogoste pa so bile tudi bolezni zaradi neprimerne, enolične in nezadostne prehrane. Zelo razširjena bolezen, ki je bila še v 18. stoletju pogosta zaradi pomanjkanja vitamina C, je bil skorbut.

Sicer pa so se pomembnosti prehrane za nemoteno delo ladijskih posadk zavedali že v preteklosti. Obvezno prehrano so predpisali že prvi pravilniki s področja civilnega pomorskega prava. Toda predpisi so bili ohlapni in pomanjkljivi, delodajalci pa so si jih po svoje razlagali. In čeprav so se zavedali pomena prehrane, so pri njej štedili. Ladja je morala pripluti do cilja s čim manjšimi stroški. Hkrati je pomorščakom na ladjah dolge plovbe povzročalo velike težave shranjevanje živil.

Leta 1774 je Marija Terezija izdala Politični edikt za trgovsko mornarico - "Editto politico di navigazione mercantile", v katerem je zavzemalo pomembno mesto tudi področje prehrane. Pisec zakonika je poudaril, da mora biti hrana zadostna, da bodo člani posadke kos naporni plovbi in vsem nevšečnostim na morju. Ker je edikt napisal človek, ki je dalj časa živel na ladji in je dobro poznal življenje na njej, je bil to v tistem času izredno pomemben in napreden zakonik (Kurtini, 1963, 640). Toda marsikdaj ga lastniki in kapitani niso upoštevali, predvsem pa bi tudi ta zakonik potreboval podrobnejše predpise. Nikjer namreč ni bilo določeno, kaj morajo obroki vsebovati in kakšna bi morala biti najmanjša dovoljena količina hrane. Zato se ni treba čuditi, če so bili upori ladijskega moštva kljub ediktu

pogosti. Pritožbe so bile še vedno najpogosteje posledica premajhne količine in slabe kvalitete hrane.

V obdobju med obema svetovnjima vojnima je bil položaj jugoslovanskih ladijskih družb slab. Ladje, ki so jih družbe podedovale od Astro-Ogrske, so bile slabe in potrebne popravila. Visoke obresti bank in splošno pomanjkanje kapitala pa so slabi položaj ladjarjev še poslabšala, zato so lastniki ladij dolge in velike obalne plovbe iskali kapital v tujini, najpogosteje pri izseljencih. Lastniki nekaterih podjetij so bili domači kapitalisti, druga so imela mešani kapital, tretja pa so bila zgrajena s tujim kapitalom ali s pomočjo kreditov poslovnega kapitala v tujini. Predvsem zaradi vse večjega pritiska nezaposlenih pomorščakov so družbe najpogosteje s pomočjo kreditov kupovale nove ladje. A tudi te so bile večinoma stare in zastarele. Jugoslovanska podjetja so pogosto kupovala ladje, ki v tujini niso bile več rentabilne, v Jugoslaviji pa so zaradi nizke cene delovne sile in nizkih režijskih stroškov še prinašale dobiček (Pomorska, 62-64).

Zastarele ladje pa so lahko prevažale le tovor, ki ni prinašal dobička, to pa so bile predvsem surovine, redkeje polizdelki. Tovorile so pretežno za tuje države. Tako so pogosto prevažale premog iz Velike Britanije in brikete iz Holandije v Južno Ameriko ter žito iz južne Amerike v Anglijo. Pogosto so bili tovor tudi les in minerali. Boljši in donosnejši tovor so tovorile ladijske družbe drugih evropskih držav, zlasti Anglije in Italije (Pomorska, 62-64). Zaradi slabega zaslužka so se ladijske družbe vrtele v začaranem krogu. Ker niso imele denarja za nakup novih ladij, so morale še naprej tovoriti surovine, ki niso prinašale zaslužka. Pri tem jim pogosto niso pomagali niti krediti. Posledice slabega finančnega položaja ladijskih družb in prenasičen trg delovne sile sta bila med drugim vzrok za nizko ceno delovne sile. Po pripovedovanju so bili jugoslovanski pomorščaki na trgovskih ladjah med najslabše plačanimi v Evropi. Tega niso mogle preprečiti niti pogoste stavke. Veliko povpraševanje po delu na ladjah je bil tudi eden izmed razlogov, da so tudi vse zahteve po izboljšanju razmer na ladjah, zlasti prehrane, običajno naletele na gluha ušesa.

Sprva trgovska mornarica Kraljevine SHS oziroma Kraljevine Jugoslavije še ni imela pravilnika, ki bi govoril o prehrani na ladjah. Veljali so stari predpisi iz Političnega edikta Marije Terezije. Toda čeprav je bil ta v obdobju, v katerem je bil napisan, zelo napreden (Kurtini, 1963, 640), je postal po 150 letih že zastarel, predvsem pa ga marsikdo ni več upošteval, in najverjetneje niti poznal. V dvajsetih letih je pomorska uprava zamenjala in dopolnila le številne zastarele administrativne odredbe, vse ostalo pa je ostalo bolj ali manj nespremenjeno. V Kraljevini SHS so edikt uporabljali ob sočasnem upoštevanju novejših jugoslovanskih zakonikov. Tako so strogi kazenski predpisi veljali le, če so bili v skladu s kasnejšim kazenskim

zakonikom. Mnoge kazenske sankcije niso veljale predvsem v primerih, ko je šlo le za telesne kazni. Kljub željam po novem zakoniku pa je oblast še leta 1929 vedela, da tega še nekaj časa ne bo, zato so tega leta prevedli in natisnili Politični edikt in ga pod naslovom Državni oglas o plovitvi objavili v Pomorskem godišnjaku Ministarstva saobračaja Kraljevine SHS (DOOP, 427-428).

Skrb in nadzor nad prehrano sta bila še naprej skoraj izključno domena ladijskega poveljnika. V 18. odstavku 2. člena edikta je bilo zapisano, da mora kapitan hraniti ladijsko lekarno za pomorščake ter skrbeti za primerno prehrano posadke. Poskrbeti mora za zadostno količino hrane, ki bo zadostovala do konca potovanja. Pri kvaliteti in količini hrane mora bolj kot splošne običaje na trgovskih ladjah upoštevati osebne dogovore, kljub temu pa mora paziti, da hrana ne bo škodila zdravju ladijske posadke.

Edikt je določil, da bodo cesarsko kraljevi konzuli in podkonzuli poskrbeli, da se škoda zaradi slabe prehrane pomorščakom povrne. Konzuli in podkonzuli so morali določiti tudi količino denarja, ki naj bi ga porabili za nego, prehrano in potovanje. Če na ladji ni bilo konzulov in podkonzulov, so njihovo vlogo prevzeli ladijski častniki. Pri skrbi za prehrano je po predpisih iz razglasa o plovbi del odgovornosti nosil ladijski pisar, ki pa je bil prav tako odgovoren poveljniku ladje. Paziti je moral na zaloge hrane in nadzorovati natakarkarja, da je hrano pravilno razdelil. Paziti je moral, da je hrane dovolj ter da je dobre kvalitete, natakarkar pa mu je moral enkrat tedensko predložiti račun. Slednji je moral vsak dan ob določenih urah deliti hrano po obrokih, ki jih je določil kapitan. Niti najmanjše količine hrane v nobenem primeru ni smel zadržati. Paziti je moral, da je vsakemu razdelil natanko določeno količino, sicer je bil lahko kaznovan, tako da je plačal štirikratno količino hrane. Na kapitanovo zahtevo so lahko kaznovali tudi natakarkarja, ki bi brez kapitanove odobritve kupil ali zamenjal kakršno koli količino obroka. Če je natakarkar opazil, da zmanjkujejo zaloge hrane, da se ta kviri ali da ladijsko moštvo z njo ni zadovoljno, je moral to nemudoma sporočiti kapitanu.

Posadka je morala dobiti hrano v naravi. V primeru pomanjkanja hrane je lahko kapitan od vsakogar, ki je imel lastne zaloge hrane, zahteval, da svojo zalogo za primerno ceno odstopi ladijski posadki. Za prekrške so bile predvidene kazni, ki bi jih določilo sodišče.

Iz vsega povedanega je moč razbrati, da je imel pri prehrani najpomembnejšo besedo kapitan, ki je bil odgovoren le lastniku ladje, ki je bil običajno na kopnem. Glede na to, da je lastnik težil za tem, da bi bila poraba hrane čim manjša, je kapitan nihal med zahtevami ladjarja in ladijske posadke, ki so si nasprotovale. Marsikateri kapitan pa ni prisluhnil ne enemu in ne drugemu, ampak le svojemu pogoltnemu žepu. Kapitanu so bili podrejeni tako kuhar in natakarkar kot tudi pisar. Vlogo

slednjega je na trgovskih ladjah Kraljevine Jugoslavije običajno prevzel ekonom ladje, to pa je bil 2. častnik krova ali radiotelegrafist.

Nadzor nad zalogami hrane je moral biti strog. V 7. odstavku VI. člena je pisalo, da si ne sme nihče sam vzeti obroka, niti količine hrane, ki mu pripada. Tudi za tak prekršek je bila predvidena kazen, sprva denarna, ob večkratnem prestopku pa tudi telesna (DOOP, 460). Pomorščaki so se lahko nad prehrano pritožili kapitanu, kar je bilo marsikdaj nesmiselno, še zlasti če je bil zanj odgovoren prav on. V ediktu je pisalo, da se lahko pomorščaki ponovno pritožijo, če prva pritožba ne zaželi, toda paziti morajo, da ne zanetijo upora, saj je bila tako za upornike kot tudi za spletkarje predvidena najstrožja kazen (POOP, 460).

Pomorščaki se na določbe v ediktu navadno niso mogli opirati, saj so bili zaradi večkratnih in pogostih pritožb lahko celo sami kaznovani. Nekateri kapitani pa so svoj položaj izkoriščali in v resnici sami in brez nadzora članov posadke odločali o prehrani. Mnogokrat je želel na račun hrane zaslužiti tudi kuhar. Kapitan si je prisvojil nekaj denarja, namenjenega prehrani, kuhar pa živila, ki jih je pozneje proti predpisom prodal pomorščakom. Po besedah pomorščakov si je marsikateri kapitan s pomočjo prehrane zgradil celo hišo. Vendar pa ne smemo biti krivični, saj so bili nekateri kapitani pa tudi kuharji pošteni, vzroke za slabo prehrano pa je treba iskati tudi v premajhni količini denarja, ki je bil namenjen prehrani, ter slabih pogojih za shranjevanje sveže hrane.

Vedno so najkrajši konec potegnili pomorščaki, zato ni naključje, da je bila ena najpomembnejših in najpogostejših stavkovnih zahtev pomorščakov poleg zvišanega plačila tudi izboljšanje in povečanje obrokov hrane.

Pritožbe zaradi hrane so bile prisotne ves čas od konca prve do začetka druge svetovne vojne. Prvi upor pomorščakov trgovske mornarice Kraljevine SHS je izbruhnil že nekaj let po podpisu rapalske mirovne pogodbe. Tedaj je ostala večina pomorščakov zaradi razdelitve ladjevja med države zmagovalke (Jugoslavija ga je dobila le del) brez dela. Veliko povpraševanje po zaposlitvi pa so s pridom izkoristili delodajalci, ki so močno zmanjšali pravice pomorščakov. V prvi vrsti so jim znižali plače. Pričeli so uvajati neomejen delovni čas, zmanjševati število posadke in obroke hrani (iz prehrane so odvzeli vino). Hrana je postajala tudi vse slabša. Leta 1923 se je ob odhodu iz Splita uprla posadka ladje Sušak. Vsi pomorščaki, ki so zapustili delo, so to storili predvsem zaradi slabe hrane. Čeprav jim je poveljnik nenehno obljubljal izboljšanje, so po njihovih besedah ostali lačni (Fijo, 1956, 173-174). Po večjem številu manjših uporov je leta 1923 izbruhnil velik upor pomorščakov, ki pa ni rodil rezultatov. Država je ladjarjem dodelila subvencije, pomorščaki pa so se morali z delodajalci dogovoriti sami. Vlada je po stavki

ukinila inšpekcijo dela, edini organ za zaščito delavcev. Lastniki so na ladjah zaposlili le svoje potencialne zapupnike, razmere na ladjah pa so se še poslabšale. Številni pomorščaki in celo cele posadke so v tujini zapustili domače ladje in se vkrcali na tuje (Maštruko, 1955, 230-231).

Po letu 1928 so se vse bolj vrstili upori na posameznih ladjah. Ustanovljena sta bila Klub pomorskih strojnikov in Zveza delavcev jugoslovanske trgovske mornarice. Slednja se je povezala z Mednarodno organizacijo transportnih delavcev v Amsterdamu, ki je vzpodbudila Mednarodni urad dela, da je državo pozval, naj pomaga pri urejanju življenjskih razmer in dela v jugoslovanski trgovski mornarici. Leta 1930 je bil ustanovljen tudi Klub kapitanov trgovske mornarice, sledil pa mu je še Klub pomorskih radiotelegrafistov. Po medsebojnem dogovoru vseh so na številnih ladjah ponovno izbruhnile stavke. Povod mnogih stavk je bilo znižanje vrednosti funta, saj so lastniki zaradi znižanja vrednosti valute, po kateri se je izračunavalo njihovo plačilo, znižali plače. A lastniki so zamenjali posadko. Šele leta 1931 je dosegla posadka ladje Tomislav prvi dogovor z lastnikom, ki mu je bila dodana klavzula, da dogovor velja do nove kolektivne pogodbe, dogovorjene s sindikatom pomorščakov v domovini. Kmalu so se uprle tudi nekatere druge ladijske posadke, zlasti ladje Zrinski in ladje Marija Petrinovič, in tudi njihov upor so s pomorčjo angleške policije kmalu zatrli. Posledica upora je bilo med drugim zmanjšanje količine hrane do te mere, da so se nekateri kurjači na delovnem mestu onesvestili, ladja pa se je v nekaj primerih zaradi tega tudi ustavila. Sledilo je še nekaj brezuspešnih stavk ladijskih posadk, nato pa nenehno zaostrovanje odnosov med lastniki in pomorščaki (Maštruko, 1955, 323-324). Šele leta 1935 se je pričel sindikat ponovno pripravljati na nove akcije. Izdelan je bil nov kodeks o pogojih dela, ki bi nadomestil stari Politični edikt Marije Terezije iz 25. apr. 1774. Izdali so Odllok o urejanju pogojev dela na pomorskih ladjah Kraljevine Jugoslavije. Čeprav delodajalci niso ugodili vsem zahtevam pomorščakov, je bil napredek viden.

Po besedah delodajalcev so pomorščaki zahtevali večkratno povečanje obrokov. Zahtevali so, da se količina kave poveča od 24 na 80 gramov ter da dobi vsak pomorščak po eno jajce na dan. Večino zahtev so lastniki zavrnili, kljub temu pa so si pomorščaki z novim odllokom pridobili povečanje dnevnega obroka kruha in nekaj dru-

gih izboljšav. Odllok je prepovedal prodajo hrane na ladjah (PAR, PO 13, 29). Ustanovljena je bila tudi Strokovna zveza pomorščakov, ki so jo podpirali ladjarji in predstavniki oblasti. Kljub temu, da je zaradi dveh sindikatov začela slabeti moč prej enotnega sindikata, so pomorščaki v naslednjih letih dosegli nekaj dogovorov (Maštruko, 1955, 323-324; Maštruko 1975, 14-31). Izšla je cela vrsta pravilnikov in odločb, ki so določali življenjske razmere na trgovskih ladjah Kraljevine Jugoslavije ter urejali odnose med delodajalci in pomorščaki.<sup>1</sup> Strokovna zveza pomorščakov - "Stručni savez pomoraca" je leta 1938 z lastniki dosegla sporazum (Maštruko, 1955; PAR, PO 13, 28). Julija 1938 so izdali Kolektivno pogodbo, dogovorjeno med Zvezo pomorskih ladjarjev Kraljevine Jugoslavije in Strokovno zvezo jugoslovanskih pomorščakov, ki je uredila delovna razmerja za moštvo krova, moštvo stroja in moštvo občne službe. Razen tega, da je predpisala višino plač za pomorščake na trgovskih ladjah, je predpisala tudi dnevno količino hrane, ki jo je moral dobiti posameznik (KU, 1938, 19-20).

Na osnovi odloka o urejanju delovnih razmer (Uredbe o uređenju uslova rada na pomorskim brodovima Kraljevine Jugoslavije) iz leta 1935 je leta 1938 izšel pravilnik o prehrani in bivalnih prostorih posadke ter urejanju zdravstva na pomorskih ladjah Kraljevine Jugoslavije (Pravilnik o ishrani i stanovanju posade i uređenju zdravstvene službe na pomorskim brodovima Kraljevine Jugoslavije) (PAR, PO 13, 29). Ta je znatno povečal količino in izboljšal kvaliteto obrokov. Pravilnik je tudi prepovedal prodajo pijače in živil na ladjah.

Kapitan je moral za vsak teden sestaviti jedilnik, ki je ustrežal predpisom (PAR, PO 13, 29; POIISP, 1939, 763). Toda hrana na ladjah se v resnici ni izboljšala. Še slabše. V časopisu Primorske novine je marca 1939 pisalo, da so se obroki celo poslabšali in tudi nadzor nad prehrano ni bil uveden (Važna, 1939, 4).

Na začetku leta 1939 se je zaradi premajhne količine hrane in kvalitetno vprašljivih obrokov uprla posadka ladje Tomislav ladijske družbe Jugoslavenski Lloyd, ki se je večkrat ustno in nato pisno pritožila kapitanu. Po besedah stakajočih so bili obroki hrane premajhni, zaradi slabe kvalitete pa so jo pomorščaki večkrat vrgli v morje. Posadka pa ni dobila niti zadostne količine čaja in vina (PAR, PO 13, 28). Ker vodstvo Jugoslavenksega Lloyda zahtevam pomorščakov ni hotelo ugoditi, je posadko zamenjalo (Maštruko, 1955, 275; PAR, PO 13, 28). Julija istega leta se je uprla tudi

1 Na osnovi Odlloka o urejanju delovnih razmer na pomorskih ladjah Kraljevine Jugoslavije iz leta 1935 so leta 1937 izšli Pravilnik o praznikih na ladjah trgovske mornarice Kraljevine Jugoslavije, Pravilnik o izdajanju pomorskih knjžic, Pravilnik o uniformiranju na pomorsko-trgovskih ladjah in jahtah in Pravilnik o dodatnem zavarovanju pomorščakov, naslednje leto pa še Pravilnik o organizaciji in poslovanju strokovne borze dela za pomorščake, Pravilnik o zdravniškem pregledu osebja na pomorskih ladjah Kraljevine Jugoslavije, Pravilnik o urejanju in razporedu delovnega časa na pomorsko-trgovskih ladjah Kraljevine Jugoslavije, Odllok o urejanju nato-varjanja, raztovarjanja in pretovarjanja v pomorskih pristaniščih, Pravilnik o najmanjšem številu posadke na pomorsko-trgovskih ladjah Kraljevine Jugoslavije, Pravilnik o usposabljanju trgovske mornarice Kraljevine Jugoslavije in Pravilnik o prehrani in bivalnih prostorih posadke ter urejanju zdravstva na pomorskih ladjah Kraljevine Jugoslavije (PAR, PO13, 29).

posadka ladje Trepča iste ladijske družbe. Pritoževala se je, da ne dobiva svežega mesa v zadostnih količinah in da več mesecev jedo le konzervirano meso, ki ga kupujejo v Argentini. Kot je bilo znano, pa kvaliteta tega mesa ni bila najboljša. Pomorščaki so zahtevali uvedbo nadzora nad prehrano (PAR, PO 13, 28). Vendar pa se obroki niso ne povečali in ne izboljšali. Kljub določbam v pravilnikih nadzor nad prehrano ni bil uveden (Brodovlasnici, 1939; Socialne, 1939).

Ob začetku vojne so se življenjske razmere na trgovskih ladjah še poslabšale. Zaradi vojnih razmer je postalo življenje na plovbi negotovo. Mnogi pomorščaki so se izkrcali, drugi pa so želeli povišanje plač. Zaradi pomanjkanja delovne sile so morali ladjarji tokrat popustiti volji pomorščakov. Številni, prej brezposelni pomorščaki so sedaj dobili delo na ladji.

Septembra leta 1939 sta bili izdani kolektivni pogodbi za sekcijo častnikov stroja in za sekcijo častnikov radiotelegrafije. Na podlagi novih kolektivnih pogodb so se 3. septembra plače pomorščakov povečale za 100%, dobili so različne dodatke glede na stopnjo nevarnosti in status pomorščakov, povečali pa so se tudi obroki hrane in njihova kvaliteta. (KU za sekciju častnika radiotelegrafista, 1939, 8-11; KU za sekciju častnika stroja, 1939, 7-11) Med drugim so si pomorščaki, kot se spominjajo, priborili piščanca za četrtkovo in nedeljsko kosilo, kar je dalo tema dneva vzdušje prazničnosti. Vodstvo Jugoslovanskega Lloydja je v enem izmed poročil zatrjevalo, da novi predpisi zanje ne prinašajo nikakršne spremembe, saj so bili obroki hrane na njihovih ladjah že dotlej večji, kot jih je predpisovala kolektivna pogodba (PAR, PO 13, 28), toda morda le ni bilo tako, če se spominimo na stavke posadk ladij Trepča in Tomislav. Seveda pa je bila hrana marsikdaj odvisna od kapitana in kuharja. Pomorščaki se spominjajo, da je bila hrana na nekaterih ladjah boljša, na drugih pa slabša. Radiotelegrafist Dušan Ivančič, ki je plul na ladjah Jugoslovanskega Lloydja, se nad prehrano ni pritoževal, drugačnega mnenja pa sta bila častnika Branimir Velkaverh in Zorko Tavčar, ki sta trdila, da si je kapitan na račun manjših obrokov lahko zgradil hišo.<sup>2</sup> Tudi Ludvik Poličar, ki se je leta 1927 vkrcal na ladjo Dubrovačke plovitve, pozneje pa plul tudi na potniških ladjah, je sinu pripovedoval o slabi prehrani in nepoštenosti nekaterih kapitanov. Vendar je

bil njegov prvi vtis ob prihodu na ladjo, da je na ladji v primerjavi z domačimi razmerami veliko hrane in da so jo včasih celo metali proč.<sup>3</sup> Ker je Ludvik Poličar po sinovem pripovedovanju sprva plul na potniških ladjah, je verjetno, da je bilo na njih zaradi prisotnosti potnikov hrane več. Bolj kot častniki se je nad prehrano pritoževalo ladijsko moštvo.

## NABAVA IN SHRANJEVANJE ŽIVIL

Pred odhodom ladje iz domače luke je moral kapitan zagotoviti zadostno količino hrane in pitne vode za vso posadko. Hrana je morala po izračunu zado- stovati vsaj do naslednje luke, kjer so natovorili nova živila in vodo. Na ladjo so natovorili svežo zelenjavo in meso, kislo zelje in repo, suho meso, različno konzervirano hrano in drugo. Ker so zaloge svežega mesa kmalu pošle, so natovorili tudi živo živino in perutnino. Običajno so natovorili vole, krave, teličke, ovce, prašiče, kokoši in celo golobe.

Hitro pokvarljiva živila so shranjevali v ledenicah, kjer pa se je led počasi, a vztrajno topil in se v najboljšem primeru obdržal do 14 dni. Pomorščaki se spominjajo, da se je, če že ne prej, stopil v bližini ekvatorja. Dotlej je morala posadka pojesti vso pokvarljivo hrano. Najhitreje se je pokvarila zelenjava, zato je bila sveža zelenjava na krožnikih le nekaj dni po odhodu ladje iz pristanišča, potem pa so se morali člani posadke zadovoljiti s konzervirano zelenjavo ter kislim zeljem in repo. Ko se je stopil led v ledenicah, se je, če ga posadka ni že prej pojedla, pokvarilo tudi sveže meso. Odtlej so na ladjah postopoma klali živino in perutnino, vedno pogosteje pa je bilo na krožnikih tudi suho in konzervirano meso, ki se je na ladji najdlje ohranilo. Seveda se nam ni treba čuditi, zakaj so bile pritožbe pomorščakov nad pokvarjeno hrano pogoste. Marsikateri kuhar je pokvarjeno hrano s težkim srcem vrgel stran, mnogi pa so jo vseeno pripravili, misleč, morda pa tega le ne bo nihče opazil. Taki slučajni so bili med drugim eden izmed vzrokov pogostih stavk ter da so pomorščaki med 2. svetovno vojno zahtevali nakup hladilnikov. Tem zahtevam so nekateri ladjarji ugodili in v ZDA kupili hladilnike.

Ostalo hrano so shranjevali v različnih shrambah. Da zaloge ne bi pojedle miši in podgane, je Razglas o

2 Dušan Ivančič je bil rojen leta 1910 v Kanalu ob Soči. Doštudiral je na Brodarski podčastniški šoli v Šibeniku. Kot radiotelegrafist je pred in med 2. svetovno vojno plul na ladjah ladijske družbe Jugoslovanski Lloyd in ladijske družbe Oceanija. Po 2. svetovni vojni je bil med drugim zaposlen pri Splošni plovbi Piran. Umril je leta 1995.

Branimir Velkaverh je bil rojen leta 1910 v Trbovljah. Izšolal se je na Pomorski akademiji v Bakru ter opravil poročniški in kapitanski izpit. Kot 1. častnik krova je pred in med 2. svetovno vojno plul na ladjah Jugoslovanske plovitve, Atlantske plovitve in Dubrovačke plovitve. Pozneje je bil zaposlen v različnih pomorskih službah. Umril je leta 1990.

Zorko Tavčar je bil rojen leta 1910 v Dutovljah. Končal je Pomorsko akademijo v Kotorju in opravil poročniški izpit. Kot 2. častnik krova je do konca 2. svetovne vojne plul na ladjah Slobodne plovitve Topič, po vojni pa se zaposlil pri ladijski družbi Agmarit v Trstu. Umril je leta 1996.

3 Ludvik Poličar je bil rojen leta 1903 v Brezjah na Gorenjskem. Kot radiotelegrafist je med letoma 1927 in 1939 plul na ladjah Dubrovačke plovitve.

plovbi iz časa Marije Terezije predpisal, da mora biti v spodnjem delu ladje vedno vsaj ena mačka (DOOP, 1928, 445).

Pred plovbo so načrpali tudi vodo, ki so jo med potjo uporabljali. Običajno na ladji niso imeli destilacijskega aparata, ki bi spreminjal morsko vodo v pitno, čprav so jih imele že večje ladje avstroogrške mornarice. Pravilnik o prehrani je leta 1938 predpisal, da mora biti pitna voda shranjena v železnih rezervoarjih (tudi te so imele že ladje avstroogrške mornarice), ki morajo biti nepropustni, opremljeni s prehodom za človeka, da se jih da očistiti, z odtočno odprtino in s cevjo za prezračevanje, ki ne prepušča blata. Merilo za višino vode je moralo biti v posebni omarici, ki je služila le temu namenu. Rezervoarji so morali biti na zunanji strani pobarvani, na notranji pa premazani z nestrupeno barvo ali cementom. Cevi niso smele vsebovati svinca. Vodo se je smelo črpati le skozi posebne filtre in s pomočjo posebne črpalke. Rezervoarji niso smeli biti nad kotli, nad stroji ali nad kuhinjo (POIISP, 1938).

Vodo so na ladjah črpali in delili 2-3-krat na dan, drugače pa so bile črpalke zaklenjene. Tudi pri vodi je imela višja posadka prednost, saj so si jo njeni člani lahko sami črpali.

Na nekaterih potovanjih je posadka lovila ribe. Informatorji se spominjajo, da so na plovbi proti Južni Ameriki v bližini otoka Fernando de Noronha v bližini brazilske obale lovili tune, šnjure in sabljariče. Nekateri izmed teh rib so merile tudi do 3 metre, težke pa so bile med 50 in 200 kg. Lovili so jih s 100-200 m dolgimi jeklenimi vrvmi, na katerih so bili po trije trnki. Za vabo so uporabili kar celulojne ovratnike, ki so ribe privabljali s svojo belino. Jeklena vrv je bila speljana na vrh jambora, kjer je visel vrč iz pločevine, ki je zaropotal, brž ko se je riba dotaknila vabe. Pomorščaki so morali namreč tudi v tem času opravljati svoje delo. Običajno je tesar razrezal ribe, ki jih je nato pripravil kuhar. Ker pa jih je bilo običajno veliko, so jih v Buenos Airesu tudi prodajali. Z zasluženim denarjem so kupili hrano za posadko, nekateri pomorščaki pa se spominjajo, da je marsikdaj tudi ta izkupiček ostal v kapitannem žepu.

Kuhar se je s svojo belo kuharsko čepico in belim predpasnikom po videzu precej razlikoval od ostale posadke. Tako kot glavni strežnik je sodil med podčastnike obče službe in oba sta imela svojega pomočnika. O kuharjevem položaju je veliko povedalo dejstvo, da je imel kabino, ki je bila pogosto med kabinami častnikov,

opremljeno podobno kot častniki. V njej sta bila med drugim kanape in predalnik (PAR, PO 13, 48,49, 179).

Ker je kuhar posebej prehrano, ki je ena izmed primarnih življenjskih potreb človeka, je imel na ladji tudi drugače razmeroma visok položaj. Njegova priljubljenost je bila odvisna od hrane, ki jo je pripravljala, od njegovega kuharskega znanja, iznajdljivosti (zlasti tedaj, ko je na ladji primanjkovalo hrane) in poštenosti. Znanje kuharja je bilo precej odvisno od njegove kuharske izobrazbe, vendar so bili ladijski kuharji najpogosteje brez nje. Po mnenju informatorjev so lastniki raje izbrali nešolane kuharje, ki so bili zaradi svojega slabega znanja manj potratni in svojih kuharskih sposobnosti niso želeli potrjevati s pripravo različnih specialitet. Le redko je bil na ladji zaposlen šolan kuhar, a običajno je ladjo zapustil, brž ko je našel zaposlitev na kopnem. Sicer pa je Pravilnik o najmanjšem številu posadke iz leta 1938 določil, da mora imeti ladijski kuhar najmanj 21 let, da mora imeti najmanj 2 leti pripravniške službe oziroma da je odslužil vojaški rok v kraljevi mornarici kot kuhar. Glavni kuhar je moral razen tega še dve leti službovati kot kuhar na potniških parnikih (PONBP, 1938, 868). Tudi po besedah pomorščakov je bil kuhar na ladji zelo ugledna osebnost, pa čeprav je bilo spoštovanje do njega mnogokrat le navidezno, odvisno od njegove pripravljenosti in možnosti, da bi zadovoljil pomorščakove potrebe po prehrani. Vsakdo se je želel izogniti sporom s kuharjem, vsakdo se je želel izogniti kuharjevi zameri.

Pri nakupih živil je kuharja večkrat nadomeščal glavni sobar, radiotelegrafist ali kdo drug. Vendar količina in kvaliteta hrane nista bili odvisni le od kuharja, temveč tudi od ladjarja, ki je imel največji vpliv na količino denarja, porabljenega za nakup živil in kapitana.

Ker so pomorščaki vedeli, kako pomembno je, kdo določa jedilnik, so dosegli, da je bil v kolektivnih pogodbah leta 1939<sup>4</sup> predpisan nadzor nad prehrano. Pri izbiri tedenskega jedilnika so morali odslej sodelovati izmenično drugi oziroma tretji častnik krova, drugi oziroma tretji častnik stroja, vodja stroja, vodja krova in član nižje posadke krova ali stroja, ki ga je določil kapitan.

## DELOVNI ČAS IN URNIK PREHRANJEVANJA

Na ladji so morali pomorščaki ves čas upoštevati pravila življenja in dela na ladji. Dan je bil razdeljen na delovni in prosti čas, temu pa se je prilagajal tudi urnik prehranjevanja.

4 Nadzor je bil predpisan v kolektivni pogodbi, ki sta jo sklenila zveza pomorskih ladjarjev Kraljevine Jugoslavije in zveza hrvaških zasebnih delojemalcev za sekcijo častnikov stroja trgovske mornarice v Zagrebu 30. sept. 1939, in v kolektivni pogodbi, ki je bila sklenjena med zvezo pomorskih ladjarjev Kraljevine Jugoslavije in zvezo hrvaških zasebnih delojemalcev za sekcijo častnikov radiotelegrafije trgovske mornarice v Zagrebu 30. Sept. 1939. V kolektivni pogodbi, ki je bila sklenjena med zvezo pomorskih ladjarjev in strokovno zvezo pomorščakov Jugoslavije v Splitu julija 1938 in je veljala za nižje osebe, ki je bilo zaposleno na trgovskih ladjah, nadzor nad prehrano še ni bil uveden.

Delovni čas je bil bistvenega pomena za življenje na ladji. Postal je eden izmed dejavnikov spora med delodajalci in delojemalci že prva leta po 1. svetovni vojni. Tedaj je ostalo veliko pomorščakov brez dela. To pa so znali izkoristiti delodajalci, ki so zmanjševali število zaposlenih in uvajali neomejen delovni čas. V veliki stavki, ki je izbruhnila leta 1923, je bila ena izmed zahtev stavkajočih tudi skrajšanje delovnega časa. Ker pa je bil upor zadušen, so ostale tudi zahteve stavkajočih neuresničene (Maštruko 1, 1955, 230, 231).

Pravice in dolžnosti pomorščakov so tudi na tem področju urejali stari običaji in navade, ki so izvirali iz Političnega edikta Marije Terezije in Napoleonovega "Code de Commerce", ki je v Jugoslaviji ostal nespremenjen. V teh predpisih pa nista bila omenjena niti delovni čas pomorščakov in še manj urnik prehranjevanja. Še slabše. V šestem členu Političnega edikta lahko med drugim preberemo, da morajo mornarji, njihovi vajenci in ostalo ladijsko moštvo vsak dan, vsako uro v času plovbe, vzdrževanja, popraviljanja, izboljšave ladje in drugega, na plovbi in v pristanišču posvetiti delu. Opravljati morajo vsa dela, ki so povezana z ladjo in plovbo (DOOP, 1928, 461). Čeprav je zakon o zaščiti delavcev že leta 1922 določil, da bo delovni čas na ladjah uredil resorni minister za promet v sporazumu z ministrom za socialno politiko (Socialne, 1930, 36), so prvi predpisi o delovnem času izšli šele v "Odloku o urejanju pogojev dela na pomorskih ladjah Kraljevine Jugoslavije" leta 1935.

Ta je za pomorščake na ladji v času, ko je bila ladja v pristanišču ali na sidrišču, predpisal 8-urni delovni čas oziroma 48 delovnih ur na teden. Vendar pa tak delovni čas ni vedno veljal. Daljši delovni čas so imeli pomorščaki v nadzorni službi, pomorščaki, ki so oskrbovali posadko, v slučaju višje sile in ko se je zdelo delo poveljniku ladje nujno potrebno. Pomorščakom je za nadurno delo pripadala nagrada, toda tudi ta ne za delo pri oskrbi posadke ter pri zavarovanju ladje v nevarnosti. Delovni čas je bil deljen. Pravilnik je določil, da so nedelje in prazniki praviloma dela prosti dnevi. Kadar je bila ladja na sidrišču ali v pristanišču, so morali pomorščaki opravljati le tista dela, ki so bila neodložljiva. V nedeljo in za praznične dni pomorščaki niso bili dolžni opravljati dela pri natovarjanju in raztovarjanju tovora. Ta predpis pa ni veljal za ladje v rednih linijskih progah (Uredba o uredenju uslova rada na pomorskim brodovima Kraljevine Jugoslavije, Split 1935, 9-10; PAR, PO13, 29).

Delovni čas v času plovbe še ni bil predpisan, pa tudi sicer je delovni čas kljub odloku ostal v rokah delodajalcev. Osebj stroja je na morju ali v pristanišču delalo v povprečju 8-10 ur, osebj krova pa do 12 ur dnevno na plovbi in 8 ur v pristanišču. Kuharji in strežniki niso imeli določenega delovnega časa. Pogosto so delali neprekinjeno ves dan. Tudi častniki niso imeli omejenega de-

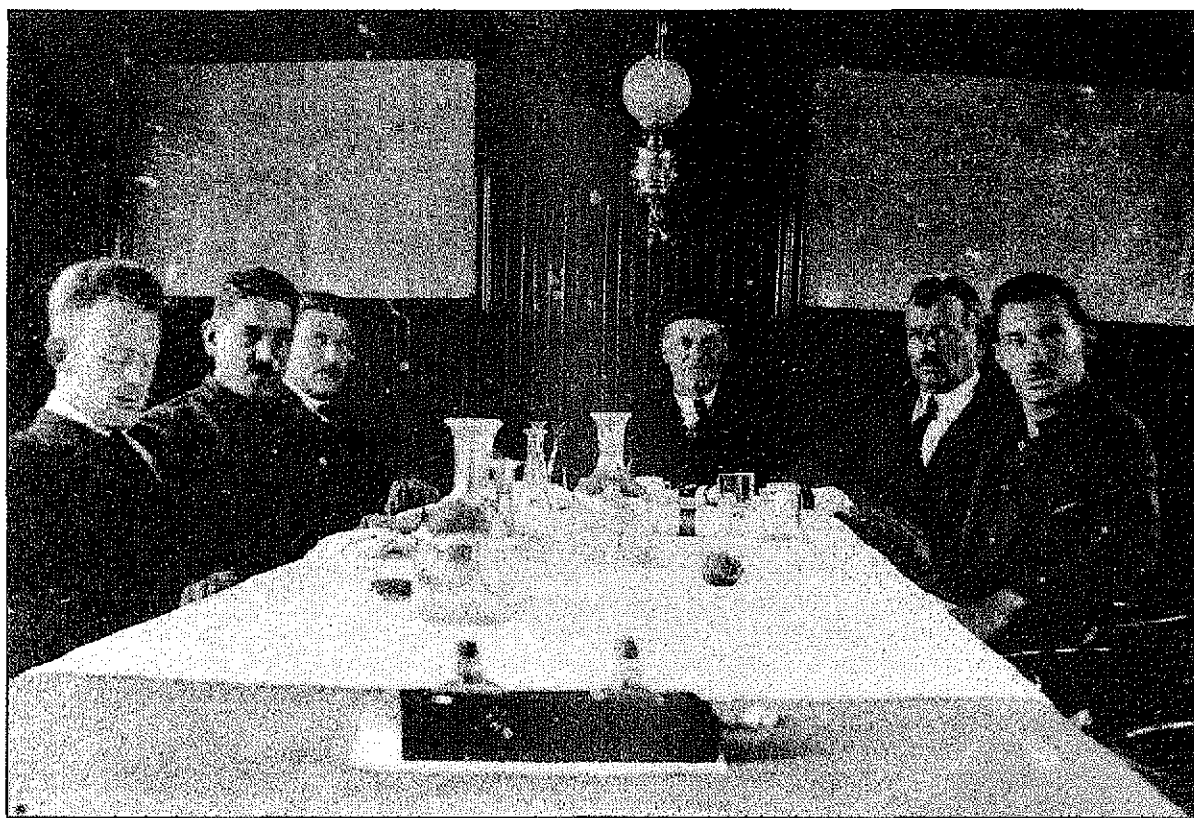
lovnega časa. Na mnogih ladjah dolge plovbe so delo opravljali še vedno v dveh izmenah oziroma 12 ur dnevno, v prostem času pa so opravljali še različna pisarniška dela ali celo delo navadnih mornarjev.

V pristaniščih je posadka v času natovarjanja in raztovarjanja delala po ves dan. Na ladjah male obalne plovbe je bil delovni čas pomorščakov še daljši. Osebj stroja je delalo tudi po 12 ur dnevno, osebj krova pa je moralo biti na razpolago ves dan. Za večino so bili na ladji delavniki tudi nedelje in prazniki. Pomorščaki so morali tudi tedaj opravljati vsa dela, ki so bila povezana z navigacijo in varnostjo ladje. Ker ni bilo odloka, ki bi določil delovni čas, je bilo tudi nadurno delo neplačano (Uredba o uredenju uslova rada na pomorskim brodovima Kraljevine Jugoslavije, Split 1935, 9-10, PAR, PO 13, 29).

Odlok iz leta 1935 je določil, da mora delovni čas na ladjah v času plovbe urediti ministrstvo za promet v posebnem pravilniku. Ta je izšel šele leta 1938 (Pravilnik o uredenju i rasporedu radnog vremena na pomorskim trgovačkim brodovima Kraljevine Jugoslavije). Določil je, da morajo častniki palube v času plovbe na ladjah nad 2500 BRT v dolgi in veliki obalni plovbi opravljati stražo v treh izmenah. Tudi moštvo krova je moralo stražiti v treh izmenah, delovni čas pa v času plovbe in na dan odhoda oziroma prihoda ni smel presegati 64 ur na teden. Delovni čas osebj krova, ki niso bili uvrščeni med stražo, je moral trajati 8 ur dnevno oziroma 48 ur tedensko. Tudi delovni čas osebj stroja je bil na plovbi razdeljen v več izmen. Na ladjah obalne plovbe je bilo delo moštva krova in moštva stroja razdeljeno v dve izmeni, na ostalih ladjah pa v tri. Na ladjah male obalne plovbe je bilo lahko delo tudi enozmensk. Pomorščakom v splošni službi so odmerili prosti čas. Ta je moral trajati najmanj 8 ur neprekinjeno, razen tega so jim pripadale še 4 ure za prehranjevanje in telesno nego. Delovni čas otrok do 16 leta starosti ni smel v nobenem primeru presegati 8 ur, prav tako pa otroci niso smeli delati ponoči (od 22. do 5. ure) (POUIR, 1938, 806-808). Straža se je običajno menjavala na 4 ure, telegrafisti pa so se, kot se spominja Dušan Ivančić, menjali vsaki 2 uri.

Kljub novemu pravilniku pa je življenje na ladji še vedno potekalo po starem. Nadurno delo je bilo dovoljeno, vendar pa ga delavcem kljub določbam v pravilniku običajno niso plačali. O nadurnem delu je odločal kapitan.

Mnogim pomorščakom se je zdelo nadurno delo neizogibno, saj je moralo biti delo vedno opravljeno. Sprejemali so ga kot del poklica. Ker so bili prisiljeni mesece in mesece prebiti na ladji, jim je nadurno delo celo krajšalo čas, toda zanj so hoteli dobiti ustrezno plačilo ali daljši dopust. To pa se navadno ni zgodilo. Delodajalci so to opravičevali s svojim slabim finančnim stanjem, ter pomorščake prepričevali, da so njihove plače boljše kot plače italijanskih pomorščakov (PAR, PO 13, 29).



*Častniška jedilnica na ladji Nemanja ladijske družbe Jugoslavenski Lloyd leta 1936 (Fototeka Pomorskega muzeja "Sergej Mašera" Piran).*

*Dining-room for the officers on the Nemanja ship owned by a Jugoslavenski Lloyd shipping company in 1936 (Photo collection of "Sergej Mašera" Piran).*

Delovenemu času se je postopoma prilagodil tudi urnik prehranjevanja. Pravilnik o prehrani, stanovanju posadke in urejanju zdravstvene službe na pomorskih ladjah Kraljevine Jugoslavije je leta 1938 potrdil dotlej ustaljen urnik prehranjevanja. Ta se je razlikoval v luki in na morju, vendar so imeli pomorščaki vedno tri glavne obroke; zajtrk, kosilo in večerjo. Ko je ladja stala v pristanišču, je bil zajtrk med 7. 30 in 8. uro, kosilo med 12 in 13. uro, večerja pa je bila ob 18h. Med plovbo so najprej jedli pomorščaki, ki so bili tedaj v službi. Obroke so imeli ob 7.30, 11h in 17.30. Ostali so zajtrkovali ob 8h, kosili ob 12h večerjali pa ob 18h. Ob 15h so dobili pomorščaki črno kavo s piškoti.

#### **PROSTORI, NAMENJENI PREHRANJEVANJU POSADKE**

Na ladjah je bilo običajno več jedilnic, ki so bile različno opremljene in prilagojene socialnemu statusu pomorščakov. Pomorščaki so imeli jedilnice običajno v bližini svojih kabin. Častniki krova, kapitan in včasih radiotelegrafist so imeli prostore pod komandnim mostom. Tu so imeli tudi svojo skupno jedilnico, ki je bila razmeroma lepo opremljena. Na oknih so visele zavese,

tla pa so bila vsaj praviloma prekrita s preprogo. V jedilnici je bila običajno velika miza iz lakiranega lesa, ki je bila prekrita s povešenim prtom, okoli nje pa so bili stoli in kanape iz lakiranega lesa, na nekaterih ladjah so bili oblazinjeni in oblečeni v zamet. V kotu jedilnice je bila še lesena omara. Častniki stroja so imeli podobno opremljeno jedilnico. Tudi v njej je bila velika in s povešenim prtom pregrnjena miza. S častniki stroja so običajno jedli tudi radiotelegrafist, strežnik, kadetje in vajenci. Na nekaterih ladjah pa so imeli vsi častniki skupno jedilnico. Tedaj so sedeli na eni strani mize častniki stroja, na drugi pa častniki krova.

Bivalni prostori mornarjev, krmarjev, premogarjev in kurjačev so bili v spodnjem delu ladje, običajno pod premcem, redkeje pa pod krmo. Na eni strani so imeli prostore mornarji in krmarji, na drugi pa premogarji in kurjači. Med njihovimi prostori sta bili tudi ločeni jedilnici. V prvi so se prehranjevali mornarji in krmarji, v drugi pa premogarji in kurjači. Jedilnici se med seboj nista razlikovali. V njih so bile navadno po ena velika podolgovata lesena miza ter po dve leseni klopi. V jedilnici mornarjev in krmarjev so na eni strani mize sedeli krmarji, na drugi pa mornarji. V jedilnici pre-



mogarjev in kurjačev so na eni strani mize sedeli premogarji, na drugi pa kurjači. Skromno opremljeni jedilnici sta bili brez prtov in pogrinjkov, brez preprog in okenskih zaves.

Za pomorščake je bila pomembna tudi lega kuhinje. Ta je bila običajno na sredini ladje, kar je bilo za člane nižje posadke neugodno, saj so imeli od svoje jedilnice do kuhinje dugo pot (Generalni načrti ladij, popisi ladijskega inventarja ..., PAR, PO 13, 48, 49, 50, 179).

Kuhinja je bila kuharjev delovni prostor. Njena oprema pa ni bila pomembna le za njegovo udobje, temveč tudi za kakovost jedi. Pravilnik o prehrani in stanovanju je leta 1938 predpisal, da mora biti kuhinja na glavnem krovu ali takoj pod njim. Morala je biti dovolj velika in zračna. Stene kuhinje so morale biti do višine 1,5 m obložene z belimi keramičnimi ploščicami in pobarvane z emajlno barvo, na pod pa so bile položene proti ognju odporne ploščice, ki so se dale z lahkoto čistiti.

Na ladji Aleksander 1. je bila kuhinja opremljena z dvema nepremičnima delovnima mizama s predali, železno shrambo za premog in štedilnikom na drva. Na štedilniku in ob njem sta bila dva žezlja za poravnavanje ognja, raženj, lopatica za premog in drugo. V kuhinjo je bila napeljana voda. Prostor sta osvetljevali dve električni luči, v njem pa sta bili še dve petrolejki. Podobno je bila opremljena tudi kuhinja na ladji Carica Milica. Ker pa vanjo ni bila napeljana voda, so jo morali hraniti v rezervoarjih s pipo. Poleg omenjenega je k opremi ladijske kuhinje sodila še cela vrsta kuhinjskih pripomočkov; od železnega kotla, loncev, ponev s pokrovi, železnega vedra, zajemalk, nožev, vilic, žvrkelj, jeklenega brusa, tolkača za meso, odpiralca za pločevinke, strgala za krompir, lesenega pladnja do železnega ražnja, lesene mize za testenine, skupinskih krušnih žigov, železnega ražnja za kavo, železnega strojčka za kavo, strojčka za mletje mesa in drugega (Generalni načrti ladij, Inventarji ladij, PAR, PO 13, 48, 49).

## JEDILNIK

Nekateri pomorščaki se spominjajo, da je kuhar kuhal posebej za člane višje posadke in posebej za člane nižje posadke, drugi pa trdijo, da so častniki dobili le večje obroke in pri kosilu krožnik mesa več. Glede na to, da so jedilnike pisali posebej za ene in druge, je verjetno resnica nekje vmes. Vsekakor so častnikom ponudili boljšo hrano. Tudi krušni žigi dokazujejo, da so kruh pekli za različne skupine in ga, da se ne bi pomešal, označili z žigom posameznih skupin. V kuhinji ladje Carica Milica so hranili 9 skupinskih krušnih žigov (Inventarji ladij, PAR, PO 13, 49).

Vsi glavni obroki na ladji, tudi zajtrk, so bili krepki. Pomorščakom so pogosto ponudili tople jedi (golaž, vampe, klobaso...).

V tedenskem jedilnem listu ladje Carica Milica, ki ga

je leta 1939 v Liverpoolu podpisal kapitan ladje, je nižja posadka - osebje krova in stroja za zajtrk vedno dobila kavo, ob tem pa so v nedeljo dobili še ocvrto jajce s krompirjem. Če jajc ni bilo, jih je nadomestil golaž. Ostale dneve so si sledili prvi dan sir, druge dni pa vampi, losos in jetra (PAR, PO 13, 29).

V različnih pogodbah in pravilnikih so se jedilniki nekoliko razlikovali, vendar so bili podobni. Pogodba o zaposlitvi (Ugovor o zaposlenju posade na brodove duge i velike obalne plovitbe) je predpisala obroke za častnike ter obroke za podčastnike in moštvo. Zajtrk častnikov in ostale posadke je poleg kave vseboval sir, sardele ali losos, jajca pa le, če so jih lahko kupili po določeni ceni (PAR, PO 13, 29). Po kolektivni pogodbi iz leta 1939 je častnikom zjutraj pripadala kava, za zajtrk pa izmenično biftek, dve jajci, maslo in marmelada, losos ali sardine. Nižji posadki so po pravilniku pripadali poleg čaja ali kave še slane sardele, losos, sir, salama ali drobovina (jetra ali pljuča).

Kosilo je navadno vsebovalo juho ter meso ali ribe s prikuho (krompirjem, rižem ali testeninami). Nekaj dni po odhodu iz pristanišča je bila na jedilniku sveža solata. Ker pa se je ta po nekaj dneh pokvarila, so jo nadomestili s kislim zeljem ali repo. Večkrat so pomorščaki jedli tudi fižol, sočivje in suho meso, ki so ga lahko na ladji dolgo hranili. Častniki so dobili običajno tudi kavo ter včasih sadje ali sladico. Nižja posadka je dobila slednje le ob nedeljah in praznikih.

Kosilo osebja krova in stroja na ladji Carica Milica je bilo leta 1939, sodeč po jedilnem listu, izredno enolično. V nedeljo so bile na jedilniku testenine z mesno omako (paštašuta), v ponedeljek so pomorščakom ponudili juho z rižem ter kuhano meso z dvema prilogama, v torek juho s testeninami ter kuhano meso z dvema prilogama, v sredo grahovo juho ter dunajski zrezek z dvema prilogama, v četrtek pa juho z rižem ter kuhano meso z dvema prilogama. V petek je bilo kosilo brez mesa. Na jedilnem listu je bila juha s testeninami, nato pa bakala ali riba s solato, a slednje le, če je bila ladja v pristanišču. Sobotno kosilo je bilo spet tako kot večino dni v tednu. Juhi z rižem je sledilo kuhano meso z dvema prilogama. Sodeč po jedilnem listu, so pomorščaki štirikrat na teden jedli kuhano meso, ki je bilo morda različno, najverjetneje pa so prve dni po odhodu iz pristanišča pogosteje jedli kuhano sveže meso, nato pa vedno pogosteje kuhano sušeno ali konzervirano meso. Priloge so bile bolj raznolike. Kuharji so izbirali med rižem, testeninami in krompirjem (PAR, PO 13, 29).

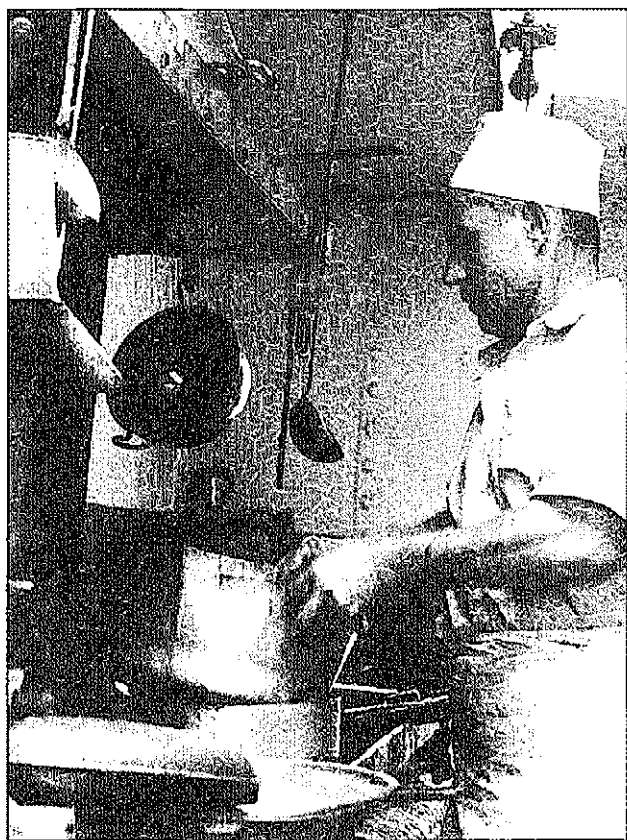
Kaj pa so določali različni pravilniki iz tega obdobja? V pogodbi o zaposlitvi... je bil za kosilo podčastnikov in nižje posadke predpisan naslednji jedilnik.

Ponedeljek: juha z rižem ter meso iz juhe s krompirjem ali sočivjem

Torek: juha s sočivjem (mineštra) ter bakala s solato

Sreda: juha s testeninami, meso iz juhe s prilogo

Četrtek: juha z rižem in kuhano meso s prilogo



**Kuhar na ladji Trepča ladijske družbe Jugoslavenski Lloyd med letoma 1935 in 1938 (Foto: Dušan Ivančič, Fototeka Pomorskega muzeja "Sergej Mašera" Piran).  
The cook on the Trepča ship owned by a Jugoslavenski Lloyd between 1935 and 1938 (Photo: Dušan Ivančič, Maritime Museum "Sergej Mašera" Piran photo collection).**

Petek: juha s sočivjem (mineštra) in bakala s solato

Sobota: juha z rižem, in kuhano meso s prilogo

Nedelja: juha s testeninami in kuhano meso s testeninami

Tudi iz tega lahko sklepamo, da je bil jedilnik zelo enoličen.

Jedilnik častnikov je bil v Pogodbi o zaposlitvi slabše opisan. Častniki so za kosilo dobili testenine v juhi ali kot prilogo, krompirjeve svaljke, rižoto in krožnik mesa z dvema prilogama (PAR, PO 13, 29).

Kolektivna pogodba za častnike je določila nekoliko boljše kosilo. To naj bi se pričelo z juho s testeninami, rižem ali podobnim, temu pa naj bi sledila dva krožnika mesa z dvema prilogama. Meso je bilo lahko goveje, telečje, svinjsko, jančje, piščančje ali meso druge perutnine. Če sta bila za kosilo dva krožnika mesa, je moral biti eden izmed njiju pečenka ali podobno (pomorščaki so se spominjali, da so jim pogosto postregli z zrezki). Kadar je ekonom lahko dobil ribe, so te večkrat te-

densko nadomestile meso, ko pa je na ladji zmanjkalo svežega mesa, so ga lahko nadomestili s suhim mesom ali piščanci. Kot dodatek mesu je lahko služila raznovrstna sveža zelenjava in krompir, ko pa je sveža zelenjava pošla, so jo morali nadomestiti s suhim sočivjem (fižol, grah, leča ...) in konzervirano zelenjavo. Kot desert bi morali častniki dobiti 200 g sadja ali kompot, kar bi v času pomanjkanja lahko nadomestili s sirom. Po kosilu je častnikom pripadala tudi kava. V četrtek in nedeljo oziroma dvakrat tedensko bi morali častniki dobiti sladico. Predjed je bila na jedilniku le v nedeljo, toda tedaj so dobili krožnik mesa manj. Kot predjed je kuhar lahko ponudil šunko, salamo, mortadelo, sardine in podobno (Prilog k članu 32 kolektivnog ugovora, PAR, PO 13, 29).

Podrobneje je prehrano na ladjah urejal Pravilnik o prehrani (POIISP, 1938), ki je za častnike predlagal kosilo, ki se skorajda ni razlikovalo od kosila, ki je bilo opisano v kolektivni pogodbi, le da je pri mesnem krožniku predpisal tudi dve omaki. Za nižjo posadko pa je omenjeni pravilnik predlagal kosilo, ki bi ga sestavljala juha s testeninami, rižem ali graham in krožnik kuhanega mesa s sočivjem, bakala, jetra ali pljuča, v pristaniščih pa tudi solata. Ob nedeljah naj bi bila glavna jed pečenka s solato. Podčastnikom je poleg tega dvakrat tedensko pripadala pečenka, v nedeljo pa tudi sladica. Ker ta pravilnik ni natančno določil količine hrane, so ga zamenjali z novim. Ta je natančneje določil količino hrane, ki jo mora dobiti član posadke dnevno, ter povešal količino kruha in nekaterih drugih jedi.

Večerja je bila navadno topel obrok. Bila je nekoliko manj obilna kot kosilo. Jedilnik za častnike, predpisan v pogodbi o zaposlitvi, je vseboval testenine v juhi ali samostojno ter krožnik mesa s prilogo. Ob nedeljah in v pristaniščih je dovoljeval tudi hladno večerjo. Večerja za podčastnike in nižjo posadko bi morala vsebovati meso z omako in krompirjem, dvakrat tedensko testenine z mesom, enkrat na teden rižoto z mesom, krompirjev golaž, meso s krompirjem (ragu) in v nedeljo rižoto z mesom ali hladno večerjo (PAR, PO 13, 29).

Kolektivna pogodba je za častnike predpisala nekoliko obilnejšo večerjo. Ta naj bi poleg prvega krožnika (testenine, rižota, rezanci, mineštra, umetna juha ali podobno) vsebovala glavno jed (pečenka, biftek, ribo ali podobno) z dvema prilogama. Kot desert pa bi morali častnikom ponuditi še 150 g sadja in črno kavo. Črna kava je častnikom pripadala tudi ob menjavi straže. Kruha bi morali imeti častniki, kolikor bi ga želeli, vina pa vsak 3/4 litra na dan.

Jedilnik za nižjo posadko ladje Carica Milica (Razpored hrane za momčad palube i strojaje s/s Carica Milica) je leta 1939, sodeč po napisanem, še presegal zgoraj omenjene predpise. V nedeljo so večerjali fižolovo juho ter biftek s solato. Zelena solata je bila na jedilnem listu v lukah, kadar pa je bila ladja na morju, so jo na-

domestili z drugo solato, tako, ki so jo na ladji brez hladilnikov lahko dolgo hranili. Ostale dneve so pomorščakom ponudili juho s testeninami ter polpete s krompirjevim pirejem; rižoto ter biftek z zelenjavo; mineštro ter meso s solato; testenine ali krompirjeve svaljke ter biftek s prilogo; fižolovo juho ter krompirjev ragu in grahovo juho s praženim kruhom ter golač (PAR, PO 13, 29).

Jedilnik je pisal kapitan ladje Carica Milica, ob njegovem podpisu pa sta še dva podpisa, po vsej verjetnosti podpisa predstavnikov nadzorne službe za prehrano, zato se nanj lahko zanesemo. Sicer pa tak jedilnik potrjujejo tudi pričevanja informatorjev.

Vendar pa iz jedilnih listov ni mogoče razbrati, kakšnega okusa je bila hrana v resnici, saj je bila, kot sem že omenila, odvisna od kuharjeve sposobnosti ter od količine in kvalitete hrane, ki so jo hranili na ladji. Če bi poznali te jedilne liste, bi se lahko čudili pritožbam pomorščakov nad hrano in pogostim stavkam, ki so bile prav tako povezane z zahtevami po izboljšanju hrane. Ker je kuhar varčeval, je nemalokdaj pripravil hrano, ki je bila že pokvarjena. Tedaj so bile po besedah informatorjev najbolj vesele ribe, ki so pojedle v morje zmetane obroke, pomorščaki pa so ostali lačni.

Na jedilnih listih ni bila zabeležena velikost obrokov. Ti so bili nemalokdaj majhni, tako da se pomorščaki kljub na videz dobri ponudbi niso mogli najesti. Prav zaradi tega so predstavniki pomorščakov zahtevali, da se v predpise o prehrani vnese tudi količina hrane, ki bi jo morali pomorščaki dobiti na dan. Pravilnik o prehrani iz leta 1938 (POIISP, 1938, 762) je predpisal, da morajo na dan dobiti najmanj 800 gramov kruha, 600 gramov prepečenca ali 500 gramov moke. Poleg tega je pomorščaku pripadalo najmanj 400 g mesa, 200 g konzerviranega mesa, 350 g svežega svinjskega mesa, 275 g sušenega svinjskega mesa, 400 g svežih rib ali 250 g bakalaja. Predlog previlnika o prehrani, ki pa ni bil sprejet, je predlagal, da dobi nižja posadka na ladjah dolge in velike obalne plovbe namesto 500 g kruha 250 g prepečenca (PAR, PO 13, 29).

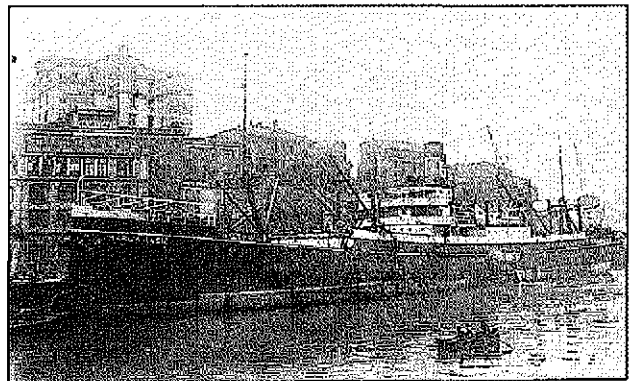
Vsakemu pomorščaku na parniku je pripadalo 10 litrov vode, a lastniki so štedili tudi pri vodi, ki so jo natovorili v luki. V času pomanjkanja vode so jo lahko pomorščaki porabili le 2 litra. Pomorščakom nad 18 leti je pripadalo 0,5 litra vina, kurjačem pa 0,75 litra (PAR, PO 13, 29). Na nekaterih ladjah so pomorščaki dobili vino po dogovoru, na drugih so dobili mornarji po kosilu pol litra vina, višja posadka pa je imela na mizi dva vrča vina. Odmerjeno količino vina so pomorščaki dobili pri kosilu, toda če so hoteli vino piti tudi po večerji, so si ga morali shraniti. Navadno so spili dva deci vina po kosilu in 2 do 3 deci po večerji. Pomorščaki, ki še niso imeli 18 let, so morali namesto vina dobiti 100 g prepečenca. Tisti, ki vina niso popili, so zanj dobili denarno nadomestilo. Nekateri po-

morščaki se spomnijo, da so v tropskih krajih dobili tudi pol litra ruma na teden. V kolektivni pogodbi je ta količina znašala 3/4 litra. Sicer pa je tedensko pripadalo vsakemu pomorščaku 800 gramov sočivja (fižol, grah, bob...), 3000 g sadja, 3500 g krompirja, 300 g riža, 1200 g testa, 500 g masti, olivnega olja ali slanine, 250 g sira, 450 g sladkorja, 125 g kave, 40 g čaja, 2 jajci ter začimbe, sol, čebula in kis po okusu (KU 1938, 19-21).

Količina hrane, ki jo je moral dobiti pomorščak, je bila določena tudi v Pogodbi o zaposlitvi. Ker je bila ta napisana pred Pravilnikom o prehrani, so bile v njej določene količine hrane znatno manjše. Pomorščaku je pripadalo 3500 g kruha tedensko oziroma 500 g dnevno. Tega je bilo mogoče nadomestiti z 2100 g prepečenca tedensko. Pomorščak je moral dobiti še 1975 g mesa ali drobovine, 200 g bakalaja, 1955 g testenin, riža, sočivja in polente, 1400 g zelja, kislega zelja ali repe za juho in drugo, 2100 g krompirja, 400 g masti, slanine ali olja, 100 g surove kave, 400 g sladkorja, 30 g čaja, 200 g sira in 30 g sardel. Častniki so morali dobiti v pristanišču 250 g sadja dnevno, kadar sadja ni bilo, pa 5 dkg sira. Častnikom je pripadalo še 1/4 skatle konzerviranega mleka. Vsa posadka je morala dobiti tudi 50 g lososa tedensko. Ko je bila na jedilniku zelenjava, so količino krompirja zmanjšali za 100%. V primeru pomanjkanja določenega živila je pogodba dovoljevala nadomestilo tega z drugim (PAR, PO 13, 39).

Količino porabljene gorčice, soli, kisa, čebule in podobnega je lahko kuhar določil sam. Po besedah Zorka Tavčarja so znali mnogi kuharji to izkoristiti. Na ladji Zvir je na primer kuhar dodajal minimalne količine kisa in olja, tako da je odprtino steklenice prekril s prstom.

Verska in narodnostna sestava zaposlenih običajno ni vplivala na sestavo jedilnika. Jugoslovanski pomorščaki so bili večinoma katoliške veroizpovedi, zato je



*Parnik Marija Račić ladijske družbe Jugoslavenski Lloyd okoli leta 1936 (Fototeka Pomorskega muzeja "Sergej Mašera" Piran).*

*Marija Račić steamer of Jugoslavenski Lloyd shipping company around 1936 (Maritime Museum "Sergej Mašera" Piran photo collection).*

kuhar upošteval njihove prehranjevalne navade. Upošteval je krščanske poste. Pomorščaki so bili večinoma Hrvatje. Na posameznih ladjah sta bila le do dva Slovenca, Srbov pa je bilo še manj. Ker so bili tudi kuharji večinoma Dalmatinci, je bil temu ustrezen tudi jedilnik, sicer pa prehrana na ladji ni imela izrazitih lokalnih značilnosti.

Spremembe v prehranjevanju so nastale šele v času 2. svetovne vojne. Tedaj je število jugoslovanskih pomorščakov, ki so bili pripravljene službovati na jugoslovanskih ladjah, zelo upadlo. Ladjarji so morali zaposliti tujo delovno silo, in na ladjo so prišli Poljaki, Afričani, Filipinci, Indijci in drugi. Ladjarji so sicer raje zaposlovali Evropejce, s katerimi se je posadka lažje sporazumevala, ki jih je združevala krščanska veroizpoved in ki so imeli podoben način prehranjevanja. Ker pa se je posadka večkrat zmanjšala tudi v tujini in je ladja potrebovala novo delovno silo, so morali ladjarji zaposliti tudi prebivalce drugih kontinentov. Ti pa so pripadali bolj oddaljenim kulturam, zato so bile drugačne tudi njihove prehranjevalne navade. Mnoge je pri tem omejevala tudi vera. Vse to je moral upoštevati tudi kuhar. Po pričevanjih informatorjev je bilo najtežje ugoditi Indijcem, ki jim je kuhar najpogosteje kahal jedi z rižem. Sicer pa so bili kuharji tudi iznajdljivi in so včasih tujce tudi prevarali in jim ponudili hrano, ki jo je jedla ostala posadka.

### PREHRANJEVALNE NAVADE IN PRAVILA

Tudi pri prehranjevanju so se morali pomorščaki prilagajati ustaljenim pravilom, ki so se dolga leta oblikovala in ohranjala na ladjah. Ohranjala so razlike med višjo in nižjo posadko.

Nižja posadka je sedela za leseno, nepogrnjeno mizo in na lesenih neoblazinjenih klopeh. Uporabljala je jedilni pribor iz alpake. Tudi zajemalke, krožniki in podstavki so bili po vsej verjetnosti kovinski. Pepelniki so bili iz alpake, stojalo za serviete pa iz aluminija. Na vsaki mizi je bil običajno vrč vode (Ladijski inventarji, PAR, PO 13, 49).

Mornarji, krmarji, premogarji in kurjači so hodili po hrano sami. Pogosto so šli kot vojaki v vrsti po eden s skodelo ali krožnikom do kuharja, ki je bil v kuhinji na sredini ladje. Pot do njega je bila dolga in pogosto so pomorščaki med potjo izgubili ali polili del obroka. Najhuje je bilo v slabem vremenu, ko so se pomorščaki v jedilnico vrnili tudi vsi premočeni. Pogosto pa so po hrano hodili le dežurni pomorščaki. Kosilo so prinesli v jedilnico v vedrih, tu pa so si jo pomorščaki razdelili. V obeh primerih, zlasti pa seveda v prvem, so pomorščaki navadno pojedli hladne obroke, kar je še poslabšalo okus hrane in zmanjšalo tek pomorščakov.

Običajno so pomorščaki po kosilu in po večerji spili 2-3 dcl vina. Popivanje med pomorščaki ni bilo pogosto

in tudi alkoholiki so bili med posadkami redki. V večjih količinah so pomorščaki pili alkohol le občasno, zlasti ob osebnih in državnih praznikih. Tedaj jim vino, ki so ga dobili na ladji, ni zadostovalo, zato so si ga priskrbeli sami. Pogosto pa so si kupili tudi pivo ali žgane pijače.

Jedilnica častnikov se je od jedilnice članov nižje posadke močno razlikovala in tudi vzdušje v jedilnici je bilo drugačno. Častniki so imeli s prti pogrnjeno mizo. Na njej so bile tudi serviete, vrč za vodo, keramični krožniki, keramične skodelice za kavo, čaj in juho ter stekleni kozarci. Jedilni pribor je bil iz alpake, noži pa so imeli na nekaterih ladjah črne ali bele ročaje. Častniki so uporabljali navadne nože, nože za desert, navadne vilice in vilice za desert ter žlice za juho, žličke za desert in manjše žličke za kavo. Na mizi je bila tudi posoda za kruh, solnica in stekleničke za olje in kis (Ladijski inventarji, PAR, PO 13, 49; APM). Častnikom so juho prinesli v jušniku, nato pa jim jo je natakar nalil v skodelice za juho. Tudi glavne jedi je natakar prinesel na skupnem pladnju in jih v jedilnici razdelil med častnike.

Častniki so v veliki meri upoštevali pravila lepega obnašanja. Paziti so morali, da v jedilnici niso bili neprimerno oblečeni. Morali so biti olikani in spoštljivi, zlasti do častnikov višjega ranga. Med jedjo so se navadno pogovarjali, toda pogovor med njimi ni bil tako sproščen, kot med člani nižje posadke, še zlasti, če je bil med njimi tudi poveljnik.

Poseben pomen je imela prehrana med prazniki, saj so se zlasti osebni prazniki pomorščakov od običajnih dni ločevali prav po prehrani. Pomorščaki so praznovali osebne, verske in državne praznike. Pravilnik o praznikih (Pravilnik o svetkovanju blagdana), ki je izšel aprila leta 1937, je med praznike poleg državnih in verskih praznikov štel tudi nedelje. Med državne praznike sta po pravilniku sodila rojstni dan Nj. V. Kralja in dan združitve. Med verske praznike so sodili katoliški prazniki (novo leto, trije kralji, Marijin praznik, vsi sveti, sv. Nikolaj in božič), pravoslavni prazniki (bogoavljanje, sv. Sava, veliki petek, velika Gospojina, sv. Nikola in božič), muslimanski prazniki (ramazan bajram, kurbak bajram) ter krsna slava, za vse, ki so jo praznovali (POSB, 1937). Toda ker so bili na ladjah predvsem katoliki, so pomorščaki poleg osebnih in državnih praznikov praznovali predvsem katoliške praznike. Najpogosteje so praznovali godove, redkeje pa rojstne dneve. Tedaj je za dodatno pijačo (vino in rum) poskrbel slavljenec. Za državne in verske praznike, ko je bilo tudi delo pomorščakov skraćeno na minimum, sta za boljšo hrano poskrbela ekonom in kuhar, čeprav predpisi tega niso zahtevali. Ti prazniki so bili obeleženi predvsem z boljšim kosilom, ob nekaterih verskih praznikih pa je kuhar po svoji moči pripravil jedi, ki so bile za ta praznik običajne. Pust so pomorščaki obeležili s kroštolami in vinom, pomorski krst pa se je zaključil z vinom, rumom, piškoti in drugimi sladicami. Sicer pa so

bile praznik v mašem tudi nedelje, ko je dobila posadka poleg ostalega sladico, pozneje tudi piščanca, pa tudi sicer je bil ob nedeljah obrok običajno kvalitetnejši, čeprav so predpisi ob nedeljah dovoljevali tudi mrzle obroke.

### ZAKLJUČEK

Po koncu 2. svetovne vojne so se življenjske razmere na ladjah, tudi na področju prehrane, znatno izboljšale. Slovenski pomorščaki so odtlej piluli pretežno na ladjah slovenskega ladjarja Splošne plovbe Piran. Na teh ladjah sta bili le po dve jedilnici oziroma dva salona. V prvi so jedli častniki, v drugi pa ostalo moštvo. Jedilnici se po opremljenosti v bistvu nista razlikovali. Tudi obroki častnikov in moštva se med seboj niso razlikovali.

Običajno so imeli hladne zajtrke. Pomorščaki so se lahko najedli po mili volji, saj količina ni bila več omejena. Izbirali so lahko med različnimi vrstami salam, sirov, različno konzervirano hrano, jajcem s slanino in podobnim.

Kosilo se je pričelo z juho, enolončnico ali hladnim

narezkom, nadaljevalo pa z glavno jedjo, ki je vsebovala meso, prilogo, prikuho in solato. Za poobede je bilo najpogosteje na mizi sadje, zlasti ob nedeljah in praznikih pa sladica. Za kosilo so pomorščaki imeli na izbiro le eno jed, vendar pa se spominjajo, da so mnogi kuharji poznali njihove želje in jih običajno tudi upoštevali. Če jih obrok ni nasitil, jim je kuhar postregel z dodatkom.

Popoldanska malica je bila ob 16<sup>00</sup>. Tedaj so pomorščakom postregli s čajem ter piškoti ali hladnim narezkom.

Za večerjo so lahko izbirali med dvema jedema. Večerja je bila običajno prav tako obilna kot kosilo in se od njega mnogokrat ni razlikovala, na nekaterih ladjah pa so pomorščakom včasih ponudili tudi pizzo, ocvrt sir, školjke in drugo. Sicer pa so si lahko včasih pomorščaki večerjo tudi sami pripravili.

Vendar pa tudi danes vsi pomorščaki s prehrano niso zadovoljni. Vse okuse je težko zadovoljiti. Tudi kuharji so še dandanes različni. Pomorščaki trdijo, da nekateri kuhajo bolje, drugi slabše, nekateri pripravljajo zelo enolično hrano, drugi pa jim ponudijo tudi različne posebnosti.

## NO FOOD NO WORK. NOURISHMENT OF THE SEAMEN ON MERCHANT SHIPS OF THE YUGOSLAV KINGDOM

Bogdana MARINAC

Maritime Museum "Sergej Mašera", SI-6330 Piran, Cankarjevo nabrežje 3

### SUMMARY

*In the article the author wanted to describe in detail the nourishment of seamen on merchant ships of the SHS Kingdom or the Yugoslav Kingdom respectively. Different rules regulating the nourishment are presented, including the role of individuals making decisions about food, places intended for cooking and eating, timetables, storing food, various menus, the attitudes of seamen to food etc. The health, state of mind, mood, morale, discipline and indirectly also the quality and work efficiency of the employed often depended on food. The nourishment was a reflection of social differences within the crew and was adapted to special conditions on board. The quantity and quality of meals depended on food, which was loaded on ship, on its storage, amount of money spent on food, cook's abilities and his honesty and many other things. The meals of an individual seaman also depended on his job and position held on the ship. The difference between the food of the higher and lower crew was particularly obvious. The difference was not only in the quantity, but also in the quality, as the members of the higher rank received bigger meals of higher quality. Not only the crew, but also the officers often complained about food. The reasons stemmed from the difficulties in storing the food, especially on long voyage ships, low income of the ship owners, which was reflected in all areas of life on the ship and inefficient legislation.*

*The merchant navy of the SHS Kingdom at first did not have its own rules regulating nourishment on ships. Marija Terezija's old rules of State Announcement on Navigation from 1774 were in use. In the period after World War I these rules were out of date, therefore they were hardly respected. More up to date rules in the area of food on Yugoslav merchant ships did not come out until 1938. The food really improved only after the beginning of World War II. At that time the shortage of labour force due to the war forced the ship owners to comply with some demands of the seamen.*

**Key words:** shipping, navigation, merchant navy, sailors, diet, regulation, Kingdom of Yugoslavia

## VIRI IN LITERATURA

**APM** - Arhiv pomorskega muzeja "Sergej Mašera" Piran.

**Brodovlasnici** - Brodovlasnici i novi kolektivni ugovor pomoraca (1939), Jugoslavenski Lloyd, Zagreb, 156.

**DOOP** - Državni oglas o plovidbi (Editto politico di navigazione) od 25. Aprila 1774. Godine, (1929): Pomorski godišnjak Ministarstva saobraćaja Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca za 1929. godinu, Split, 427-470.

**KU (1938)** - Kolektivni ugovor zaključen između Saveza pomorskih brodovlasnika Kraljevine Jugoslavije i Stručnog saveza pomoraca Jugoslavije, 1938, Split.

**KU za časnike stroja** - Kolektivni ugovor zaključen između Saveza pomorskih brodovlasnika Kraljevine Jugoslavije i Saveza hrvatskih privatnih namještenika za sekciju časnika stroja trgovačke mornarice, 1939, Zagreb.

**KU za časnike radiotelegrafiste** - Kolektivni ugovor zaključen između Saveza pomorskih brodovlasnika Kraljevine Jugoslavije i Saveza Hrvat. privatnih namještenika za sekciju časnika radiotelegrafista trgovačke mornarice, 1939, Zagreb.

**PAR** - Povijesni arhiv Rijeka, PO 13, Generalna direkcija trgovačke mornarice, škatle 28, 29, 37, 48, 49, 50, 178, 179, 188.

**POIISP** - Pravilnik o ishrani i stanovanju posade i uređenju zdravstvene službe na pomorskim brodovima Kraljevine Jugoslavije, Službene novine, Beograd, 15. Jun. 1938, 762-769.

**Pomorska** - Pomorska enciklopedija, Zagreb, 4, 1960, 61-72.

**PONBP** - Pravilnik o najmanjem broju posade na pomorsko-trgovačkim brodovima Kraljevine Jugoslavije, Službene novine, Beograd, 8. Jun. 1938, 865-868.

**POSB** - Pravilnik o svetkovanju blagdana na pomorsko-trgovačkih brodovima Kraljevine Jugoslavije, Službene Novine, Beograd, 28. 4. 1937.

**POUIR** - Pravilnik o uređenju i rasporedu radnog vremena na pomorskim trgovačkim brodovima Kraljevine Jugoslavije, Službene novine, Beograd, 28. Jun. 1938, 806-808.

**Socialne** - Socialne zaštite pomoraca i lučkih radnika, Primorske novine, Sušak, 25. marta, 1939.

**Važna** - Važna pitanja socialne zaštite pomoraca i lučkih radnika, Delegacija pomoraca u Beogradu, Primorske novine, Sušak, 25. marta, 1939.

**Curfini, M. (1930)**: Socialno-ekonomski položaj pomoraca u našoj trgovskoj mornarici, Jadranska straža 1, Split, 1, 36-40.

**Fijo, O. (1956)**: Štrajk pomoraca 1923. Pomorstvo, Rijeka, 5, 173-174.

**Kurtini, M. (1963)**: Prehrana brodskih posada u XIX i početkom XX stoljeća na našim brodovima. Pomorski zbornik, Zadar, 1, 639-666.

**Maštruko, T. (1955)**: Odlomci iz sindikalne borbe jugoslavenskih pomoraca od 1922. do 1941. Pomorstvo, Rijeka, 7, 8, 9, 230-231, 275-276, 323-324.

**Maštruko T. (1975)**: Na svim meridijanima, Revoluciona borba jugoslavenskih pomoraca izvan domovine 1939-1945. g. Rijeka.

**Zorn, E. (1970)**: Problem prehrane pomoraca, Pomorstvo, Rijeka, 1-2, 35-36.