

Pogovor z loškim mornarjem Vladimirjem Žužkom

In memoriam

»Rodil sem se 14. julija 1920 na Mestnem trgu 21 v Škofji Loki. Osnovno šolo sem obiskoval v Škofji Loki, nato III. državno gimnazijo v Ljubljani. Ker je bila gimnazijska stavba za Bežigradom ob mojem vpisu v izgradnji, smo bili prvo leto na Beethovnovi in nato še na realki. Na novi bežigrajski gimnaziji sem naredil takratno malo maturo. V 5. razredu gimnazije sem se odločil, da bom nadaljeval študij na pomorsko-trgovski akademiji. To delno zaradi »družinske tradicije«, saj je bil moj oče višji mornariški podčastnik. (Viktor Žužek, rojen 20. 04. 1894, umrl 17. 12. 1977, je bil tajnik revolucionarnega odbora upora mornarjev leta 1918 v Boki Kotorski.) Pri odločitvi je močno pripomogel še en loški mornar, kapitan dolge plovbe Tone Perko iz Škofje Loke, ki je končal pomorsko trgovsko akademijo v Bakru leta 1932. Ta mi je na neki poletni prireditvi v Sokolskem domu govoril o prednosti te akademije, katere oficirji da obvladajo plovbo, večina tistih, ki končajo vojno pomorsko akademijo, pa ostanejo kot vojaki na kopnem. Ker sem želel biti mornar ne pa vojak, sem se torej po 5. gimnaziji odločil, da kandidiram na akademiji v Bakru.

Leta 1937 sem bil izmed številnih kandidatov sprejet med 30 gojencev Pomorsko-trgovske akademije v Bakru. To je bila mednarodno priznana šola in je spadala med najboljše, zato so se v njej šolali tudi tujci. V času mojega študija, leta 1938, je bilo na navtičnem in strojnem oddelku 154 dijakov. Poleg jugoslovanskih dijakov (med njimi 10 Slovencev) so bili med nami še štirje Čehi, en Nemec, en Holandec in en Rusin. Učni program šole je bil zelo obsežen in je v štirih letih obsegal naslednje predmete:



*Vladimir Žužek (14. 7. 1920–19. 9. 1998)
kot mornariški kadet leta 1939*

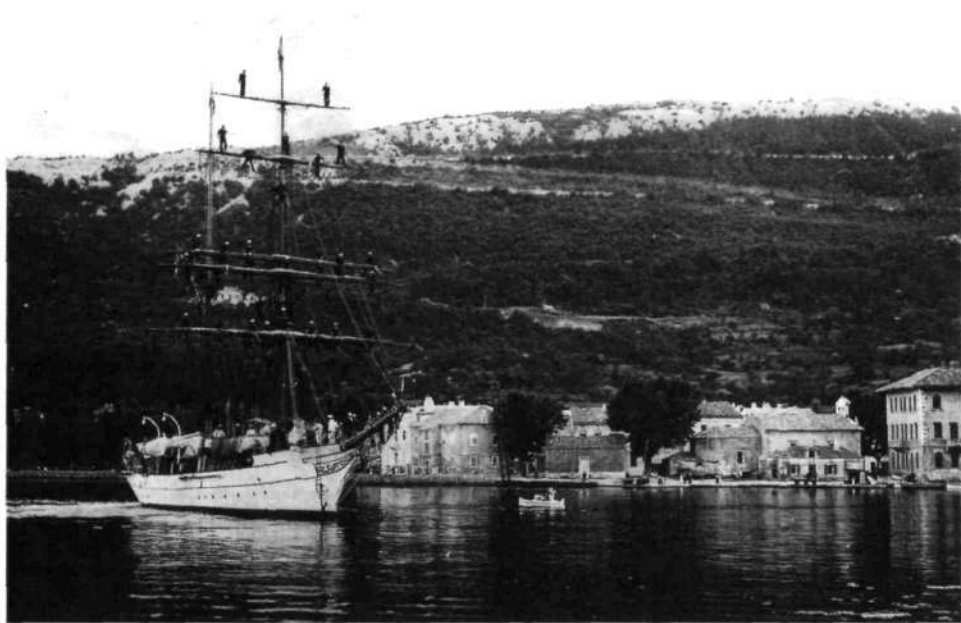
– pomorski predmeti: navtika in astronomija, meteorologija in oceanografija, gradnja in oprema ladij, ladijsko strojništvo, ladijsko manevriranje, radiotelegrafija, pomorsko pravo, mednarodni kodeksi in signalizacija, vojno pomorstvo, veslanje, mornarske veščine in ladijska higiena;

– trgovski predmeti: trgovsko pravo, menično pravo, trgovsko in brodersko knjigovodstvo, blagoznanstvo, nauk o trgovini, korespondenca;

– splošni predmeti: matematika in geometrija, opisna geometrija, fizika, zemljepis, splošna in nacionalna zgodovina, hrvaški ali srbski jezik ter dva tuja jezika, italijanščina za plovbo po Jadranu in angleščina za linijsko plovbo.

Po končani akademiji je bila obvezna praksa na ladjah dve leti, nato se je opravljal 1. državni izpit za poročnika trgovske mornarice. Po dveh letih navigacije je sledil 2. državni izpit za kapitana dolge plovbe. (Za primerjavo: današnja šola jim daje naziv inženirja pomorskega prometa). Spričevala o končanem vsakem razredu nismo prejeli po končanem pouku v maju, pač pa šele po končani plovbi. Leta 1941 sem uspešno maturiral.

Med študijem na pomorsko-trgovski akademiji smo se vsako leto trije razredi vkrcali na šolsko ladjo Vila Velebita. To je bila lepa jahta tipa brig-škuna jeklene konstrukcije in je bila druga ladja Bakarske Nautike. Imela je 275 brutoregistrskih ton, dolga je bila 35,75 m, široka 7 m, visoka 3,54 m, njen grez pa je bil 3,4 m. V osnovi je bila to jadrnica z dvema jamboroma, visokima 30 metrov, in z 12 jadri. Prvi križni jambor je imel 5 križev, drugi je bil šošni jambor. Imela je tudi parni stroj z močjo 300 KS, ki ji je omogočal hitrost 7 navtičnih milj na uro, z jadri je ob ugod-



Vila Velebita s kadeti na jamboru pred matičnim pristaniščem Bakar. Desno zgoraj kadet Vladimir Žužek.

nem vetru razvila hitrost 13 navtičnih milj na uro. Ladja je vkrcala 50 kadetov, pet profesorjev, ki so nadaljevali s poukom prenašanja znanja v prakso in posadko: komandant, prvi oficir, upravitelj stroja, strojni oficir, kurjač, trije poklicni mornarji in vodja palube »noštromo« (nostro uomo). Vila Velebita je imela pred drugo svetovno vojno svoje zadnje potovanje v juliju in avgustu 1939. Zaradi vojnih razmer je ostala zasidrana v Bakarskem zalivu. V posebno zadovoljstvo mi je, da sem bil na njeni zadnji plovbi. Leta 1941 so jo Italijani odpeljali neznano kam in je bila med vojno potopljena in je niso več našli. Še danes, po toliko letih, njeni nekdanji mornarji žalujemo za to izgubljeno imenitno šolsko ladjo.

Opravila na ladji so bila raznovrstna. Ker sem bil kot sokol dober telovadec, sem si izbral mesto na zgornjem križu, dobrih 25 metrov visoko nad palubo. To mi je zelo pomagalo, zlasti pri oceni iz mornariških veščin po končani plovbi. Nismo seveda samo stali paradno na jamborih, ampak je bilo treba nanj plezati ob močni burji in zapirati jadra. Ob lepem vremenu pa jih seveda odpirati. Tako se je dogajalo večkrat, da je padel ponoči ukaz: »Leva i desna divizija (bili smo razdeljeni na levo in desno divizijo) na zatvaranje jedara«. Precej dela je bilo tudi ob viharjih, kjer je imel vsak svojo nalogo, kaj delati in kako se vesti. Komandant Lončarič je bil izreden človek, prav tako tudi prof. Kasumović in prof. Knežević. Vsi so bili kapitani dolge plovbe, profesorji matematike in astronomije ter navtike, ki so nas dobro naučili uporabljati sekstant, pluti po kompasu in uporabljati vse navigacijske instrumente. To je bila izvrstna praksa in smo jo vsi opravljali z zadovoljstvom. Na potovanjih je bil vkrcan tudi oficir vojne mornarice, »poručnik bojnog broda I. klase«, ki nas je učil tudi določenih vojaških veščin.

Spominjam se primera z ene plovbe. Služba na komandnem mostu se je imenovala straža, ki jo je opravljal oficir straže. Ladja je imela komandanta in prvega oficirja. Ti so se izmenjevali na mostu vsake štiri ure. Mi kot kadeti smo bili občasno določeni za oficirje straže, seveda poleg rednega oficirja, ki nas je uvajal in ocenjeval naše delo. Spomnim se plovbe skozi Paški kanal. Bil sem na komandnem mostu kot oficir straže in sem moral dajati ukaze sošolcu, ki je bil na krmilu. Vso pot skozi Paški kanal oficir straže niti enkrat ni korigiral moje navigacijske odločitve. Bil sem zelo ponosen, da je bil takrat oficir straže komandant, ki mi je rekel pri izhodu iz Paškega kanala: »Bravo mladiću, kako se osjećate kao komandant?« Ravno na tej plovbi smo doživeli »ognjeni krst« iz signalizacije. Na akademiji smo se seveda učili in naučili signalizacije, obvladovali smo tudi Morsejeve znake. Signale smo lahko oddajali hitro, sprejemali pa smo jih le počasi, ker je za to potrebno dosti prakse. Ko smo zapuščali Paški kanal, smo opazili signale z vizualnimi (zrcalnimi oziroma svetlečimi) Morsejevimi znaki iz sredine velebitskega masiva, kjer je imela vojna mornarica, »obalna straža«, svojo opazovalnico za kontrolo plovbe. Kolegi so se zbrali na palubi in nihče izmed nas ni znal brati oddajanih znakov. Opazovalnica je dobro vedela, kdo smo, vendar je tako hitela z dajanjem znakov, da niti profesionallec ne bi lahko razbral sporočila. Ker sem bil oficir straže, je bila moja naloga, da rešim ta problem. Komandant mi je pomagal, sporočite »lagano«. No, opazovalnica je to razumela in v umirjenem ritmu so vprašali: »Ko ste i kuda plovite?« Vzel sem v roke signalno zastavico in ročno z Morsejevimi znaki signaliziral odgovor: »Vila

Velebita za Pag! Oddahnili smo se, ko so opazovalci z Velebita s posebnim znakom odgovorili, da je prehod prost.

Drug primer, ki mi je ostal v lepem spominu, je iz Boke Kotorske. Srečali smo se z italijansko potniško ladjo Saturnio, veliko, luksuzno ladjo, ki je prevažala Amerikance. Poleg nje smo bili kot lupinica. Pomorsko pravilo veleba, da vsaka tuja ladja, ki sreča državno ladjo s posebno zastavo v njenem morju, kar smo mi bili, to ladjo pozdravi s spuščanjem zastave na krmi. Pozdravljena ladja vrne pozdrav tudi s spuščanjem zastave na svoji krmi. Pri tem je treba paziti, da nato obe ladji hkrati dvigneta svoji zastavi nazaj na normalno višino. Komandant je dal povelje kadetu, da naj bo zelo pozoren, da izkaže čast Saturnii, da ne zamudi istočasnega spuščanja in dvigovanja zastave. Ko je bila ta protokolarna ceremonija končana, se komandant Lončarič obrne k meni z besedami: »Kolega Žužek«, (tako so nas včasih imenovali kot bodoče mornariške oficirje), »bolje biti komandant takvog broda, kao biti kralj cijelog svijeta«.

Poleg te redne šolske plovbe na Vili Velebita sem bil že med šolanjem leta 1940 vkrcan za dva meseca kot tretji oficir na potniško ladjo Bakar. Ta ladja je pozneje prva razvila zastavo nove Jugoslavije.

Naša ladja Vila Velebita je imela sicer domicil v Bakru in je bila last Bakarske pomorske akademije. Taki akademiji pa sta bili tudi v Dubrovniku in Kotoru, katerih kadeti so tudi pluli na naši ladji. Ker je bilo leta 1941 določeno, da gredo 1., 2. in 3. letnik akademije na plovbo že v maju, smo maturirali tik pred vojno aprila 1941. Tako smo bili zadnja predvojna generacija.

Ko sem se leta 1941 vrnil domov v Škofjo Loko, sem se zaposlil v Tovarni klobukov Šešir kot mezdni knjigovodja. Na pomorski akademiji niso bili samo pomorski predmeti ampak tudi predmeti trgovske akademije, kjer smo se učili dosti knjigovodstva, ki ga je bilo treba voditi tudi na ladji. Zato mi delo v prvi službi ni delalo



Rečna flota na Vrbskem jezeru

težav. Nekega dne dobim obvestilo od pristojnega urada za delo (Arbeitsamt, Loka je bila tedaj pod nemško okupacijo), da kot pomorec ne morem biti zaposlen drugje kot na morju. Dobil sem nalog, da se zglasim na Dunaju pri Donavski plovbi (Donauschiffahrtsgesellschaft). Odšel sem na Dunaj in zvedel, da je predvidena domovinska luka (Heimathafen) zame v mestu Braila na Donavi v Romuniji. Od tam plovejo ladje Donavske plovbe do Črnega morja in navzgor po Dnjepru in Dnjestru. To je pomenilo rusko fronto, saj so ladje tja prevažale vojaštvo in vojaško opremo. Nevarnosti, ki mi je grozila, me je rešil oče, ki mi je dal s seboj steklenico žganja in dve kranjski klobasi, rekoč: »Če bo kaj narobe, daj to direktorju!« To sem napravil, direktor se je zelo zahvaljeval in mi zaupal, da potrebujejo kapitana tudi na Vrbskem jezeru pri Celovcu. Na Vrbskem jezeru sem postal kapitan na turistični ladji Thalia, ki je sprejela nekako 100 potnikov, in na sestrski ladji Helios, včasih pa sem bil tudi na ladjah Stuttgart in Wiesbaden. Pri Vrbski plovbi sem imel dobro plačo, 200 RM, medtem ko sem pred tem prejemal v Šeširju 90 RM. Res pa sem plul vse dneve, tudi med prazniki in ob nedeljah.»

Julija 1943 so Vlada Žužka prišli aretirati orožniki in so ga odpeljali na naborni urad Kriegsmarine, kljub temu da je bil kot kapitan oproščen vojaške službe. Sumil je, da ga je kdo od doma ovadil. V Brestu se je vkrcal na bojno plovilo AF 10 (Artillerieflotile). To je bila močno oklepljena topnjača z 80-člansko posadko. Trije turbinski dizelski motorji so poganjali tri vijake, tako da je bila to zelo hitra in okretna ladja, kljub veliki teži in močni oborožitvi. Na premcu je imela štiricevno 2-centimetrsko protiaeronsko gnezdo (flak), pred komandnim mostom je bil top 8,8 cm, levo in desno dva avtomatska topa 3,7 cm, za komandnim mostom proti krmi en top 8,8 cm in na krmi štiricevni dvocentimetrski flak. Na levem in desnem boku so bili lanserji protipodmorniških bomb. Ladja je bila na raznih misijah, predvsem je spremljala konvoje skozi La Manche in je bila stalna tarča letalskih napadov RAF, angleškega kraljevskega letalstva, zato je bila smrtnost članov posadke, zlasti na palubi, zelo visoka. Stikov med moštvo je bilo malo, ker je bila posadka znešena od vsepovsod, pretežno iz okupiranih ozemelj. Tega nečloveškega obdobja se nerad spominja. Sam je zaradi dobrega znanja instrumentne navigacije posredoval ukaze komandanta upravljalcem strojev in orožij. Običajna »linija« je bila: Brest-Cherbourg-Le Havre-Dieppe-Boulogne-sur-Mer-Calais-Ostende-Antwerpen.

Dva dni pred invazijo v Normandijo so pluli ponoči mimo Cherbourga, ki je bil ves osvetljen od letalskega zavezniškega osvetljevanja. Vsak čas so pričakovali invazijo. Po eni izmed bitk, ko so bile cevi orožij zaradi močnega streljanja prežgane in neuporabne, so bili ob božiču 1944 v ustju reke Šelde na poti v dok antwerpenskega pristanišča bombardirani in potopljeni. Ko je bil kmalu zatem bombardiran tudi njihov arzenal, je bila njihova, z orožjem oskubljen ladja, docela uničena in potopljena. Januarja 1945 se je iz Hamburga, kjer je bil na »razpoloženju«, samovoljno napotil domov. Zaradi podobnosti njegove uniforme z železničarsko se je med potjo izdajal za železničarja in tako varno prišel domov. Doma je počakal konec vojne, ker so mu zaradi varnosti odsvetovali odhod v gozdove. V začetku maja 1945 (menda 10.) je bil nekaj časa v Ljubljanski partizanski brigadi, ko je ta na Rašici čakala na angleško invazijo.

»Po končani vojni sem šel na Reko in se javil na Jugoliniji, kjer so bili že zaposleni moji sošolci. Sprejeli so me z veseljem, da smo še živi in zdravi srečali na novih delovnih mestih. Odredili so me v planski oddelek. Ko sem nekaj časa opravljal to delo, sem razmišljal, da v pisarni lahko delam tudi v Škofji Loki ne pa na vroči Reki. Šefi plovbe so nam namreč povedali, da ni zadosti plovnih objektov in da bo treba morda nekaj let čakati na vkrcanje. Zato sem se napotil domov, kjer sem v maju 1947 šel v podružnico Narodne banke Slovenije v Škofji Loki. Leta 1968 sem v Mariboru diplomiral na Visoki ekonomsko-komercialni šoli. V banki sem delal v različnih enotah in v centrali. Upokojil sem se leta 1984 kot višji bančni svetnik.«

Pripis

Ko sem se letos spomladi z Ladom ob četrkih in sobotah dobival na tržnici, da mi je opisoval svoje nikoli pozabljeno mornarsko življenje, smo vedeli, da ne bo več dolgo med nami. Po izgubi svoje ljubljene soproge Helene pred letom in pol in po diagnozi, ki mu ni dosti obetala, ni obupal. Do konca je pogumno reševal svojo ladjo življenja, da bi bil čim dlje v pomoč tistim, s katerimi je delil ta svoj poslednji krov. Zgledna podoba kapitana.

Ob opisovanju svojih mornarskih zgod in nezgod se mi je odkril kot tenkočuten opazovalec življenja in kot eden zadnjih žlahtnih Ločanov. To je Vladimir Žužek bil v resnici, žlahtna, kar malce aristokratska pojava. V sebi je združeval celinsko pridnost in redoljubnost z mediteransko širino in toleranco. Če k temu dodamo še njegovo bankirsko natančnost ter dobrovoljno in toplo loško dušo, dobimo človeka, ki nas je bogatil.



Vladimir Žužek – dolgoletni član Muzejskega društva Škofja Loka leta 1992

Bil je ustanovni član in prvi tajnik Turističnega društva Škofja Loka v letu 1952 in njegov predsednik v letih 1962 do 1967 ter 1978–1981. Ob tridesetletnici delovanja društva je v Loških razgledih objavil izčrpen prispevek o njegovem delovanju in turizmu nasploh. Zaupal mi je, da so na njegov predlog v petdesetih letih resno razmišljali o zaježitvi potoka Suha v soteski pod Starim Dvorom. Bog ve, kakšna bi bila v tem primeru Škofja Loka danes, z jezercem namesto betonarne Tehnik na Starem Dvoru. Leta 1991 je v Loških razgledih podrobno predstavil denarnišтво na Loškem v preteklosti in sedanosti; leto prej pa se je v zborniku globoko priklonil spominu sosedu, sošolcu, prijatelja, Ločana, Pavla Hafnerja.

V Muzejskem društvu Škofja Loka je bil kot dolgoletni odbornik s svojo modrostjo, preudarnostjo in umirjenostjo

dragocen cement in lakmus obenem. Cenil je delavnost, znal je nevsiljivo pokazati na napake in je deloval izrazito pomirljivo. Novopečenega tajnika društva me je blahotno opozarjal na napake in pomankljivosti ter me vzpodbujal. Hvala ti, Lado, prijatelj za dragocen čas, ki si mi ga posvetil! S kakšno zagnanostjo in predanostjo si govoril o Placu, placarjih in o vašem domu še dva tedna pred smrtjo, ko si naju z ženo, z meščansko uglajenostjo počastil na domu. S tabo mi je Loka še bližja, še ljubša. Če mi bo uspelo o »loških mornarjih« kaj spraviti skupaj, bo to predvsem tvoja zasluga.

Dovoli, da si za konec sposodim tvojo misel, ki si jo namenil pokojnemu prijatelju Pavletu: *Dragi Lado, ne prideš več na Plac, ki si ga imel tako rad, ki ti je toliko pomenil. Prazen in puščoben je brez tebe. Manjkaš nam, Lado. Pogrešamo te. Pogreša te tudi rodna Škofja Loka.*

*Te neprostovoljne vojne epizode se ni spominjal rad. Jo pa po lastnem preudarku vključujemo v njegov življenjepis, (op. A.P. F.).