

## Kapetan Ljubo Dorčić, komandant »Makarske« i »Ljubljane«

Oni sa trgovačkih brodova u NOR-u

U osvit zore (14. maja 1945. godine) snažna eksplozija mrske mine uzdrmala je drveni pomorski gradić Bakar i s površine njegovog pitomog zaljeva povukla u dubine brod »Ljubljanu«,<sup>1</sup> tada najveći putnički brod nove Jugoslavije. Nestao je zajedno sa svojim brodom i dijelom posade i putnika i kapetan Ljubo Dorčić. I kako to obično biva poslije velikih tragedija, kao odjek ljudske savjesti i životne realnosti, prostruji u narodu najprije masovni šapat tihe sućuti, a zatim oni koji su nestali postaju bliži, draži, i znatno se više cijene nego dok su bili među nama po onome što su učinili i kakvi su bili. U takav tok ljudske zbilje uključila su se sjećanja i svjedočanstva o životu i radu i pomorskog kapetana Ljube Dorčića, partizana, člana KPH, lučnog kapetana, komandanta parobroda »Makarske« i »Ljubljane« u toku narodnooslobodilačke borbe na moru.

Ljubomir (Ljubo) Dorčić rođen je 24. VIII. 1903. u Novom Vinodolskom u trgovačkoj porodici sa sedmero djece (pet sinova i dvije kćerke). Otac Bogoslav bio je poznat kao vrlo strog, pravičan i human pa će te osobine dobrim dijelom poprimiti i Ljubo. U povelikoj obiteljskoj kući bilo je stjecište omladine i naprednih intelektualaca. Naročito su se okupljali u biblioteci bogatog knjigama. Privlačile su ih misli Miroslava Krležea i Augusta Cesarca zapisane u njihovim književnim djelima. Raspravljalo se o teškim vremenima i revolucionarnim promjenama. U sjećanju na te dane stasanja njene djece Ljubina će majka Marija, nakon rata u kome su sudjelovali kao partizani svi njeni sinovi, obhrvana tugom za dvojicom koji su pali u revoluciji za slobodu domovine, ponekad pripomenuti: »za ovu su moju tugu krive i one knjige«...

Ljubo je 1921. godine završio Pomorsku školu u Bakru.<sup>2</sup> Potom se ukrcao na brod i ubrzo razvio u vrsnog pomorskog oficira. Po osnivanju porodice (1934) odlučuje da ne plovi izvan Jadrana. Preuzima zapovjedničke funkcije na brodovima »Jadranske linijske plovidbe D. D. « iz Sušaka. Najduže plovi kao zapovjednik broda »Cetine« (229 brt) na liniji Sušak — Obrovac.<sup>3</sup> Posada broda, putnici i mještani primorskih mjesta u koje je brodom uplovljavao doživljavali su ga kao poštenog, vrijednog i hrabrog pomorca i druga nadasve pažljivog prema mornarica — vlastitoj posadi. Po tome je ušao i u anegdote. Radi se o jednom istinitom događaju.

Naime, na liniji koju je održavao brodom »Cetina«, kao što je poznato, senjska bura zna pripremiti iznenada i često velike neprijatnosti. Dešavalo se da uslijed jakog vjetera nije mogao pristati u luku odredišta pa je putnike bio primoran vratiti ili iskrcati u neku drugu luku. Kakve li neprilike u vrijeme kad je parobrod bio glavno sredstvo obalnog prijevoza putnika! I tako, jedne zime kad je brod bio pun radnika i đaka, koji su jedva čekali da stignu kući za božićne praznike, jaka bura onemogućavala je da »Cetina« uplovi u Senj. Barba Ljubo nije izdržao iskušenju: zar da razočara ove ljude, da im prikrati prazničnu toplinu obiteljskog doma?! Riskirao je. Izveo je smioni manevar pristajanja i pristao uz rivu, ali je tom prilikom oštetio njen dio. Putnici su se iskrcali. Oštećeni dio pristana mještani su iz zahvalnosti prema svom omiljenom kapetanu sami popravili, prije nego što su došli procjenjivači nastale štete.<sup>4</sup>

Do preuzimanja dužnosti komandanta broda »Makarska«, a zatim »Ljubljane« životni put kapetana Dorčića bit će vezan za nepredni radnički pokret. Zabilježeno je da je tako 1936. godine, kad je Tito boravio u Kraljevici i u aktivnostima oko slanja dobrovoljaca u Španiju tragao za najpovoljnijim rješenjima da se oni brodom prevezu, dobio od mjesne partijske organizacije informacije o Ljubomiru Dorčiću »kao pomorskom kapetanu iz poznate komunističke obitelji, kojem se može vjerovati«.<sup>5</sup>

Kao dosljedan antifašistički borac Ljubo Dorčić uključuje se već prvih dana okupacije u ilegalan rad za NOP i održavanje prvih pomorskih veza u sjevernom Jadranu. Prenosio je partijski materijal iz Sušaka za Novi Vinodolski i za potrebe partizanskog logora na Viševici (u kome je ljeto 1941. održan prvi kurs za diverzante). Sudjelovao je u održavanju veza i sa susjednim otocima Krkom, Rabom. Njegovi suborci tvrde da je prosto »izvlačio« iz okupirane Rijeke odjeću, lijekove i »doturao« ih do partizanskih punktova.

Neposredno poslije kapitulacije Italije povjerenica mu je dužnost zamjenika komandanta luke Sušak. Nekoliko dana po oslobođenju Cresa i Lošinja (22/ 25. IX), čemu je znatno pridonijela Komanda mornarice za Hrvatsko primorje i Istru (osnovana u Crikvenici 8. IX) Glavni štab Hrvatske potvrdio je Bonačija kao komandanta ove pomorske komande. Za njegova zamjenika postavio je Ljubo Dorčića. Ova je pomorska komanda u to vri-

jeme imala vrlo jak transportni plovni park od sedam parobroda (»Makarska«, »Senj«, »Cetina«, »Slavija«, »Istra«, »Lav«, »Cres«) i oko 30 motornih jedrenjaka te dvadesetak manjih ribarskih motornih brodova i čamaca.<sup>6</sup> Istovremeno kapetan Ljubo Dorčić bio je zapovjednik »Makarske« (229 brt). Za taj će se brod i njegovu posadu u vrtlogu ratnih zbivanja vezati na svojevrstan način.

Komanda mornarice za Hrvatsko primorje i Istru uzaptila je parobrod »Makarsku« u Crikvenici (9. IX. 1943)<sup>7</sup> i stavila ga u službu NOVJ. Uključen je u povezivanje mjesta u Hrvatskom primorju. Prevozio je vojsku i ratni materijal, sudjelovao je u prevoženju bataljona »Matija Gubec« 13. primorsko—goranske divizije u pomorskom desantu na Cres i Lošinj, zatim u prevoženjima za napad na Karlobag, da bi potom preuzeo i funkciju štabnog broda svoje pomorske komande.

Kao zapovjednik ovog broda Dorčić će se na njemu naći u teškim i kritičnim danima koji će uslijediti silovitim prodorom njemačkih motoriziranih, oklopnih i zračnih snaga u njihovoj trci k Jadranu.

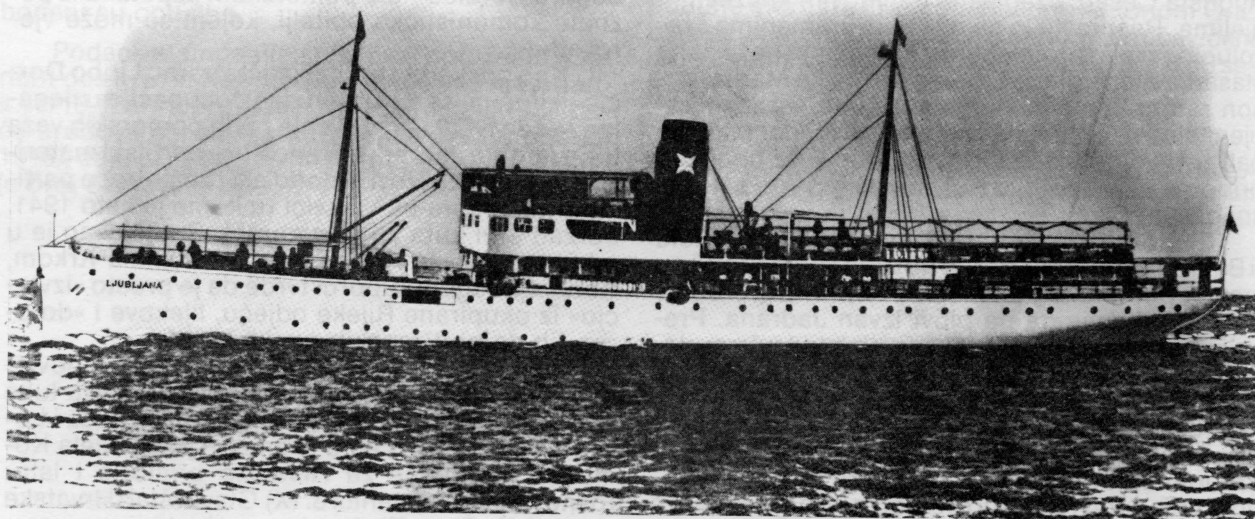
U sprovođenju druge etape operacije Wolkenbruch (Volkenbruch) jedinice njemačke 71. divizije i oklopne SS divizije Herman Göring počele su iz Rijeke (7. IX) silovit napad na slobodni teritorij Hrvatskog primorja i Gorskog kotara. Istog su dana izvršili snažno bombardiranje luke Senj. (oko 15 sati) Potopljen je parobrod »Istra«, dva motorna jedrenjaka i jedan motorni brodić, a oštećeni su parobrodi »Cres«, »Cetina« i »Slavija«. Parobrod »Lav« napadnut je i oštećen u toku plovidbe iz Senja, te se morao nasukati. Jedini parobrod koji nije oštećen bila je »Makarska«. Skupo je plaćen neprepz nekih članova štaba ove pomorske komande, koji su unatoč očekivanog zračnog napada dozvolili tako veliku koncentraciju plovnih objekata u luci Senj, potpuno nezaštićenoj od napada iz zraka. Bombardiranja iz zraka nastavljena su i sljedećih dana.

Brod »Makarska« se neposredno poslije prvog bombardiranja sklonio u Jablanac i odatle je otplovio za luku Bari, gdje je već bila stigla partizanska misija brodom »Bakar«.<sup>8</sup> O ovim događajima Ljubo Dorčić je napisao iz Baria opširno pismo Glavnom štabu Hrvatske (12. II. 1944).<sup>9</sup> Osnovne naznake iz ovog pisma mogu pridonijeti da se bolje rasvijetle dramatični događaji iz prvih dana »njemačke bitke za Jadran« u području sjevernog Jadrana.

Evo nekih detalja iz tog pisma. Pred nadiranjem Nijemaca Štab mornarice za Hrvatsko primorje i Istru nalazi se u Crikvenici i sastaje se (3. 4. X) sa Srećkom Manola, pomoćnikom komandanta GŠ Hrvatske. Tri sata viječaju što će učiniti s brodovima. Dvije alternative su razmatrane: 1. potapanje, 2. povezivanje sa saveznicima. Dogovoreno je da se pripremi evidencija pomoraca koji mogu, kao piloti, voditi savezničke brodove. Definitivna uputstva, rečeno je, dat će GŠ i naknadno javiti.

Očito je da su Manola i Dorčić bili skloni varijanti da se ide saveznicima kako bi se sačuvali brodovi, kao i raspoloživi kadar pomoraca za nastavak borbe protiv okupatora. Istovremeno Dorčić je naročito upozoravao na opasnost od koncentriranja brodova u lukama radi bombardiranja.

Međutim, (7. X. 1943) stiže iznenadni nalog za povlačenje brodova prema Senju s namjerom njihove predisklokacije po uvalama na otocima. Dorčić s »Makarskom« odlazi u Senj. Budući da je protiv ove koncentracije, smatrajući da je bombardiranje neminovno, a razmještanje parobroda po uvalama na otocima da nije povoljno rješenje zbog nemogućnosti nabave goriva, pokušava i uspijeva iz Senja telefonski razgovarati s načelnikom GŠ Hrvatske, pukovnikom Velimirom Terzićem. Upozorava ga na ove opasnosti. Pukovnik Terzić ne vjeruje da će doći do bombardiranja Senja. U pogledu uspostavljanja veze sa saveznicima kaže: »Svi smo mi za to da se ide saveznicima, ali



P/b »LJUBLJANA«

nitko neće da primi na sebe odgovornost za odluku«.

Deset minuta poslije ovog razgovora, (7. X) dolazi do snažnog bombardiranja senjske luke.

Iz tog još neviđenog pakla u drevnom gradu uskoka »Makarska«, na kojoj se nalazio dio štaba ove najsjevernije pomorske komande na moru, sa sedam kapetana i većim brojem iskusnih pomoraca sposobnih za pilotsku službu na savezničkim brodovima, isplovljava i sklanja se u Jablanac.

Prema spomenutom pismu Ljube Dorčića kao član štaba i kao komandant »Makarske«, na osnovi izvršenih konsultacija s odgovornim drugovima (ne spominje s kojima), donosi odluku da iz Jablanca isplovi u jednu od oslobođenih luka u Italiji, da uspostavi kontakt sa savezničkim vlastima. Nada se da će tako za par tjedana bit moguće uspostaviti prekomorski saobraćaj s otocima u Hrvatskom primorju. Brod je bio opremljen dovoljnom količinom vode i ugljena za takav poduhvat na koji je i isplovio.

Trećeg dana plovidbe u rano jutro »Makarska« je uplovila u Barlettu (Barletu), a potom u Bari. U ovoj luci njena posada zatiče druge partizane koji su u nju uplovili brodom »Bakar« (3. X) i već uspostavili vezu sa savezničkim vlastima. Službeno će (29. X. 1943) Vrhovni štab ovu misiju imenovati kao Delegaciju NOVJ i POJ.<sup>10</sup>

Neposredno po uplovljenju Dorčić se prijavljuje šefu misije Sergiju Makiedu i preko njega pismeno obavještava GŠ Hrvatske o poduzetom poduhvatu. Od GŠ Hrvatske dobija odgovor (potpisao ga je potpukovnik Srećko Manola) s naređenjem da se on, kao zamjenik Komandanta mornarice za Hrvatsko primorje i Istru sa cjelokupnom posadom i svim građanima Jugoslavije, koji su sa »Makarskom« uplovili u Bari, potčinjavaju šefu misije Makiedu i da su dužni postupati po njegovim naređenjima.

Četrdesetak stručnjaka (pomorski kapetani, inženjeri, intendanti, medicinari i dr.) koji su sa »Makarskom« stigli u Bari odmah su se u punoj mjeri uključili u razne aktivnosti u: organizaciji prekrcavanja tereta, opskrbu brodova, preuzimanje jugoslavenskih parobroda i prikupljanje posada za njihovo isplovljenje. Brinuli su o funkcioniranju lučke službe. Uključili su se u pilotiranje savezničkih brodova upućenih u jugoslavenske vode. Neposrednim organizacionim pitanjima vezanim za uspostavljanje baze Mornarice NOVJ bavio se Ljubo Dorčić sa suradnicima šefa misije inž. Adamom Armandom i dr. Jozom Podujem. I tako, eto, ljudi sa »Makarske« i sam brod postadoše »desna ruka« misije.

Sve su veće obaveze Ljube Dorčića. Neko vrijeme je nautički referent Baze Monopoli, a 27. XI. 1943. postaje komandant »Ljubljane«, koja nakon preuzimanja od saveznika ulazi u sastav transportnih brodova Mornarice NOVJ. Krstari nemirnim vodama i povezuje u danima odlučujućih bitaka za konačno oslobođenje Jugoslavije obale susjedne Italije s Visom, a zatim sa oslobođenim lukama srednje Dalmacije. Vrijeme čini svoje i narušava njegovo ranije načeto zdravlje. Sve češće pati od teške glavobolje.

Ukazom Vrhovnog komandanta NOVJ (od 1. IX. 1944) unapređen je u čin kapetana. Punim žalom danonoćno obavlja dužnosti zapovjednika

broda »Ljubljana« angažiranog u civilnim i vojnim prevoženjima za potrebe NOB-a.

Poslije svojih miljenika brodova »Cetine«, »Makarske« s kojima je doživljavao teške, ali i blistave trenutke pomoraca, novi njegov miljenik postao je brod »Ljubljana«. Na njemu su svakog dana, kako se rat bližio kraju, postajala sve realnija Ljubina maštanja i rastle njegove nade da se vrati u svoj rodni kraj, ženi, djeci, prijateljima. Obnovi oslobođene zemlje, životu u miru i sreći...

Kapetan je Dorčić i s »Ljubljanom« i njenom posadom doživio toplu ljudsku zahvalnost velikog broja putnika koje je prevezio, interniraca, pripadnika zbjega koji su se vraćali u domovinu, boraca iz sastava prekomorskih brigada, ranjenika i drugih. Srdačno je dočekivan i ispraćan. Bio je cijenjen i kao jedan od emisara istine o narodnoslobodilačkom ratu naših naroda i pregalac na uspostavljanju najneposrednijih veza sa saveznicima za pobjedu nad mrakom zla i nečovječnosti. Za njega se zaista može reći da je bio pravi i dobrovoljni zatočenik one tako stare, danas već zaboravljene, napredne misli da je čovjek živ dok živi i misli o čovjeku do sebe.

Krajem aprila i početkom maja 1945. godine vješto će voditi »Ljubljana« u dnevnoj plovidbi Jadranom sve do Crikvenice izložen opasnostima od plutajućih mina. Uplovljenje u Sušak i Rijeku bilo je tada i po oslobođenju ovih luka zabranjeno zbog opasnosti od mina.

U Dubrovniku je (11. maja 1945. godine) »Ljubljana« ukrcala kontigent boraca koje je trebalo prevesti do najbliže luke Sušaku. Isplovila je za Split u koji je uplovila istog dana prije pada mraka. U ovoj je luci sutradan ujutro ukrcala i članove Kazališta narodnog oslobođenja ZAVNOH-a. Oni su bili upućeni da u oslobođenoj Rijeci i Istri održe predstave za narod. Brod je isplovio prema Crikvenici.

U poslijepodnevnim satima (13. V. oko 15 sati) stiže Dorčić sa svojom »Ljubljanom« u rodni Novi Vinodolski. Susret sa ženom Margom, koja se ukrcava na brod da podijeli radost povratka i da pohita u Sušak kako bi što prije riješila goruća životna pitanja koje je nametao njen poziv kao narodne učiteljice i majke dvoje djece.

Prema planu »Ljubljana« uplovljava u Crikvenicu, ali tu dobija od lučkih vlasti naređenje da produži u Bakar.

Tko je i kada proglasio Bakarski zaljev slobodnim za uplovljenje nije poznato? Da li je to učinjeno samo na osnovi površnog promatranja i konstatacije da u zaljevu nema sidrenih i plutajućih mina, ili pak iz neznanja o pogođenosti postojanja na dnu ležećih magnetskih mina? Pitanja su na koja za sada nisu poznati odgovori.

U zalaz sunca uplovili su u luku Bakar. Vojni kontigent je iskrcan. Članovi kazališne grupe ostali su na brodu i izveli priredbu za posadu. Bilo je za to zaista razloga. Ova je noć za kapetana Dorčića i njegovu posadu bio doživljaj života. Eto, vratio se u Bakar gdje je stekao znanje i zvanje pomorca. Odatle se otisnuo u svijet da bi se vratio kao iskusni zapovjednik i partizanski komandant, kapetan Mornarice NOVJ. Ženi je povjerio da ima dnevnik na brodu u kome je zabilježio svoj ratni put.

U svitanje 14. maja 1945. kapetan je Dorčić na komandnom mostu »Ljubljane«. Dobio je naređe-

nje da se vrati u Split. Na brod se u toku noći ukrcao nekoliko putnika za Split. Brod isplovijava. Rastanak sa ženom i dragim gradom iz đakčkih dana. Manevar isplovljenja je okončan. Pramac je okrenut prema izlazu iz zaljeva. Stroju je dao znak »svom snagom naprijed«.

Odjeknula je eksplozija na dnu ležeće magnetne mine i »Ljubljana« je za par minuta nestala sa površine mora u kovitlacu vodene stihije.

Bakarskim zaljevom oglasio se zlokobni tutanj rušilačke eksplozije, jezivo je odjekivao stravični krik Ljubine žene sa bakarske rive »Ljubo, Ljubo...«, čuo se vapaj postradalih. Satovi kao da su na trenutak zastali s kazaljka na 03.30, na izmaku noći iz koje se rađao još jedan novi dan u oslobođenoj domovini. U toj smjeni noći i dana nestao je zajedno s dijelom svoje posade i putnika vršeći svoju dužnost kapetan Ljubo Dorčić.<sup>11</sup> Izčezao je u zagrljaju mora sa koga se neraskidivo vezao u učionicama bakarske nautike, čiji su prozori potresno podrhtavali...

Proteći će deset godina i teško oštećena »Ljubljana« će biti izvađena iz morskih dubina. Pod nanosom debelog morskog mulja pronađeno je i deset kostura. Identificirano je i tijelo Ljuba Dorčića na osnovi ožiljka od operacije na čeonjoj kosti. Njegov je dnevnik nestao netragom. Uništio ga je zub vremena. Ostaci deseterice stradalih sa »Ljubljane« sahranjeni su u Bakru u zajedničkoj grobnici.

U dokumentima i sjećanjima očevidaca i onih koji su ga poznavali, ovom prilikom samo naznačenim, ostaje trajna uspomena na kapetana Ljubomira Dorčića (iako nigdje, bar za sada, nije primjereno i vidno obilježena). Ostaje živo sjećanje na jednog časnog pregaoca iz plejade zapovjednika trgovačkih brodova,<sup>12</sup> partizanskih ko-

mandanata i njihovih posada, koji su se pod zastavom nove — Titove Jugoslavije borili za slobodu i poštovanje ljudskog dostojanstva. Živi ponos na sinove ove zemlje koji su tako uporno i smjelo branili čast i slavu pomoraca stečenu u vjekovnim borbama za opstanak i slobodu na ovim jadranskim prostorima.

Bilješke:

<sup>1</sup> Ovaj parobrod izgrađen je 1904. u Engleskoj u Newcastleu on Tyne. Iste je godine uključen pod imenom »Salona« u brzu prugu Rijeka — Dubrovnik — Kotor. Imao je 985 brt, mogao je da primi 950 putnika i da postiže brzinu od 14 čvorova. U 1922. ulazi u sastav »Jadranske plovidbe D. D.« — Sušak pod imenom »Ljubljana«. Između dva rata plovi na liniji Sušak — Kotor. U aprilskom ratu 1941. rekviriraju ga talijanske okupacione vlasti i prekrštavaju ga u »Lubiana«. Po kapitulaciji Italije »Ljubljana« sudjeluje kao transportni brod Mornarice NOVJ u vojnim i civilnim prevoženjima za potrebe NOB-a. (Fotomonografija »Jadrolinija 1872 — 1922 — 1947«, Ljubljana 1977)

<sup>2</sup> 125. obljetnica pomorskog školstva u Bakru, Rijeka 1974.

<sup>3</sup> Prema podacima dobijenim od obitelji Lj. Dorčića

<sup>4</sup> D. Kalabin, »Ljubo Dorčić«, Uz 40-godišnjicu II POS-a Mornarice NOVJ, Rijeka 1983.

<sup>5</sup> M. Konhodžić, Josip Broz Tito u Primorju, Novi list, 9. VI. 1978.

<sup>6</sup> J. Vasiljević, Mornarica NOVJ, Beograd 1972. (str. 116—117)

<sup>7</sup> I. Šišević, Naša trgovačka mornarica za II. svjetskog rata, Pomorski zbornik knj. I, Zadar 1962.

<sup>8</sup> J. Vasiljević, Mornarica NOVJ, 1972, (str. 118). B. Mamula, Uz tridesetu godišnjicu Drugog sektora, Zbornik II POS-a, Rijeka 1975.

<sup>9</sup> Arhiv NOR-a Vojnoistorijskog instituta br. per. 10—2 2092

<sup>10</sup> S. Makiedo, Prva partizanska misija, Beograd 1963.

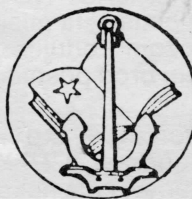
<sup>11</sup> Točne evidencije o broju ukrcajnih i poginulih nema. Računa se, da je poginulo 13, da se spasilo, od posade i putnika oko 25, a da je ukupan broj ukrcajnih bio oko 50.

<sup>12</sup> Samo u održavanju saobraćaja između talijanske obale Visa bilo je u toku NOR-a uključeno 42 parobroda i većih motornih jedrenjaka kao transportnih brodova Mornarice NOVJ, dok je u obalnom saobraćaju njihov broj prelazio 200.



## DRUŠTVO PRIJATELJA DUBROVAČKE STARINE

OKUPLJA SVE LJUBITELJE DUBROVAČKE BAŠTINE DA AKTIVNO SUDJELUJU U OČUVANJU KULTURNO-POVIJESNOG NASLJEĐA, POSEBNO URBANISTIČKO - FORTIFIKACIJSKOG SKLOPA DUBROVAČKE REPUBLIKE, NAJZNAČAJNIJEG OSTVARENJA DUBROVAČKOG GRADITELJSTVA KOJE JE UŠLO U POPIS SVJETSKIH VREDNOTA.



**Društvo  
za proučavanje  
i unapređenje  
pomorstva  
Jugoslavije  
u Dubrovniku**

**POZIVA POMORCE I OSTALE SURADNIKE DA UPUĆUJU SVOJE PRILOGE ČASOPISU »NAŠE MORE« I TIME ŠIRE POMORSKU MISAO I UNAPREĐUJU NAŠE POMORSTVO**