



u ugljen pred kotlove, jedan od naših prešao do lonaca, ovog zamijenio Danac. Tako se ispravljalo greške, popunjavale praznine sat za satom, straža za stražom, dan za danom, tjedan za tjednom. Do odlaska iz Rio de Janeiro teret se već nalazio na brodu puna dva mjeseca; od toga skoro mjesec dana u Bahiji dok se promijenilo dio posade. Zatim nekoliko dana po moru gdje nam je porazbijalo po palubi, slomilo jedan čamac za spašavanje, oštetilo u strojarnici. Onda mjesec dana popravka u Rio.

Teret se svakodnevno zračio. Na bokovima bujala vegetacija. Tih rujanskih dana se nad Londonom razmahala najžešća njemačka zračna ofenziva, na moru oko cijele Evrope visjela Hitlerova objava da će potopiti sve što se pojavi unutra velikog obruča s kojim je obuhvatio britanske otoke. Unutra tog obruča magnetske i druge mine, podmornice i avioni, torpeda, bombe, mitraljezi, strah od plinova. Na svim drugim morima podvodni i nadvodni »raideri«, s konvencijama na papiru, s mrtvim pomorskim zakonikom.

Kao i na svim brodovima koji su plovili morem poduzelo se i kod nas sve mjere opreza: za slučaj napuštanja broda, požara, prodora, čovjeka u moru. Sve, prema postojećim propisima mirnodopskog stanja, ali i više, za raznorazne slučajeve koje bi mogli nastati na moru.

Dobro opremljeni čamci za spašavanje visjeli su izbačeni van broda pod sohama, spremni za brzo spuštanje. Opremi čamaca se bez obzira na zakonske zahtjeve dodade i sve ono što se smatralo da bi moglo koristiti. Od četiri čamca svaki je zasebno mogao u slučaju nužde prihvatiti svu posadu, svi čamci iste veličine. Svaki je član posade znao gdje mu je mjesto. Što se više odmicalo iz juga u sjever svatko je postajao budniji. Dođe li do bježanja, namjera je bila odvesti sve čamce, do devet osoba u svakom. S tim bismo postigli veću sigurnost sa zalihom vode i hrane.

Osim čamaca ležala je spremna iza dimnjaka prostrana splav za dvadesetoricu, slobodna, tako da ispliva na površinu u svakom slučaju, a opremljena veslima, hranom, vodom. Osim ove velike sastavila se manja splav od praznih bačava, namještena tako da s oputa klizne sama u more. Na svakom je pojasu za spasavanje bila prive-

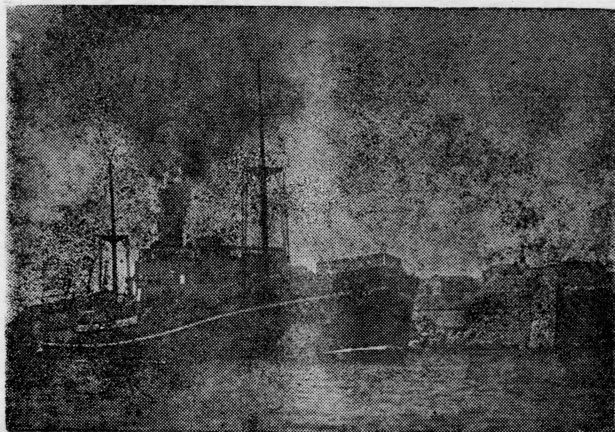
zana zviždaljka, svakoj osobi takav pojas kod uzglavlja te isti broj pojasa u sanducima ispod čamaca. Po raznim dijelovima broda, na palubi izvan dohvata mora, bijaše složenih dasaka po četiri u snopu, starih drvenih poklopaca grofla ili vezovi manjeg drvla. Sve smješteno da ne smeta, pri ruci za nevolju.

Zastava na krmi vijala se danju i noću; noću osvijetljena. Druga je zastava bojadisana preko cijelog nadmosta u svrhu raspoznavanja i visine. Međunarodni znak broda-nominativ vezan na uzici gotov svakog časa za dizanje. Preko cijele površine vanjske oplata na bokovima se ucrtalo krupnim slovima ime broda i narodnost, vidljivi iz daljine, osvijetljeni također s dvije žarulje. Označeni za svakog napadača ma s koje se strane pojavio. Nedvojbeno, pripadali smo neutralnoj zastavi. Danju i noću. A zlo u tomu, koliko je svjetlo moglo upozoriti da nas ostavi na miru na »mare liberum«, toliko je moglo i privući. Zavaravalo se samog sebe, jer na brodu teret tuđi. I možda samo do obruča. A poslije?

S prijelazom oceana posadi je velikodušno pripadala posebna preoceanska nagrada. S dolaskom u određište pripadala je i druga nagrada takozvana »nagrada za izvršeno putovanje« — još velikodušnija. Onda nikakvo čudo što su se neki ipak hrabрили u proklesoj pomorskoj makar i ratnoj pečalbi, da će: »za sterlinu sjesti i na minu«.

Drugi svjetski rat još nije bio u punom zamahu, ali je posada marljivo čitala štampu kao nikad prije, slušala vijesti o potapanju brodova o bombardiranju gradova, pitala najupućenijeg — telegrafistu Slovenca o svemu što dozna kroz slušalice.

Petnaestog kolovoza torpediran je kod brazilske obale po njemačkoj podmornici švedski parobrod **Hedrun** i tom prigodom poginulo 13 pomoraca. Vjera u Hitlerov obruč negdje u sjevernom Atlantiku je nestala. Svagdje je more jednako mokro. Trećeg rujna zaustavila je britanska mornarica podmornicom **Truant** neki njemački brod s kojeg je preuzela brodolomce parobroda **Haxby**. Ti su odležali samo 134 dana u njemačkom zarobljeništvu na moru. De Gaulle je avionima »posjetio« Dakar, koji su Nijemci zauzeli, a ovi za odmazdu zasipali Gibraltar. Argentina je nakon torpediranja parobroda **Hruguay** zabranila svojim brodovima odlazak za Veliku Britaniju. Roosevelt je proglasom »akta o neutralnosti« zadržao američke brodove dalje od Evrope. Portugal također nije slao svoje brodove za Ujedinjeno Kraljevstvo, pa njihovi brodovi nisu ni stradali. Duž afričkih obala, na atlantskoj strani, su se pojavljivale njemačke podmornice. S baza u Maroku vršile su operacije i talijanske podmornice. Potopljen je putnički brod **Doric Star**, napadnuta još veća Royal Mailova **Alcantara**. Pred kratko vrijeme potopljen je grčki parobrod **Thetis**, ploveći pod švicarskom zastavom, s njim smo zajedno kralci u Bahiji Blanki za Evropu. Nestali su i toliki brodovi za koje smo znali, precrtavali ih u Lloyd-



vom Daily Shipping Indexu, ljutili se na Slovenca. Samo nekoliko slučajeva već bijaše dovoljno za opomenu. Ali ploviti se moralo. Ta i ranije, na putovanju iz Manchestera za Južnu Ameriku s praznim brodom, namjerali smo se ispod Irske na potopljeni danski brod **Erik Boye** u požaru, s praznim čamcima uokolo. Vjerojatno je brodolomce pokupio netko prije nas.

U Argentini su se još nalazili internirani Nijemci iza pomorske bitke na ušću La Plate između džepnog krstaša **Admiral Graf Spee** i britanskih krstarica. Potopilo se više neutralaca nego zaraćenih, Britanija je svoje brodove štedila gdje god je mogla; sami bijasmo svjedoci takvih poteza. Posada dakako nije s previše volje putovala u oganj za nikakvu nagradu, iako se lažno junačili, jer su Englezi s istim teretima odlazili iz Bahije za Peru, Australiju i drugamo, gdje je još koliko toliko bila sigurnija plovidba. Tako je svakomu već prvih dana po odlasku bilo krivo što putuje u opasnije krajeve od onih koji odlaze tamo gdje nema rata.

Pomorskoj Kontroli pri britanskom konzulatu u Rio de Janeiro izneseni su podaci o brodu sa sigurnih devet čvorova, ali je na putu postignuto jedva sedam milja na sat, a potrošak goriva radi nestručne posade pred kotlovima povećan. Brazilac se trudio iscijediti sve iz stroja i ljudi, Skandinavce i šakama privodio redu, činio svakodnevne izmjene, oslanjao se uglavnom na one svoje narodnosti. S tim se stanje u strojarnici pogoršavalo. Učestaše kvarovi. Atmosfera se nabi nepovjerenjem svakoga prema svakomu.

Službenije pak, u prijavi pomorske nezgode od 21. listopada 1940. u Gibraltaru kod javnog bilježnika Cecilia Erica Prescotta stoji:

»Na putovanju iz Bahije Blanke za Rio de Janeiro upravitelj stroja izvijestio je zapovjednika da nema dovoljno ugljena na brodu do Sierra Leone. Imenovani zapovjednik je tu činjenicu iznesao Britanskoj Pomorskoj Kontroli u Rio de Janeiro, i bio upućen nek se opskrbi s dovoljno ugljena za putovanje od 5500 milja via Freetown, uzevši u obzir da u Freetownu može dobiti samo 250 tona ugljena. Zapovjednik je proračunao, uzme li brod u Rio 310 tona da će s ostatkom što ga ima na brodu imati dovoljno za putovanje. Prema tomu, ukrcano je 310 tona bunkera u Rio, koja količina se sastojala iz dvije vrste, vjerojatno američkog i brazilskog ugljena.»

Brod se od Rta Frio počeo valjati i srljati kako su mu o bok mlatili valovi. Nekim se ljudima pokvario želudac pa ih za rad bivalo manje, gubila se brzina. U prednjim se slagalištima izmjerilo nekoliko palaca vode. **Orao** star 21 godinu nije imao kaljuže kao drugi brodovi, nego se pokrov dvostrukog dna protezao s boka na bok po čitavoj širini broda. Tih nekoliko palaca vode bila je stvarna visina prodora u štivu-slagalište s teretom pšenice. Logično, teret se već kvario s dna, opasnost prijetila da sisaljke ne izvuku koliko nacuri, jer začepljene. Teret je doduše s vrha bio u prividno dobrom stanju, vodu se još uspjelo iscrpsti, ali do drugog dana prodirala je nova, i sisaljke od tada dalje stalno

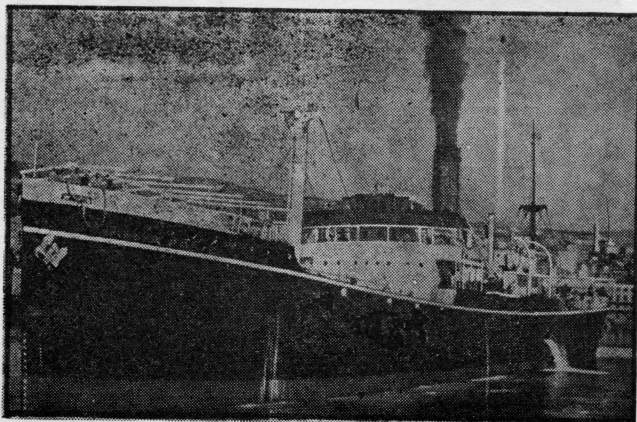
u pokretu, svladavajući curenje kroz nepoznatu pukotinu. Uostalom, takve su brodove prije drugog svjetskog rata s dvadeset godina starosti prodavali rezalištu u staro gvožđe.

S jednom nevoljom, naiđe i druga. Pokvario se dinamo. Morali se pomagati petrolejkama, još tada na moru u pričuvi, pa smo noć plovili pod bijednom rasvjetom ili potpuno zamračeni, sa zastavom na krmu, imenom na bokovima nedovoljno vidljivim.

Dvadesetosmog rujna prešli smo ekvator. S obzirom na propuštanje i kvarove u strojarnici predstojao je u prvoj luci koje se dohvatimo još jedan popravak. Nigdje broda na vidiku osim jednog Amerikanca u smjeru prema Antilima. Stvarao je utisak kao da bježi od nas. U normalnim se okolnostima na ovoj ruti susretalo svakoga dana brodove mnogih zastava među njima pedesetak »boljih« Jugoslavena i stotinjak Grka: s rudačom iz Brazila, žitaricama iz Plate, s ugljenom, putničko teretnih, tankera, brodova redovnih pruga, starih i novih slobodne plovidbe. Ali ovakva oceanska pustoš bez brodova djelovala je jezivo. Gdje su naši brodovi? Čula se samo **Sreća** sušačke Atlantske plovidbe u protusmjeru za Rig de Janeiro, gdje smo s mnogo zavisti ostavili u luci **Vicka Ferića** i još manjeg Babarovićevo veterana iz 1914. godine **Ivana**, pod kapetanom Sokolić Ivanom, brod s rupama od mitraljeza no sretan što umaknu.

Iako neutralni, mala trgovačka mornarica Jugoslavije je do tada izgubila nekoliko brodova uslijed ratnih operacija. Lloydova **Carica Milica** je u sjevernom moru 18. studenog 1939. naišla na magnetsku minu. Parobrod **Slava Atlantske** plovidbe je u Bristol kanalu potopljen na magnetskoj mini 16. ožujka 1940. **Labud** naše kompanije je 19. lipnja 1940. torpediran po njemačkoj podmornici ispod Corca u Irskoj sa žitaricama na brodu. Potapljanjem **Labuda** ostajao »društvu ptica«, kojemu smo pripadali, još jedino **Orao**. Ranijim poslovnim transakcijama otpali su brodovi **Kobac** (kao **Anton** pod jugoslavensku zastavu Anti Babaroviću), **Sokol** (pod grčku zastavu), **Galeb**, Lasta (Atlantskoj plovidbi kao **Senga**). Toliko smo znali.

Nismo još dočuli da je u Crnom moru 11. lipnja naišao na minu pelješki brod **Vido**, trećeg



kolovoza u sjevernom Atlantiku torpediran du-brovački parobrod **Rad** istoimene Plovidbe, kao i još nekoliko njih u raznim dijelovima svijeta.

Imali smo inače sliku žalosnih događaja. Znali smo slučajeve avionskih napada, raiderskih uništavanja i zarobljavanja posade ako im posreći, mitraljiranje golih života na splavima, potapljanja bez obavijesti. S ulaskom Italije u rat i slomom Francuske djelatnost se i podmornica i nadvodnih krstaša rasprostranila. Podmornice su napadale konvoje i osamljene brodove. Ime i zastava nisu predstavljali nikakvu zaštitu. Dapače, i najavljeni »obruč oko Evrope ili britanskih otoka« postojao je više kao mamac nego opomena, toliko da se odvrati pažnja prije obruča; topilo se gdje se koga stiglo.

Makar se zračilo danju i noću u svakoj povoljnoj prilici, teret je nakon nekoliko dana iza odlaska u Rio počeo vonjati. Brod je propuštao u prva dva slagališta, i koliko su sisaljke iscrpile, ulazilo je novog mora. Teret se kvario s dna prema vrhu, gaz se na pramcu povećavao; jedan od dokaza, teže upravljanje kormilom.

Savjesni Slovenac dobi naređenje da budno osluškuje, ali da se nikomu ne pripovijeda. Nad ekvatorom u drugoj polovici kugle još opreznije. I sve toplije. Premda zašli u listopad, svakog oblijeva znoj.

Bližimo se. Slabo se spava. Ljudi su nemirni. Tko što ima sakriva smotano oko vrata. S napuštanjem obale Južne Amerike, izvan arhipelaga Fernando de Noronha, odabrao se smjer zapadnije od Kapverdskih i od Kanarskih otoka.

U nastavku prijave stoji:

»najbolja moguća brzina koja se postigla s dobrim vremenom bila je 7.5 čvorova. Zapovjednik je opazio vrijeme ljuljanja broda da je brodsko dno vrlo prljavo i obrašteno ljušturama. Ukrncani ugljen u Rio bio je veoma slabe kvalitete, potrošak velik. Ukrncani teret u skladištima počeo je zaudarati, jer je već tu dugo vremena. Iza dogovaranja s Upraviteljem i Prvim časnikom zapovjednik je došao do zaključka da nema na brodu dovoljno ugljena do Ujedinjenog Kraljevstva via Freetown niti kad se uzme u obzir 250 tona koje bi se ukrcalo u posljednjoj spomenutoj luci. S obzirom na ovo kao i druge već spomenute razloge, zapovjednik je u interesu broda, tereta i svih kojih se tiče, odlučio da ne ide u Freetown nego da se prosljedi izravno k najbližoj evropskoj luci, pa je prema tomu postavio smjer k točki između Madiere i Ka-

narskih otoka. Nakon prolaza Madiere zapovjednik je ustanovio da nema dovoljno ugljena niti da se dohvati Gibraltara, te odlučio prosljediti za bliži Lisabon«.

Sve drugo odvijalo se brzo. Kratkim dogovorom prikupili smo sve raspoloživo drvo po palubi. Odlučni cijepati poklopce, stolice i sve što može u vatru za slučaj potrebe, a izgaranje u kotlovima usporiti dodatkom pšenice iz štiva. Sve, osim čamaca. Na Lisabon za popravke, izmjenu posade, dopunu goriva. Obliznji Funchal na Madeiri korišten katkad za bunkeranje bijaše tih dana pun grčkih brodova, čije se posade nisu dale naprijed, sve dok nije nekoliko dana kasnije i Grčka upala u rat. Dakako, grčki pomorci tada doskočiše pronalazeći privremene zaklone u bolnicama...

Jedanaestog listopada uvečer nalazili smo se oko dva dana vožnje od Lisabona. Ustanovili da će svih vrsta goriva biti dovoljno jedva do ušća rijeke Tejo. Oko deset sati nenadano je s desne strane pramca u potpuno zamračeni brod zablještilo svjetlo reflektora.

Upravitelj stroja se tog časa nalazio na palubi. On pohita u strojarnicu. Malo je tko ležao. Na zapovjedničkom mostu se sakupili časnici. Palubom provrvjele sve narodnosti s pojasima, vrećama, kartonskim kovčezima, iako nije data uzbuna. Nekoji prisebniji i s torbicom o vratu, ta s njom se živjelo i spavalo. Ako nijedna vrst službe nije funkcionirala besprijekorno, izviđanje se vršilo do savršenstva.

Signalizirali su da stanemo. Zaustavivši stroj konačno se nazrelo u blizini obrise manjih nadvodnih jedinica. Budući s brodom još u pokretu, s druge je strane bljesnulo oštro:

Stop your ship, or I will sin you!

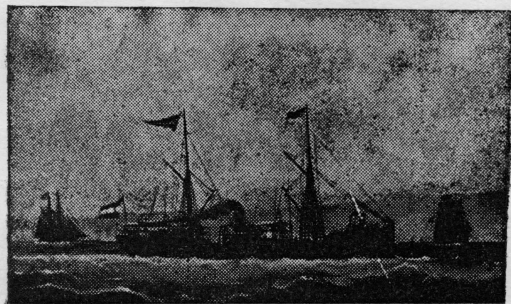
Trebalo je dakle potpuno zaustaviti, ili će nas potopiti.

Ukratko, nabasali smo na britanski konvoj od četrdesetak brodova na putovanju iz Gibraltara. Sjekli smo im u mraku put, a razarač konvojske pratnje jurio je k nama. Zavozili smo konjom iz sve snage, zaustavili brod.

Dok je taj konvoj trgovačkih brodova nanižanih u nekoliko kolona promicao na zapad, razarač nam se približio na tridesetak metara, spuštio dva čamca i k nama se popelo 11 marinaca britanske pomorske kontrole predvođeni oficijrom. Naši na vrijeme povukoše prtljagu s palube do iza grotla ugljenare, u očekivanju.

Predočivši brodske dokumente i papire o teretu, oficir istraži sastav posade, ustanovi da nema germanofila i sve podatke pomoću čamca saopći razaraču. S razarača stiže zapovijed da se promijeni kurs i krene za Gibraltar. Kontrola osta na brodu.

Cijeli je sastav marinaca imao posla. Jedan zaposjede telegrafsku stanicu, drugi u strojarnicu. Treći pred kotlove, dvojica na most. Ostatak, to jest druga polovica sastava u blagovaonicu, zaigra karte čekajući svoj red. S razarača je ugovoreno da Gibraltar pripremi remorkera jer neće biti dovoljno goriva za dolazak vlastitim strojem.



Kao što se naknadno ustanovilo, remorker je uistinu čekao u pripremi pod Cadizom izvan španjolske obale.

Dvanaestog listopada ujutro po dogovoru s Kontrolom pobacalo se sve raspoloživo drvo s palube pred kotlove da se miješa s ugljenom, a u ugljenari pometeno. Došlo je do natezanja i prepirki. Posada najprije odbi taj rad, pa nastavi pogađanjem koliko će iznositi naknada. Shvativši da nešto nije u redu, marinci to obavili sami, a naglasiše, ako posada otkazuje poslušnost njih dvanaestorica će znati dovesti brod sami do luke.

Nešto prije podna nastaje strka. Jednog Brazilca nikako pronaći. Uskomešao se brod. Brazilski ložači sumnjaju u Estonce, pretražiše ugljenare, vjetrolovke, po palubi i svagdje dok ne pronađu čovjeka u jednom čamcu s kovčegom ispod sebe. Zatim je upravitelj spriječio trećeg strojara u namjeravanoj sabotaži i šakama ga priveo redu. Ali ovomu u pomoć skočiše Skandinavci s ključevima, polugama, turpijom. Borna se prenese i na palubu. Netko krvav, drugi samo s modricom, pa kad se marinci latiše oružja povratiti se red.

Teško je tako ploviti, makar se i mora.

Tek što se duhovi smirili, prisjede svakomu. Nitko neće na popodnevni odmor. Svi slobodni od službe ostaju za stolovima srditi, čekaju. Gibraltarska prijava pomorske nezgode iznosi dalje:

»popodne u 13,20 ugleda se neka podmornica s krme na udaljenosti od oko 4 milje. Položaj broda tada oko 260 milja zapadno od Gibraltara. Istog je časa kontrolni oficir brzojavio Gibraltar u podmornici na vidiku te dobio potvrdu primitka. Podmornica je po krmi prešla s jedne strane na drugu. Dok je brod nastavljao vožnju iz sve snage, podmornica je slijedila i postupno dostizavala. Otvorila je topovsku vatru na **Orla** bez najave, ali i ne pogađajući. Iza kako su ispaljena četiri metka, zapovjednik se posavjetovao s oficijom Kontrole i dade znak posadi za napuštanje broda«.

Prvi je metak pao stotinu metara po krmi. Drugi prebacio. Zaustavili smo stroj. Treći i četvrti pade do samog broda podižući mlazove mora. Sva posada na znak uzbune pohita k čamcima iako se paljba nastavljala. U strojarnici osta jedino Upravitelj. Na mostu danski kormilar preda kolo Englezu, koji je nastojao zadržati brod u istom smjeru dok ima hoda. U stanici drugi marinac izvijesti o progonu i pucanju s podmornice. Dignut je znak raspoznavanja. Kobra oslobodi kanarinca iz kretke.

Počelo je padati po brodu. Prasak krhotina po palubi i pljuskanje na morskoj površini miješalo se povcima, kletvama u više jezika.

Gubeći brzinu u hod naprijed s mirnim morem a kormilom lijevo, brod je lagano skretao na protivnu stranu od napadača izlažući desni bok. Drukčije se nije moglo. Ljudi su radili oko oba čamca na donjemu mostu kao i kod oba čamca s jedne i druge strane dimnjaka. Ali

neki iz straha što su više izloženi ili iz bezumlja dospješe u more prije nego što čamac do taknu površinu. Tako Prijava opet:

»Pri spuštanju svih čamaca brazilski ložać imenom Oliveira ubijen je granatom, a mornara iz Finske pogodilo u glavu pri spuštanju čamca broj 3 s desnog boka još prije nego što je dospio do mora, pa se samo prevrnuo u čamac kod koloturnika. Čamac broj 1 na mostu pod upravom spomenutog zapovjednika prevrnuo se uz brod dok je brod još napredovao, po dvojicu mornara koji su već tonuli pokupio krmeni čamac trećeg časnika Slovenca. Preostali su članovi toga čamca žurili k drugim čamcima, neki i s pomoću splavi ili se bacali u more. Oficir Kontrole se prema dogovoru sadržava na brodu i s marincima posakriva. Podmornica se sve više približavala pucajući iz topa, ispalivši ukupno oko 25 hitaca, pogodivši brod više puta. Tad se na oko pol milje udaljenosti postavila subočice desno, ispalila torpeda negdje u sredinu oko kotlova i sa strohovitim praskom dimnjak pade«.

Bježalo se s broda u tri čamca. Prvi osta prevrnut. Tek onda kad smo ocijenili da predahnemo saznalo se pojedinosti. U jednom smo čamcu imali ubijenog Harryja. U moru je ubijen ložać. Mnogi se ozlijediše pri radu s čamcima. Manjkaju ukupno trojica, jer se upravitelj bacio u more s krmene palube, pa ga pokupili na splav marinci koji su također morali bježati. Osim toga jedan je čamac točio, vođa palube u nesvjestici, a nije se odmah pronašlo ni jednog Estonca.

Tek što smo jednog Finca prebacili iz čamca u more i zagledali se kako pod nama tone zapraštalo je u blizini, i mi opet na vesla raštrkano. Zaprepašteni kišom tanadi. To je podmornica ispalila još jednom. Ne u brod nego u čamce. Ne granatom već sitnije, da upozori. Odbjegli smo još dalje. Brod je nakon torpediranja još plivao.

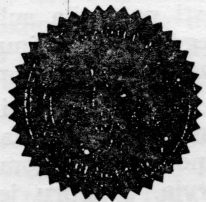




I, CECIL ERIC PRESCOTT, of the City and Garrison of Gibraltar, NOTARY PUBLIC, by Royal Authority duly admitted and sworn, practising in the said City, DO HEREBY CERTIFY AND ATTEST that the typewritten document hereunto annexed contains a true and faithful Copy of the original Entry of the Minutes of Protest of Captain JURAT SUZANIC, Master Mariner and Commander of the Yugoslav Steamship or Vessel called the "ORAO", of Susak, Yugoslavia, extracted from Folio 5413 of my Notarial Register of Minutes of Ships' Protests J.N<sup>o</sup>.10, therefore full faith and credit may be given to the said annexed Copy in Judicature and thereout.

WHEREOF an Act being required I, the said Notary have granted these presents under my signature and Official Seal to serve and avail when and where need may require.

DONE AND PASSED in Gibraltar aforesaid this Twenty-first day of October in the year of Our Lord One thousand nine hundred and forty.



*In testimonium Veritatis*

*Cecil Prescott*

On this Twenty-first day of October in the year of Our Lord One thousand nine hundred and forty before me, CECIL ERIC PRESCOTT, of the City of Gibraltar, NOTARY PUBLIC, by Royal Authority duly admitted and sworn, practising in the said City,

A P P E A R E D

JURAT SUZANIC, Master Mariner and Commander of the Steamship or Vessel called the "ORAO", of Susak, Yugoslavia, of the Register Tonnage of 3125 Tons or thereabouts.

WHO said and solemnly declared as he doth by these presents say and solemnly declare for truth as follows:

THAT on the 11th August last the said Master and the rest of the crew of the said Vessel numbering 35 hands all told sailed in and with the said Vessel from Bahia Blanca bound on a voyage to the United Kingdom laden with a cargo of 7500 English Tons of Wheat in bulk, the said Vessel being tight, stiff, staunch and strong, well and sufficiently manned, victualled and sound, her cargo well stowed and dunnaged and her hatches well secured and battened, her engines and machinery in good working order and condition and in every respect seaworthy fitting the due performance of her said intended voyage.

8-9

THAT all the ship's papers and documents as well as the crew's clothes and money remained onboard the said Vessel and were consequently lost.

AND LASTLY THAT the said Vessel had the ship's name painted in big white letters on both sides of her amidship as well as a Yugoslav flag on both sides and aft on the Flag staff. There was therefore no question of her nationality being mistaken. Furthermore after the said Submarine had fired the first round the ship's signal letters were hoisted to indicate her name.

WHEREOF the said Master protests against the loss of the said Vessel and her cargo and loss of life as aforesaid through the shelling and torpedoing by the said Submarine holding her Commander, Officers and crew responsible for all consequential damages, losses and expenses arising, thereby; and enters this Minute or Note accordingly, reserving to himself the right to extend the same when and where need may require.

(Signed) J. Suzanic.

Master S.S. ORAO.

THAT in the morning of the 12th instant all dunnage wood on deck was mixed with coal to use as bunkers immediately. At 1.20 pm a submarine was sighted on the port quarter about 4 miles away, the position of the said Vessel being at the time about 260 miles west by south of Gibraltar. The Naval Officer onboard immediately wirelessly to Gibraltar that a submarine was in sight and received a reply. The said Submarine crossed astern of the said Vessel which continued on her voyage at full speed. The Submarine followed the Vessel at a distance of 4 to 5 miles but gradually overtaking her. She opened fire on the Vessel without previous notice but without hitting her. After 4 rounds had been fired the said Master after consultation with the Naval Officer gave orders for the crew to take to the boats. As the four Lifeboats were being lowered, a fireman called Oliveira, who was a Brazilian, was killed by a shell and a sailor called Vesterlund who was a Finn was likewise killed in Lifeboat N<sup>o</sup>.3 which was alongside the Vessel. Lifeboat N<sup>o</sup>.1 in charge of the said Master capsized due to the Vessel being still underway, and two men who were onboard were picked up by another lifeboat. Other members of the crew took to the three other lifeboats and some to rafts and abandoned ship, leaving the said Naval Officer and ratings onboard as arranged. The Submarine came closer to the Vessel and continued shelling her, firing in all about 25 shells and hitting her several times. The Submarine then took up a position on the starboard side of the Vessel at a distance of about 1/2 mile and fired a torpedo which struck the Vessel amidship

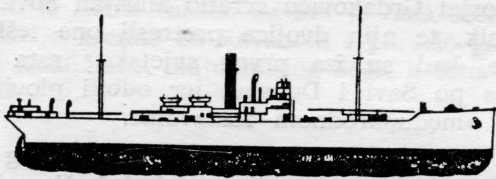
Faksimil stranica Prijave pomorske nezgode

S eksplozijom je uvis poletjela prašina, drvo, para, dijelovi stroja i kotlova. Potpalublje s teretom se punilo sporo. Namočena pšenica je vjerojatno zatvorila rupe od topovske paljbe i mi čekali. Vođu dozvali svijesti konjakom. Ne znajući tačno nalazi li se podmornica iza broda ili se pritajila uronjena blizu, imali smo namjeru pokupiti one na splavima. Podignuli jarbole i jedra, držali se na okupu. U času torpediranja nalazili smo se tačno 254 milje zapadno od Gibraltara, samo 90 milja od portugalske obale oko San Vincenta. Lijep dan.

Oko šest sati navečer hvatao se prvi mrak. Iz jednog čamca su vikali. Na obzoru su ugledali sjenu. Imali smo na umu samo prokletu podmornicu. Međutim iza prve sjene pokazale se još neke na moru.

Nije bila podmornica. K pogodnom brodu je svom brzinom jurio britanski razarač. U to doba čamci za spasavanje naših trgovačkih brodova nisu nosili radio aparat, pa izvukosmo rakete.

No nije trebalo ispaliti. Drugi je razarač istraživao okolinu, a treći upravio k nama. Iza tri razarača svaki k drugom cilju razabrao se neki veći brod. Dio britanske flote u patroliranju — bojni krstaš **Renown** s razaračima.



Makar mi u malim čamcima, s ovakvim društvom nestale brige. Zaveslali smo prema brodu. Usput namjerili na manju splav s Estoncem u ležanju dok se nekoliko marinaca sakrivali tijelom u moru držeći grčevito jednom rukom splav drugom automatsko oružje. Kao najbliži očevici izjaviše da je podmornica talijanske narodnosti. Iz čamac smo se popeli na razarač **Gallant**. Malo potom **Orao** je nagnut prednjim dijelom nestao u mraku. Prekinuli s putovanjem. Dan otkrića Amerike. Prije ulaska naše zemlje u drugi svjetski rat, a na pomolu još jedan na Balkanu, između Grčke i Italije.

Subota. Na zapovjedničkom mostu razarača sam polugol, bosonog, ozleđene šake dao komandantu podatke koliko sam znao. Dobili smo na raspolaganje krmene prostorije broda, okrepu, upotpunili odjeću, preko admiraliteta izvijestili brodovlasnika o brodolomu i nepotpunom spasu posade. Dok smo se nalazili na **Gallantu** doživjeli smo dvije uzbune. Marinci skidali vrpce s kapa, hvatali pojase i oružje, spremali se na borbu a mi morali pod palubom. Oba puta bili su to manji portugalski trgovački brodovi te marinci s razarača odlazili u pretragu a sve palubno oružje upereno tamo.

Dva dana kasnije, to jest 14. listopada krstaš je s razaračima uplovio u Gibraltar, **Gallant** se sa 33 brodolomca vezao uz obalu. Poredali smo

se pred brodom, izbrojili, skinuli kape, s obale pozdravili britansku zastavu.

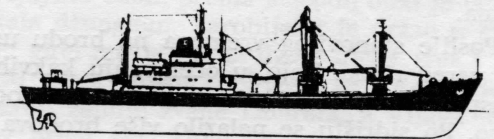
Na kopnu su nas razmjestili u hotel, u karnar i u bolnicu. Odijelili Jugoslavena od stranaca. Pojedinačno se svatko požurio da javi brzojavom kući. Bili smo na sigurnom tlu blizu otvorenih skloništa u živom kamenu pod gibraltarskom klisurom. Netko je spasio sve što je imao drugi ništa osim golog života i vjenčanog prstena, netko vukao sobom pojas za spasavanje.

Iste večeri sam, na zahtjev, iznosio slučaj Reutorovom dopisniku. Prijava pomorske nezgode u 8 stranica završava u prijevodu:

»...da o tomu spomenuti zapovjednik prosvjeduje protiv gubitka broda, tereta i gubitka života imenovanih ljudi radi pucanja i torpediranja s podmornice, držeći njezinog komandanta, oficire i posadu odgovornih za sve prouzrokovane štete gubitke i troškove, pridržavajući si pravo proširiti prijavu prema potrebi.

(Potpis)

Zapovjednik pb. **Orao**.



#### Popis spašenih jugoslavenskih brodolomaca

Suzanić Jure	zapovjednik	1904 Kostrena
Tičan Ivan	1. časnik	1914 Kostrena
Kovačević Branko	2. časnik	1917 Baošić
Koman Ivan	3. časnik	1912 Bolzano
Potočnik Ivan	telegrafist	1913 Maribor
Vičević Mate	vođa palube	1879 Kostrena
Zorić Jakob	kormilar	1883 Puna
Hrzić Josip	kormilar	1906 Žgombić
Marcelić Blaž	kormilar	1908 Preko
Subašić Jerko	4. strojar	1902 Split
Farac Petar	ložač	1894 Blato
Radović Jure	ložač	1908 Vir
Bacalja Augustin	ložač	1910 Preko
Vučina Stijepo	ugljenar	1894 Čepikuće
Crvelin Eliđo	kuhar	1909 Suđurađ
Žuvanić Santo	1. sobar	1909 Iž Veli

Gibraltar, 14. X 1940.

Bili smo bez isprava. Najbliži konzularni predstavnici u Madridu. Saobraćaj s inozemstvom pod kontrolom vojnih vlasti. Prema Jadranu nije plovio nikakav naš brod.

U Gibraltaru nam lučke vlasti ponudiše ukrcanje na strane brodove. Pristali smo, da dobijemo na vremenu. Po danu smo na glas uzbune bježali u zaklone pod živi kamen, jer se na velikoj visini pojavljivao avion na koji su s tla pucali. Budući pak da je do tada Gibraltar doživio nekoliko bombardiranja, određena je evakuacija civila za Jamajku i za London.

Trebalo se ukrčiti makar preko broja, ili se-  
liti. Kamo? Posrećilo nam je nešto treće. Brodo-  
lomci stranci ukrcaše se na transportni brod za  
London. Izvan ograđene luke vani se na sidrištu  
već kroz više mjeseci nalazio pod zaplijenom te-  
reta brod naše zastave **Ante Matković**. Dogovo-  
rno s komandantom gibraltarske tvrđave i ka-  
petanom Joškom Sindikom usidrenog broda, eva-  
kuirali smo se šesnaestorica Jugoslavena na naš  
teritorij, u nadi skorog povratka kući.

Takve nas nade prevariše. Istog mjeseca za-  
ratile se Italija i Grčka. Za brodove koji se našli  
izvan Jadrana Englezi nisu davali bunkera za  
povratak. Osim toga s **Anta Matkovića** su digli  
zapljenu tek onda kad se teret kikirikija pokva-  
rio, i tako pokvaren prodan Španiji s iskrcajem  
u obližnjem Algecirasu. Pa, kad je u tom luci  
iskrcaj tereta završen, brod je određen za Ja-  
dransko more. To se konačno pokazalo nemogu-  
ćim. Vrativši se iz Algecirasu s praznim brodom  
u Gibraltar čekalo se bez uspjeha dva dana za  
dobavu goriva i onda prosljedili za Lisabon.  
Brod nije ni tu dobio goriva. Druga polovica  
mjeseca prosinca, više od dva mjeseca iza bro-  
doloma.

Poslije stanovitog vremena na brodu usidre-  
nom usred rijeke Tejo, u očekivanju kakvih tak-  
vih isprava iz Madrida, iskrčani smo s broda na  
kopno. Po sidrištu se nalazilo više brodova naše  
zastave, čije posade nisu htjele putovati dok  
brodovlasnici još jednom ne poboljšaju uvjete.  
Da se pak nekako riješe »buntovnih mornara«,  
jugoslavenska vlada je vodila pregovore sa Cie  
Transatlantique za najam jednog broda koji bi  
prevezao jugoslavenske pomorce iz Lisabona, a  
Nijemcima bi bilo drago učiniti tu uslugu. S nji-  
ma bismo se i mi vratili kući. Samo što da spoz-  
razuma nije došlo.

Iz Londona opet svjetovali su nam da se  
zadržimo u neutralnom Portugalu i čekamo ukrc-  
anje. Ni to nije uspjelo. Ljudi su bili jednodušni  
da se vratimo u domovinu redovnim putem. Od-  
bijali smo i vrbovanja njemačke diplomacije u  
Lisabonu, koja je nudila da će nas prebaciti kući  
bez isprava. Uh!

Tek onda, kad su nam nakon višemjesečnog  
čekanja dostavljene iz Madrida isprave, vratili  
smo se kući u nekoliko etapa avionom i kopne-  
nim prevozom. Bila je druga polovica ožujka  
1941. godine.

Od posebne preoceanske nagrade ni traga.  
Jednako i s onom drugom. Isplaćeni do dana  
brodoloma. Zahtjevi za isplatu preoceanske i  
ratne propali su izgovorom: Putovanje nije dovr-  
šeno.

**NAPOMENA:** Finski bark **Penang** (2019/1743)  
građen je 1905, u vlasništvu kapetana Gustava  
Eriksona iz Mariehama, od 1924. prevezio je  
većinom žitarice iz Australije u Evropu, natje-  
ćući se u brzini s drugim brodovima »P« kom-  
panije. Nakon isplovljenja iz Bahija Blanke iz-  
gubio se na jednom od takvih putovanja 1940.

U Bahija Blanki smo se susreli s lučkim pe-  
ljarom Androm Bašićem, koji je u Argentini de-  
zertirao 1914, početkom prvog svjetskog rata, s  
parobroda **Izgleđ**.

U Rio de Janeiro je za vrijeme našeg borav-  
ka osim **Ivana** i **Vicka Ferića** prispjeo još jedan  
Topićev brod naše zastave. Na jednomu je za-  
povjednik Jakov Pezelj, na drugom Ante Pezelj.

Brod **Ante Matković**, s više putničkih kabina  
u koje smo se smjestili, zaplijenjen je s teretom  
u Gibraltaru pri pokušaju prolaza iz zapadne  
Afrike za Marsilju. Na njemu smo našli mještane  
Petra Grdakovića starijeg i Viktora Pilepića. Za  
kratko vrijeme stizali su u Gibraltar neki naši  
brodovi sa švicarskim teretom za Genovu. Nije  
nam uspjelo da se na njih prebacimo bliže kući.  
Ali izlazili i u ocean, pa se na jednom od njih  
upoznao sa kapetanom Vlahom Simičićem s Du-  
brovačke Parobrodarske Plovidbe. Vidjeli se tu  
i s brodićem **Trsat**, poznatijim kao »kugina ku-  
ća«, na njemu zapovjednik Abdon Glavan, koji  
je iste godine, 21—29. svibnja, sudjelovao u pre-  
bacivanju engleskih i francuskih trupa iz Dun-  
kerqua; sa 7 putovanja preko La Mancha pa do-  
bio najveće britansko odlikovanje Victoria Cross.

Namjerivši se vani na oluju **Trsat** se vratio,  
u posjet Grdakoviću svratio Marijan Sović, prvi  
časnik, te njih dvojica pretresli one teške go-  
dine, kad su iza prvog svjetskog rata gubili  
dane po Savi i Dunavu, jer odbili ploviti pod  
tzv. »međunarodnom zastavom«.

U Algecirasu smo našli samo jednog našeg  
slučajnog ribara na španjolskoj koči u lovu s  
parangalima na sabljare.

Lisabon je vrijedio kao odskočna daska iz  
Evrope. Stizali izbjeglice iz zaraćenog kraja, bro-  
dolomci s mora, brodovi za nadopunu goriva,  
nekoliko naših koji su imali krcati za Švicarsku  
via Genova. Neke posade štrajkovala radi plaća,  
ratnih opasnosti ili samo iz solidarnosti. S pot-  
pljenih naših brodova još su neki čekali za na-  
stavak putovanja u povratku kući; s **Labuda** i  
s **Boke** a u tu luku stigli prije nas. Na jednom  
Jugoslavenskom Lloydu zapovjednik Fran Grža-  
lja i upravitelj Mate Šubat. S brodova na sidru  
posade šetale kopnom: **Ivo Randić** zapovijedao  
Grgićevog **Talasa**, Jovo Suzanić **Jurka Topića**, jed-  
nog drugog Vido Radoničić. Dolazila **Una** s mje-  
štanima Ivanom Vidasom, Božom Šarinićem. Svi  
sretni što i u tuđini nalaze svojih, mi bez broda  
s kojim smo okusili sva tri oceana, žalosni...

Od ranijih brodolomaca drugog svjetskog ra-  
ta vratili se već zapovjednik Klonimir Šarinić,  
časnici Josip Lupi, Oskar Bakarčić s parobroda  
**Slava**. Slika tog brodoloma u Bristolskom kana-  
lu, rad Bakarčićev, visi u Riječkom Pomorskom  
muzeju, manji crtež istog u mojem Plavom ku-  
tiću, jer sam taj brod zapovijedao nekoliko go-  
dina. Dobivši jednu kopiju službene Prijave po-  
morske nezgode za brodolom **Orla** sačuvana je i  
ona u istom kutiću za sjećanje na »kruh od se-  
dam korak«.