

Doprinos pomoraca grada Korčule pobjedi nad fašizmom u drugom svjetskom ratu

UDK 949.713»1941/1945«:656.6(497.13)KORČULA

Sudjelovanje korčulanskih, kao i ostalih naših pomoraca, u ratnom naporu saveznika, počnje od prvih dana jeseni 1939. godine kad je izbio drugi svjetski rat. U početku, brodovi pod jugoslavenskom zastavom, pripadajući zemlji koja nije bila angažirana ni na jednoj od zaraćenih strana, prema pravilima plovidbe za neutralne brodove, morali su se vidljivo osvijetljavati noću, po bokovima je velikim slovima ispisano ime matične države a morala se iscrtati i njena zastava brodova ili iz podmorničkih periskopa.

To je vrijedilo za brodove na samostalnim zadacima. Međutim, one naše plovne jedinice koje su prevozile vrednije terete za potrebe saveznika, morale su se uključivati u konvoje, i najstrožije pridržavati ratne konvojske službe, koja je obuhvaćala gašenje svjetala, radio šutnju, posebne mjere u navigaciji i slično.

Početak rata glavnina naše flote od 55 većih parobroda duge plovidbe brzo se našla u svjetskom ratnom kaleidoskopu, a ubrzo im se pridružilo i sve ono što se smatralo najboljim iz flote od 117 jugoslavenskih teretnjaka. Ukupno je 87 brodova obalne i duge plovidbe pod jugoslavenskom zastavom, kao i 3.500 pomoraca, bilo uključeno u ratni stroj saveznika. Samo osam većih parobroda, uglavnom u raspremi, zahtjevala je okupatorska vojska travnja 1941. na Jadrani.

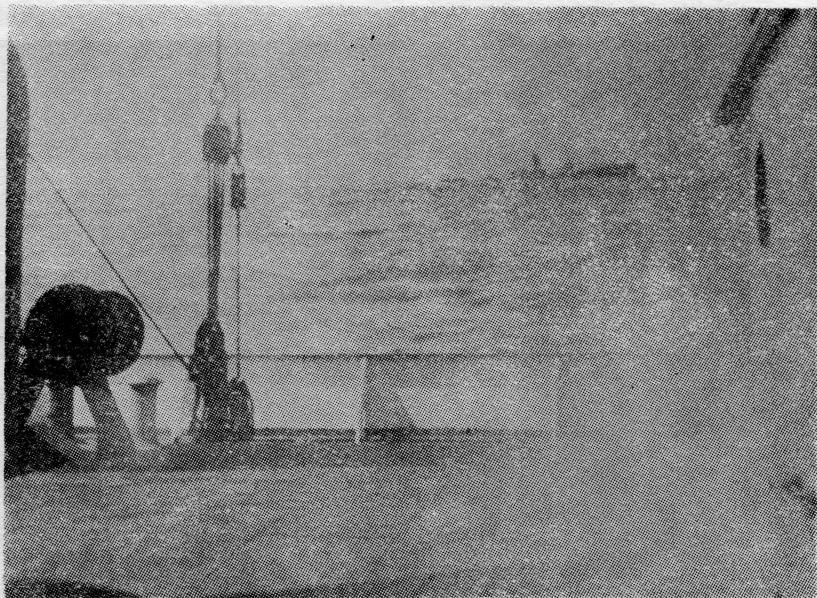
Žrtve su bile ogromne. Čak 57 parobroda duge plovidbe, pod našom zastavom, potopljeno je: 37 je torpedirano, mine su raznijele 4, od aviona su potopljene dva, od gusarskog broda »Kormoran« 1, u sudaru dva, a ostali na druge načine. Do završetka rata Jugoslaviji je ostalo samo 29 većih brodova sa ukupno 34.078 tona.

Tempo uništavanja naše trgovačke flote u drugom svjetskom ratu od početka je bio izrazit. Do kapitulacije Jugoslavije 1941. godine, već je bilo potopljeno 15 jugoslavenskih brodova. Odati preostali brišu oznake neutralnosti i sivo objanjeni u potpunosti se podvrgavaju surovim ratnim zakonima na moru.

Potapanje jugoslavenskih trgovačkih brodova počelo je 18. studenoga 1939. kad je »Carica Milica«, parobrod duge plovidbe od 6.390 BRT naišao na magnetsku minu njemačkog porijekla na ušću Temze. Prvi od mnogih jugoslavenskih pomoraca koji su izgubili život ploveći oceanima za stvar antifašističke koalicije, bio je Franjo Haramija, ložar iz Cernika kod Rijeke sa parobroda »Slava« od 4.449 tona. On je potonuo, također poslije nailaska na minu, 16. ožujka 1940. u Bristolskom kanalu.

Nemoguće je utvrditi točno koliko je naših pomoraca plovilo na tim našim i savezničkim brodovima. Isto tako, veoma je teško procijeniti gubitke u ljudstvu: koliko je naših pomoraca poginulo, koliko podleglo povredama ili strahotnim

*P/b »Njegoš« u oluji na Atlantiku
krajem 1939. god.*



uvjetima ratne plovidbe. Zna se samo da je pri likom potonuća spomenutih 56 brodova nestalo 168 ljudi. Vlada mišljenje da je tijekom drugog svjetskog rata poginulo više od 400 jugoslaven- skih pomoraca.

Ploveci daleko od domovine, izvrgnuti dezinformacijama, raznim društvenim i političkim utjecajima, a izloženi svim opasnostima rata kao posljedica napada njemačkih, talijanskih i japanskih podmornica i površinskih brodova i aviona, i korčulanski pomorci su, zajedno sa našim i savezničkim pomorcima, dali svoj značajan udio u bespoštednoj borbi protiv sila Osovina. Neustrašivo su se borili do konačne pobjede nad fašizmom.

Povijest teško priznaje sreću kao kategoriju kojom se objašnjavaju neka zbivanja. No, upravo to, u smislu neizmjerne dobiti, za naše pomorce i za ideje narodnooslobodilačkog pokreta daleko od Jugoslavije, značilo je osnivanje Kluba pomoraca Jugoslavije u Njujorku. Njegovi istaknuti članovi bili su i korčulanski pomorci. Taj klub, koji je osnovan u siječnju 1941., i koji je imao cilj sačuvati jedinstvo naših pomoraca u skladu sa principima NOB, iformirao je američku i svjetsku javnost o zbivanjima u Jugoslaviju, poduzimajući u završnoj fazi svojega djelovanja političke i organizacijske pripreme za preuzimanje brodova i dizanje zastave Nove Jugoslavije na svim našim brodovima. Jedna od najznačajnijih akcija Kluba bilo je donošenje Rezolucije 15. veljače 1944., koju mnogi s razlogom ocjenjuju povijesnom. Tada su naši pomorci otkazali posluš kraljevskoj vladi i kralju, jer su u emigraciji djelovali suprotno ciljevima narodnooslobodilačkog pokreta, jedine snage koja se u zemlji organizirano borila protiv okupatora. Izražen nepokolebljiv i vrlo jasan stav, rodoljublje i borba naših pomoraca, trajan su doprinos slobodi naših naroda i učvršćenju njenih temelja.

S ponosom treba istaći da su tijekom drugog svjetskog rata, i u revolucionarnim kretanjima među našim pomorcima izvan domovine,

svoj doprinos oslobodaњу i obnovi zemlje i pobjedi saveznika nad fašizmom dali korčulanski pomorci: **Balarin Ivo, Bernetić Antun, Lešaja Slavko, Lovričević Ante, Lovričević Božo, Lovričević Grgur, Matijaca Niko, Mamić Rolando, Marinović Stijepo, Mirošević Brnica, Pijerotić Veljko, Portolan Marko i Sladović Ivo.**

Od tih ratnih dana prošlo je više od četiri decenije. Izgubljene su prilike da se zabilježe brojna svježa i autentična svjedočenja, a ni dokumenta o tim događajima i pothvatima naših pomoraca nema mnogo. Ipak, moguće je rekonstruirati većinu relevantnih podataka na osnovi kojih se može donijeti sud o doprinosu korčulanskih pomoraca u drugom svjetskom ratu na oceanima.

Kapetan duge plovidbe Balarin Ivo bio je jedan od rijetkih pomoraca koji je čitavo vrijeme rata bio ukrčan. Počeo je ploviti 18. kolovoza 1939. u Genovi kao kadet na parobrodu »Zrinski« od 5.623 BRT, vlasništvo Jugoslaven- skog Lloydja, i neprekidno plovio u svojstvu časnika palube do 8. listopada 1945. godine, kada se s parobrodom »Neti« (kasnije »Šibenik«) vratio u domovinu.

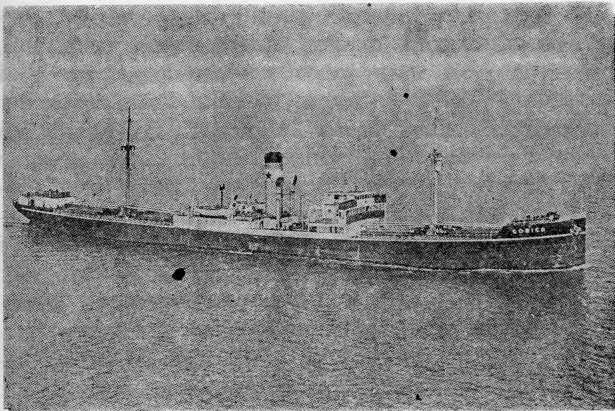
Stjecajem raznih okolnosti kap. Balarin je tijekom rata promijenio nekoliko brodova pa je osim spomenutih plovio i na »Istoku« (potopljen u invaziji na Normandiju lipnja 1944), »Vojvodi Putniku« (potopljen u Sjevernom Atlantiku početkom ožujka 1943), »Sušaku« (o kojem će kasnije biti više riječi).

Često je kap. Balarin dolazio s nekim od brodova u New York, aktivno sudjelovao u mnogim akcijama Kluba pomoraca Jugoslavije, a sudionik je i donošenja spomenute rezolucije.

Mnogi pomorci bili su neposredni, živi svjedoci događaja koji su ostavili vidnoga traga u pomorskoj povijesti. Tako se kap. Balarin početkom prosinca 1939. našao na parobrodu »Zrinski« koji je s teretom pšenice isplovio iz Buenos Airesa za Veliku Britaniju. Treći dan poslije isplovljenja na pučini Atlantika primijetila



Kap. Ivo Balarin na palubi p/b »Neti«, sjeverni Atlantik 1940. god.



P/b »Marija Petrinović« (poslije oslobođenja »Gorica«)

je posada siluetu velikog ratnog broda. Kurs mu je bio prema »Zrinskom«! Taj ratni brod, kao sablast, bez ijednog svjetla velikom brzinom se približavao a časnici su, na osnovi fotografija koje su ranije objavljene, prepoznali po zlu čuveni njemački, »džepni« bojni brod »Admiral graf fon Spee« koji je sudjelovao u krstaričkom ratu od početka rata, topeći bespomoćne trgovačke brodove.

Na našem brodu je, u očekivanju najgoreg, nastala uzbuna. Međutim, »Graf Spee« je približivši se »Zrinskom« i osmotrivši ga dobro, naglo skrenuo k jugu, i vozeći lagano nestao u tami.

Nekoliko dana iza toga, 13. prosinca 1939. došlo je do sraza između njemačkog džepnog bojnog broda i britanskih krstarica »Ajax«, »Exeter« i »Achilles«. Velika bitka pred zaljevom La Plate završila se porazno za njemački brod... Pretpostavka je da »Graf Spee« nije odustao od potapanja »Zrinskoga« samo zato što je prepoznao vrlo jasno istaknute i osvijetljene oznake pripadnosti neutralnoj zemlji, jer su Nijemci piratski potapali i takve brodove. Vjerojatno je njemački komandant, kapetan bojnog broda Langsdorf, osjećao da su mu Britanci za petama pa bi potapanje još jednog broda, koji bi van svake sumnje pokušao emitirati makar signal pogibe-lji, pridonijelo njegovom bržem otkrivanju.

Bernetić Antun: bio je ukrcan kao tesar na parobrodima »Karmen«, »Neti« i »Plavnik«. Prva dva parobroda uglavnom su izvršavala samostalne zadatke za potrebe Britanskog ministarstva ratnog transporta i to u vodama Sjeverne i Srednje Amerike a treći je plovio u konvojima i postao, pod zapovjedništvom kapetana Ante Begovića iz Orebića, jedini jugoslavenski brod kojemu je bila dodijeljena komodorska dužnost s odgovorajućim počastima... Jedno vrijeme A. Bertenić je radio i u američkoj vojnoj brodogradnji.

Lešaja Slavko: U svojstvu lozača plovio je na brodovima »Bosiljka«, »Nemanja«, »Ivan Topić«, »Aleksandar«, »Neti«, »Plavnik«, »Franka«, »Ivan Topić« i »Marija Petrinović«.

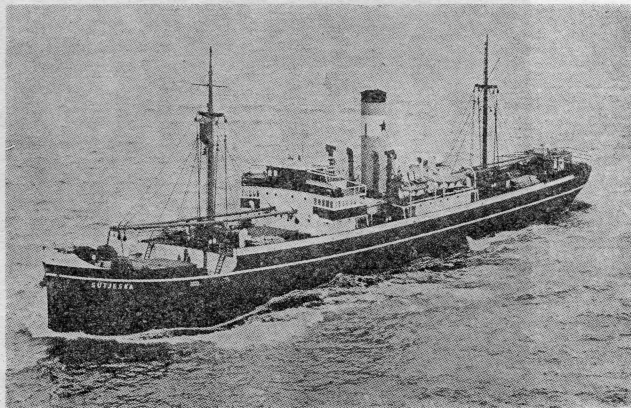
Lovričević Ante, kapetan duge plovidbe, bio je ukrcan na nekoliko naših parobroda. Sudjelovao je i u glasovitim konvojima od SAD do luke Murmansk u Barenčovom moru što je od

pomorskih povjesničara ocijenjeno kao »najgora od svih neprijatnih i opasnih službi u Sjevernom Atlantiku« (S. E. Morison: »Bitka za Atlantik«) Ruta pored Islanda i Spitsberga predstavljala je životnu liniju za opskrbu SSSR ratnim sredstvima, na osnovi poznatog zakona o najmu i zajmu. Mnogi konvoji su razbijeni a pomorci tonuli s brodovima poslije napada njemačkih podmornica, površinskih brodova i aviona iz baza u Norveškoj.

Lovričević Božo, kapetan duge plovidbe, bio je ukrcan na brodovima »Neti« i »Franka«. Na ovom potonjem plovio je često u atlantskim konvojima a u ljeto 1943. dobio je zadatak da plovi s teretom rude iz Lorenzo Marquesa (sada Kan Fumo) u Montevideo, bez ičije zaštite. pa da na taj način bude jedna vrsta mamca za njemačke podmornice. Naime, naš brod je prolazio samo petnaestak milja od oceanskog otočja Tristan da Cunha, koja je nerijetko predstavljala sklonište i bazu njemačkih gusarskih brodova i podmornica. Naš brod je, tajno, pratila britanska podmornica koja je obavještavala svoju komandu o događajima na ruti. Poslije rata kap Lovričević je dugo radio u pomorskoj privredi a bio je i istaknuti pomorski pedagog.

Lovričević Grgur, kapetan duge plovidbe, plovio je na parobrodima »Sušak« i »Ivan Topić«. Na ovom prvom, u svojstvu drugog časnika, doživio je 6. lipnja 1942. godine napad japanske podmornice dok je brod plovio prazan iz Velike Britanije za Lourenzo Mariues. U Mozambičkom kanalu, bez prethodnog upozorenja, naš brod je bio torpediran a zatim obasut artiljerijskom vatom, tad je kap. Lovričević bio lakše ranjen. Prema američkim obavještajnim podacima, koji su prikupljeni za »Office of the Chief of Naval Operations« u Washingtonu, podmornica je ispalila čak tri torpeda ali je »preciznost gađanja na maloj daljini bila bijedna«!

Naš brod je uspio da pošalje SOS signal a posada ga je napustila tek kada je podmornica ispalila dvadesetak granata oštetivši trup i nadgrađe. Šestorica članova posade su poginuli a jedan je umro u čamcu za spašavanje. Preživjelo je 27 naših pomoraca koje je istog dana prihvatio grčki brod »Taygetos«.



P/b »Timok«

(nakon oslobođenja plovio pod imenom »Sutjeska«)

Matijaca Niko bio je kao tesar ukrčan na parobrodu »Ivo Račić« i »Vojvoda Putnik«. Međutim, najveći dio rata proveo je kao dobrovoljac u američkim jedinicama koje su se borile protiv japanskih trupa po otocima Pacifika i Dalekom Istoku. Do kraja rata sudjelovao je u nekoliko najznačajnijih bitaka u tom dijelu svijeta.

Mamić Rolando, kapetan duge plovidbe, plovio je u svojstvu časnika palube na brodovima »Perast«, »Franka«, »Timok« i »Srbin«. Povremeno boraveći u SAD, između dvije plovidbe, neumorno je radio na širenju istine o NOP u Jugoslaviji. Nekoliko mjeseci je dobrovoljno radio u Ujedinjenom odboru Južnih Slavena i Klubu pomoraca Jugoslavije u New Yorku. Radio je također i na sakupljanju pomoći za NOB kao i za jugoslavenski zbjeg u El Shattu.

Kao član posade »Timoka«, gdje je bio treći časnik, veoma se angažirao u organiziranju zajedničkog skupa s posadama brodova »Sreća« i »Ivan Topić« 11. studenoga 1944. u Pomorskom domu u Halifaxu. Članovi posade »Timoka« tada su upoznali svoje drugove o NOB u Jugoslaviji, a o uspješnosti tog skupa svjedoči manifestacija odanosti prema domovini, maršalu Titu i NOP-u. Nekoliko prisutnih kanadskih novinara prenijeli su opširne izvještaje svojim listovima koji su pridonijeli širokom obavještavanju kanadske javnosti o raspoloženju među našim pomorcima. Tako je dnevnik »The Halifax Cronikle« od 13. studenoga 1944. između ostaloga pisao: »Nema više sumnje kojoj stranci pripadaju jugoslavenski pomorci koji su u subotu održali sastanak u prostorijama Pomorske lige. Očevidno, svi su oni, do posljednjeg čovjeka, Titovi ljudi...« A »The Halifax Mail« i »The Halifax Herald« istog dana o istom događaju pišu: »Titovi pomorci održali sastanak i sakupili blizu 6.000 dolara za pomoć jugoslavenskom narodu...«

Ponovo je kapetan Mamić bio jedan od glavnih organizatora drugog skupa naših pomoraca, na kojem su, osim posade »Timoka«, bile još i posade s »Visa«, »Senge«, i »Sv. Duje«, također u Halifaxu. Bilo je to 24. veljače 1945. u skup je bio posvećen narodnooslobodilačkom pokretu koji se bori za novu, pravednu, federativnu i demokratsku Jugoslaviju. Kap. Mamić bio je izabran na »Timoku« za člana brodskog odbora i člana redakcije brodskog časopisa »Preporod«.

Borbena dužnost na brodu bila mu je upravljanje vatrom sa protuavionskog topa »Oerlikon«, za koji je travnja 1943. završio odgovarajući kurs u Londonu.

Po završetku rata vratio se u domovinu. Na prvom kongresu Saveza pomoraca bio je izabran za drugog tajnika Centralne uprave Saveza pomoraca, lučkih i brodogradilišnih radnika i namještenika Jugoslavije. Prerana smrt prekinula je njegov neumorni rad.

Marinović Stijepo, kapetan duge plovidbe, za vrijeme rata plovio je kao časnik palube. Stjecajem okolnosti ostao je jednim od rijetkih svjedoka potonuća jugoslavenskih brodova »Rečina« i »Zvir«.

Završivši Nautiku u Dubrovniku 1923. kapetan S. Marinović godinama je plovio na jugoslavenskim brodovima a rat ga je 1939. godine zatekao na »Rečini« u Velikoj Britaniji. Ovaj brod je nastavio ploviti za saveznike sve do proljeća 1939. godine kada se našao u kineskoj luci Taku. U ovom gradu, kao i u Shanghaiu, Talijani su imali svoje koncesije, i zato je »Rečina« čim se čulo za napad sila Osovine na Jugoslaviju, pobjegla preko noći iz te luke da ne bi doživjela sudbinu parobroda »Tomislav« koji je ostao u talijansko-japanskom zarobljeništvu. »Rečina« je bježala ka jugu, preko Mikronezije i Melanezije. Nije uspjela nakrcati tovar fosfara na otočiću Ocean jer je njemački gusarski brod



Posade brodova »Senge«, »Timok« i »Sreća« u kanadskoj luci Halifax nakon što su preuzeli brodove i podigli zastave nove Jugoslavije u ljeti 1944. god.

(raider) neposredno prije toga porušio lučke i rudarske instalacije. Krcanje iz sličnih razloga nije uspjelo ni na otočiću Nauru. Sve to govori o grozničavim ratnim trenucima, kao i o naporu posade da unatoč svemu, u tihooceanskim prostranstvima, bude od koristi saveznicima. Ovaj brod od 8.500 tona nastavio je ploviti preko Pacifika, od Australije do SAD, a stradao je 24. V 1943. u jednom konvoju u blizini australske obale. Prema »Official communique« štaba generala Mac Artura »torpediran je od jedne strane podmornice«. Stradalo je 22 naših pomoraca, uključujući i zapovjednika Bartula Monopolija, (1905) iz Dubrovnika a tragediju je preživjelo tek desetak pomoraca od kojih trojica naših. Pretpostavlja se da je torpediranje izvršila japanska podmornica, ali je nitko nije osmotrio.

»Zvir«, parobrod duge plovidbe, stradao je u Bassovom prolazu 15. studenoga 1942. Našem brodu u konvoju je otkazalo kormilo pa je skrenuo s pravca i sudario se sa parobrodom »Skađerak«. Naš brod je spasila posada britanskog broda »Limerik«.

Na oba broda kapetan Marinović je vršio odgovorne časnike dužnosti a povratkom u zemlju 1945. godine počeo je s doprinosom razvoju naše pomorske privrede.

Miročević Bernardo, kapetan duge plovidbe, za vrijeme rata plovio je kao časnik palube na parobrodima »Istok«, »Marija Petrinović« (poslije rata »Gorica«) a zapovijedao je parobrodom »Lina Matković« u trenutku njenoga potonuća, 21. lipnja 1942. godine. Prema dokumentaciji »Office od the chief of Naval Operations«, Washington, tj. prema obavještajnim podacima koje su Amerikanci brižljivo prikupljali radi uobličavanja svoje protupodmorničke taktike, »Lina Matković« je naišla na minu u minskom polju koje je postavila Ratna mornarica SAD na ulazu u zaljev Limon, Cristobal, Kanalska zona. Brod je doplovio iz New Orleansa sa tovarom 2.770 tona vojnog materijala. Jedan patrolni brod RM SAD mu je uputio signal da se zaustavi a zatim i signal da tokom noći ostane gdje je, do jutra. Za to vrijeme nitko nije slutio da je brod već pune dvije milje u minskom polju a da nije ni dodir-

nuo minu. Ipak, pet minuta poslije ponoći, strahovita eksplozija raznijela je krmu, voda je naglo prodrla i brod je brzo potonuo. Posada od 29 ljudi (14 Jugoslavena) uglavnom je spašena a poginuli su treći oficir stroja Mihovil Paškvan (1917) iz Sušaka, kao i dva ložača i mazač, stranci. Zapovjednik B. Miročević i svi preživjeli spašeni su akcijom britanskih terpednih čamaca i patrolnog broda RM SAD »Curlew«. Svi preživjeli dovedeni su u bazu SAD u Cristobalu a kasnije raspoređeni na druge brodove.

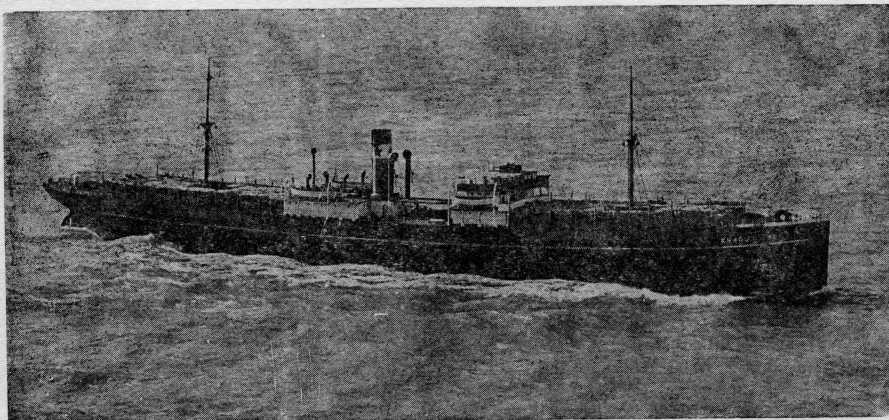
Prema ocjeni istražitelja Petnaeste pomorske oblasti SAD za potapanje je kriva »greška u navigaciji«, ali zapovjednik i posada su ostali dugo, čak i poslije rata, u uvjerenju da je brod bio torpediran.

Kapetan B. Miročević je i poslije ove nesreće nastavio ploviti na našim brodovima za što je dobio niz priznanja.

Pijerotić Veljko, kapetan duge plovidbe, za vrijeme rata plovio je na parobrodu »Nemanja«, vlasništvo »Jugoslavenskog Lloyd« koji je torpediran 8. travnja 1942. godine u Sjevernom Atlantiku (Nova Škotska).

Portolan Marko, kapetan duge plovidbe, bio je ukrcaj kao drugi časnik palube na parobrodu »Petar«, vlasništvo D. S. O. J. »Marović« iz Omišlja. Naš brod je, ploveći za račun saveznika, s teretom i pogašenih svjetala (prema ratnim pravilima), plovio iz Georgetowna u Britanskoj Gvajani prema Saint Thomasu. U istom području velikom brzinom je plovio i tanker američke Ratne mornarice »Kennbec« pod komandom kapetana fregate Reynoldsa. Do sudara je došlo 8. ožujka 1942. godine nešto poslije 20 sati. Na jugoslavenskom parobrodu nisu mogli nikako izbjeći nesreću, jer je i američki tanker, zbog opasnosti od njemačkih podmornica koje su tih dana bile vrlo aktivne u pomenutom području, plovio zamračen.

Sudar je bio toliko snažan da je naš brod bio presječen na dva dijela i potonuo za dvije minute. Nakon sudara oštećeni »Kennbec« vratio se osvjetljavajući mjesto potonuća jugoslavenskog broda i prikupljajući rijetke preživjele. U vodama Atlantika smrt je našlo 18 naših po-



P/b »Ivan Topić« u plovidbi

moraca među kojima je bio i kapetan Marko Portolan. Komanda Atlantske flote SAD i Drugog divizionara krstarica naredila je istragu kojom je utvrđeno da komandant »Kennbeca« i njegov pomoćnik« treba da budu saslušani zbog kažnjive odgovornosti«.

Sladović Ivo, kapetan duge plovidbe, kao članik palube plovio je na jugoslavenskim brodovima »Njogoš«, »Marija Petrinović« i »Ivan Topić«. Koncem studenoga 1940. u Dakru su francuske kvislinške vlasti, vjerne maršalu Petainu, konfirirale parobrod »Njogoš«, a s posadom, koja je odbila ploviti za račun sila Osovine, postupalo se kao sa zarobljenicima. I. Sladović je na brodu vršio dužnost kadeta.

Francuske vlasti su onesposobile naš brod demontirajući s njega neke vitalne dijelove glavnog stroja, čime mu je onemogućeno bjekstvo. Uvjeti za život bili su užasni. Situaciju su činili još težom poznati sukobi savezničke flote i francuske obrane Dakra kada su stradali nedužni brodovi neutralnih zemalja na dakarskom sirištu.

Zbog svega toga, iz žarke želje za slobodom, denesena je odluka da se organizira bjekstvo. U zadnji čas, zbog bolesti zapovjednika kojega nisu smjeli ostaviti samoga, od akcije su oduvali neki časnici koji su do tog trenutka rukovodili pripremama za bjekstvo. Odlučili su ostati, da brod sačuvaju i pomognu zapovjedniku koliko mogu, a sav ostali raspoloživi dio posade da pokuša sa pothvatom. Odlučeno je da akcijom rukovodi kadet I. Sladović, što će postati podvig njegova života.

Tako se 9 članova posade 17. lipnja 1941. godine otisnulo sa čamcem k 95 morskih milja udaljenoj britanskoj koloniji Gambiji. Mala grupa naših pomoraca uspjela je, unatoč lošim uvjetima. Nakon oporavka, nastavili su ploviti na savezničkim brodovima do kraja rata. Kapetan

Sladović bio je vrlo aktivan i u Klubu pomoraca Jugoslavije.

Ako bi se doprinos korčulanskih pomoraca pobjedi saveznika nad fašizmom predstavljao mozaički, onda bi ovaj prikaz trebalo shvatiti kao neodvojivi dio cjeline.

Nova Jugoslavija, o kojoj su pomorci sanjali godinama, stvarala se i na valovima oceana. Tako treba protumačiti završni čin te epopeje o kojoj se malo zna — povratak u zemlju s brodovima na kojima se vijala jugoslavenska trobojka s petokrakom zvijezdom kao jednim od simbola naše revolucije.

Malo su adekvatnih priznanja naši pomorci dobili za svoja pregnuća. Samo je američki književnik Louis Adamič, porijeklom Slovenac, shvatio da su »jugoslavenski pomorci svojom službom zadužili i dali veliki prilog stvari Ujedinjenih nacija«, kao i to da je »ta služba u skladu s junačkom borbom jugoslavenskih partizana za zajedničku stvar«.

I ovaj prilog, o ljudima koji su izrastali u svjetionike svoga vremena, treba shvatiti kao mali spomen njima i njihovom djelu.

Literatura i izvori:

Obavještajni dokumenti Ratne mornarice SAD, Vojnopomorski muzej u Splitu

Ivo Šišević: Naša trgovačka mornarica za vrijeme drugog svjetskog rata, Pomorski zbornik I/1961.

Miho Domijan: »Naši pomorci u drugom svjetskom ratu, Dubrovačko pomorstvo

Radovan Kovačević: »Buktinje oceana«, Sloboda, Beograd, 1982.

Toma Maštruko: »Na svim meridijanima«, Društvo za proučavanje i unapređenje pomorstva Jugoslavije, Rijeka 1975.

Pomorski Godišnjak 1941-1945, izdanje Ministarstva pomorstva FNRJ 1978.

Andrija Dabović: »Hrabro su se borili na oceanima i morima 1939-45«, rukopis u Vojnopomorskom muzeju

