

## Klasna svijest, spremnost i sposobnost brodskih posada odlučujući činilac pobjede

Oslobodilačka borba naših naroda u toku II SR dala je, kao što je poznato, izuzetno velik doprinos saveznicima Istoka i Zapada, pobjedi anifašističke koalicije. Tome je prilog dala i Jugoslavenska trgovačka flota, koja se početkom rata našla najvećim dijelom u savezničkim lukama. Ostala je u službi saveznika, i tokom rata pretrpjela velike gubitke u brodovima i posadama na svim morima svijeta.

O revolucionarnoj borbi jugoslavenskih pomoraca izvan domovine (1939—1945), veoma upečatljivo piše u knjizi »Na svim meridijanima«, Tomo Moštruko, pomorac, aktivni učesnik u borbi naših pomoraca van Jadrana, na morima i oceanima svijeta za slobodu i nezavisnost nove Jugoslavije.

Svjedočanstva i dokumenti (na preko 250 stranica, sa 283 izvora i svjedočanstva), koje iznosi, imaju posebni i višestruki značaj: dopunjena je povijest oslobodilačke i revolucionarne borbe, stvaranja i razvoja Mornarice NOVJ i to onim dijelom koji se odnosi na oslobodilačku borbu naših ljudi van Jadrana; ukazano je na direktan doprinos naših pomoraca pobjedi saveznika na moru i, što je neobično značajno, iznose se veoma zanimljiva iskustva iz te borbe, čija vrijednost ima i određena trajna obilježja i čini dio cjeline vrednota našeg narodnooslobodilačkog rata i socijalističke revolucije, kao temelja cjelokupnog poslijeratnog razvoja Jugoslavije i stalnog jačanja njene obrambene moći i općenarodne obrane.

Autorove poruke su sintetizirane (koliko je to bilo moguće) u jedan rezime da se što potpunije prikaže sadržaj i poruka ove knjige.

Boriti se van domovine, u tuđini, u specifičnim uvjetima, zahtijevalo je osobene organizacione forme i posebne oblike i metode borbe u jednom izuzetno teškom i iscrpljujućem ratu koji je ostao za nama. Ne radi se samo o sjećanju na slavnu prošlost, već što je neobično važno, o živoj i trajnoj poruci jugoslavenskih mornara da brodovi pod jugoslavenskom zastavom sa crvenom petokrakom što plove svim morima svijeta u miru predstavljaju, u skladu sa karakterom društvenog socijalističkog i samoupravnog uređenja zemlje, čiju zastavu viju, svojevrjne ambasadore mira i ravnopravne međunarodne suradnje, a u ratu neotuđive tvrđave u obrani slobode, nezavisnosti i integriteta SFRJ.

—o—

Brodovi obalne plovidbe i duge obalne plovidbe preuzimale su jedinice NOVJ u Jadranskom moru na način i u uslovima koji su bili povezani sa razvojem ratnih operacija u domovini. Konačnoj fazi preuzimanja preostalih brodova u vremenu od februara 1944. u stranim lukama i na moru prethodili su značajni, a često i uzbudljivi događaji.

Za sve vrijeme rata, od početka septembra 1939. godine po preuzimanju brodova, situacija u pogledu rukovođenja jugoslavenskim brodovima u stranim lukama bila je vrlo složena. Neprijateljstva na moru vrebala su na sve brodove, pa i one tada neutralnih zemalja. Stanje na brodovima posebno se kompliciralo nakon kapitulacije Jugoslavije aprila 1941. Napad Njemačke i Italije na Jugoslaviju, kapitulacija jugoslavenske vojske, okupacija zemlje, odlazak jugoslavenske vlade u inozemstvo, a zatim pojava kvislinških jedinica u domovini, imalo je odraz i na dio Jugoslavije koji se zatekao u stranim lukama ili plovio po oceanima — imao je odraza na upotrebu brodova i mornara.

### U SAVEZNIČKIM KONVOJIMA

Sva ta zbivanja, koja su se odigrava u kraćim vremenskim razmacima, unijela su neke pometnje u političkoj orijentaciji naših pomoraca izvan domovine. Istinu o pravom stanju stvari u domovini pomorci su doznali tek u drugoj polovini 1942. (ovo se odnosi na one koji su se kretali u zapadnoj hemisferi). Na te osnovne činjenice koje su utjecale na razvoj političke misli pomoraca na brodovima nadovezuju se i činjenice drugog karaktera. Evo nekoliko najznačajnijih.

— Skoro svim brodovima u inozemstvu rukovodili su maritimni poslovni ljudi (menadžeri), koji su imali široka ovlaštenja od brodovlasnika. Uslijed toga i radi zaštite interesa brodovlasnika, ponekad su dolazili u sukob s britanskim ministarstvom ratnog transporta i to zbog troškova za popravke brodova, snabdijevanja gorivom ili naoružanja brodova. U istom smislu bilo je sukoba s jugoslavenskom emigrantskom vladom u Londonu i Kairu.

— Posredovanje u iznajmljivanju jugoslavenskih brodova britanskom ministarstvu ratnog transporta i poslovanja s brodovima.

— Nakon okupacije Jugoslavije okupator je pri upravama brogarskih poduzeća postavio svoje komesare čije djelovanje se i osjećalo.

— Preuzimanje uprave nad rekviriranim sredstvima od strane vlade u Londonu.

— Formirana su brodovlasnička udruženja u New Yorku i Engleskoj pod imenom Jugoslav Shipping committee.

— Provedeno je preuzimanje uprave nad rekviriranim brodovima od strane vlade u Londonu.

— Pokušaji talijanskih i njemačkih konzulata u neutralnim zemljama da dezinformiraju jugoslavenske pomorce o stanju u domovini i unošenje razdora između posada brodova, kao npr. ono u Brazilu i Portugalu.

— Formirano je pomorsko odjeljenje pri ministarstvu saobraćaja kraljevske vlade u emigraciji.

— Brodovlasnici su proveli osnivanje Udruženja pomoraca koje su izdržavali.

— U vrijeme nakon kapitulacije Jugoslavije, nakon što je kraljevska vlada napustila domovinu s manjim brojem vojnih lica i nekoliko mornaričkih jedinica, izvan domovine našla se jedna »druga«  
Jugoslavija u »malom«. Jugoslaviju kao državu izvan njenih granica sačinjavali su:

— 87 brodova trgovačke mornarice (i nekoliko jedinica ratne mornarice) pod kraljevskom jugoslavenskom zastavom kao dio teritorija sa »pravom«  
eksterritorialnosti;

— oko 5000 pomoraca (ukupno sa oko 2000 ukrajinah na brodovima) i oko 3000 što su u početku rata na razne načine napustili brodove te se upošljavali najviše kao obalni radnici u SAD;

— (broj pomoraca vojnika ratne mornarice s nekih izbjeglih jedinica, torpiljarke i podmornice, te avijatičara, kao i izvjestan broj oficira kraljevske vojske; kraljevska vlada sa činovnicima i ministrima te mnogi zastupnici nekih vladinih stranaka; kraljevska porodica i dio dvorske svite; velika većina brodovlasnika te mnogi trgovci i menadžeri; nekoliko poznatih političara ranije u raznim kraljevskim vladama).

Sve je to sačinjavalo jednu malu staru Jugoslaviju izvan njenih granica, sa svim nedaćama i suprotnosti-

ma, s kraljevskom vladom na čelu u Londonu i Kairu. Suprotnosti su imale svoj stalni i kontinuirani razvoj i zaoštravale se. Brodovlasnici su nastojali promijeniti zastave pripadnosti ija nekim svojim brodovima. U toku svih tih događaja i ratnih zbivanja pojavljuju se, razumljivo, i suprotnosti u interesima između brodovlasnika i kraljevske vlade, i između brodovlasnika i savezničkih vojnih uprava. Nije uvijek dolazilo do saglasnosti i između menadžera brodova, i predstavnika vlada, a osobito je mnogo nesporazuma bilo u odnosima između brodovlasnika i posada brodova. Situaciju je činilo još složenijom i pojava revolucionarnih kretanja koja su težila ka tome da se svi pomorci podrže i uključe u NOB. Ovo se posebno odnosilo na pomorce u SAD i Engleskoj.

## KLUB POMORACA JUGOSLAVIJE

Profiti vlasnika brodova u ratu, napori i zadaci, zahtjevi emigrantske vlade i stavovi posada ispoljavali su se u suprotnim interesima, koji svi odjednom nisu mogli biti zadovoljeni. Situacija je postojala sve zamršenija. Jedno je bilo očito: brodovlasnici su poduzimali sve da bi u ratnoj situaciji uspjeli zadržati u svom vlasništvu sve one brodove koji u ratu ne budu potopljeni, bez obzira pod čijom zastavom oni plovili na kraju rata (izuzev nove Jugoslavije). Njihova nastojanja bila su usmjerena u pravcu što boljeg unovčavanja polica za potopljene brodove iz fonda osiguranja i ratnog rizika. Razumljivo je da su brodovlasnici profite od najma brodova deponirali u stranim zemljama u »čvrstim« valutama.

Za konačan ishod iz te složene situacije, kao što je kome će pripasti upravljanje preostalim brodovima nakon završetka rata, dali su svoj doprinos i odgovor pomorci koji su plovili na brodovima. Oni su odlučivali i čiju će zastavu vijati poslije završetka rata. U početku rata malo je tko to mogao predvidjeti, da će tako značajne odluke donositi same posade brodova još u toku ratnog požara.

U početku, prilikom napada na Jugoslaviju, dvadeset brodarskih poduzeća posjedovalo je oko 90 brodova veće tonaže. Prema ugovoru s britanskim vlastima (Demise Charter Ships) i pod stranim imenima i sa stranim posadama plovilo je 10 brodova, a 46 plovnih jedinica nalazilo se pod upravljanjem raznih posrednika i stranih agencija. Od brodova veće tonaže svega 8 se zateklo u vodama Jadrana, Mediterana ili domaćim lukama prilikom izbijanja sukoba.

Za vrijeme rata ukupno je potopljeno 57 brodova duge i velike obalne plovidbe. Izvještaji pokazuju da je rat preživjelo svega 29 plovnih jedinica i da je 1945. njihova tonaža iznosila 134.078 BRT.

Već 1940. godine britanski admiraltet poduzeo je mjere za kontrolu rada brodara tada neutralnih zemalja. Tim mjerama bili su zahvaćeni i jugoslavenski brodari. Bio je uveden Navy Certificate (Navy cert) sistem kojim se predviđalo da nijedan brod neutralnih zemalja ne može dobiti gorivo, ako nije prevezio robu za saveznike i ako nema posebnu svjedodžbu o tome. Time su se jasno mogli kontrolirati brodovlasnici, jer je utrošak goriva bio jedan od pokazatelja visine njihovih zarada. Bilo je brodovlasnika koji su preko svojih agenata davali otpor ovakvim ugovorima i mjerama. Bilo je s njihove strane potpuno razumljivih primjedaba na ugovore o dugoročnim iznajmljivanjima brodova. Poslije uvođenja i sprovođenja sistema svi su brodovlasnici morali popustiti, jer inače nisu mogli normalno dobiti gorivo. Iznajmitelj većine jugoslavenskih brodova bilo je Britansko ministarstvo ratnog transporta (BMWT). Doprinos vladi od najamnina za brodove određivao se po toni nosivosti mjesečno. Ovaj se iznos mijenjao. Do napada na Jugoslaviju najamnina za brodove isplaćivala se brodovlasnicima preko njihovih agenata, a poslije napada najamnina za brodove bile su deponirane kod engleske vlade na posebnom računu »Enemy Property and Re-

stricted Capital Account«. Bilo je slučajeva da se obustavi plaćanje pomoraca usljed blokiranja kredita.

Nakon okupacije Jugoslavije svi brodovlasnici tražili su da emigrantska vlada rekvirira preostale brodove, da bi se time izbjegla sekvestracija brodova od strane saveznika. Ovaj zahtjev imao je cilj da brodovlasnici i dalje ostanu upravljači svojih brodova. Međutim, faktor u ovoj igri oko brodova, koji su zaboravili i predvidjeli, bile su posade brodova. Politika brodovlasnika u odnosu na posade brodova, pa i sami stavovi mornara, doživjela je u toku rata nekoliko promjena. Te promjene stava imale su utjecaja na razvoj situacije na brodovima i njen konačni ishod. U početku rata jugoslavenski pomorci izbjegavali su jugoslavenske brodove i nisu na njima htjeli ploviti napuštajući ih masovno. Mnogi nisu htjeli imati nikakve veze s jugoslavenskim brodovlasnicima, vladinim predstavnicima, njenim konzulatima. Pored toga, na stranim brodovima nagrade za rad su bile bolje, a u slučaju potapanja broda postojala je veća mogućnost da se ostane živ, jer su američki i engleski brodovi bili bolje opremljeni sredstvima za spašavanje. Brodovi saveznika plovili su u konvojima i imali pratinju ratnih brodova. Uvjeti života i rada na stranim brodovima bili su bolji, hrana kvalitetnija, plovne jedinice brže.

Klub pomoraca Jugoslavije u New Yorku, kao jedinstvena organizacija naprednih pomoraca, podržavao je ovakve stavove pomoraca u potpunosti i to sve do druge polovine 1942. U tom razdoblju ovakvi stavovi smatrali su se opravdanim i razumljivim. Usljed takvog držanja i stava pomoraca i Kluba na mnogim našim brodovima došlo je do izmjene u sastavu posade. Na upražnjena mjesta bili su ukrcavani strani pomorci među kojima je bilo mnogo Grka, Indijanaca, Poljaka i Portorikanaca. Brodovlasnici nisu olako shvaćali i prihvaćali napuštanje brodova od strane mornara iz svoje zemlje. Nastojali su da ih zadrže na brodovima. Za ta svoja nastojanja imali su, dakako, i svoje razloge: jugoslavenski pomorci poznati su u svijetu kao vrlo dobri mornari i savjesni radnici, a izdaci za posade brodova sastavljene od jugoslavenskih mornara, za plaće, ishranu, opremu stambenih prostorija i opremu za spasavanje bili su znatno manji. U provođenju svojih nastojanja, da bi zadržali sastave posade od jugoslavenskih pomoraca, brodovlasnici su bili angažirali i emigracione vlasti u SAD i Engleskoj radi prikupljanja pomoraca koji su ilegalno napuštali brodove. U tome su im punu podršku pružale kraljevske ambasade i konzulati. U čitavoj toj gužvi brodovlasnici su bili počeli upošljavati strane pomorce. Tako je posada broda »Perast« protestirala juna 1942. da se s broda iskrcaju obojeni pomorci. Veliki preokret nastao je u drugoj polovini 1942. To je bilo vrijeme kada je do naših pomoraca u SAD doprla istina o pravom stanju u domovini. Tada su pomorci doznali istinu da je Draža Mihajlović sa svojim četnicima izdajnik i svi oni koji su ga podržavali u emigrantskoj vladi u Londonu i Kairu, da pravu istinsku borbu vode partizanski odredi pod rukovodstvom Komunističke partije Jugoslavije i druga Tita.

Poslije napada Njemačke na Sovjetski Savez, naši pomorci počeli su se u sve većem broju ukrcavati na savezničke brodove (SAD, Engleska, Norveška).

U tim godinama u savezničkim konvojima, na zadacima prevoženja ratnog materijala, učestovalo je 50 jugoslavenskih brodova i oko 1.500 pomoraca. Pojedinačne plovidbe jugoslavenskih brodova u konvojima počele su još maja mjeseca 1941.

U početku napada na Jugoslaviju, kada se zemlja već nalazila u ratnom stanju, moralno stanje posada brodova bilo je na visini. Napad Njemačke i Italije na Jugoslaviju nije iznenadio pomorce. Oni su na to već bili psihički spremni, jer su njemačke podmornice i ratni brodovi do 6. aprila 1941. potapali i jugoslavenske brodove mada neutralne zastave.

Izbjeglička vlada bila je vrlo zainteresirana da političko stanje posada na brodovima bude u njen prilog. Veliko zanimanje vlade za praćenje stanja u



pomorstvu bilo je razumljivo, jer su im tada, uza zlato u bankama, brodovi bili i jedino vrelo velikih prihoda. A ti su prihodi bili visoki i iznosili su na stotine hiljada funti.

Stanje je karakteriziralo slijedeće: razvoj ratnih događaja na frontovima (na Sredozemlju i Istočnom frontu), pojačana aktivnost kraljevske vlade da, što se tiče brodova, dađe brodovlasnicima odriježene ruke; Pokušaj brodovlasnika da na mig vlade otuđe neke od malo preostalih brodova, i razne druge aktivnosti oko upošljavanja određenog komandnog osoblja kao i politička orijentacija jednog dijela vodećeg osoblja u pomorskom odjeljenju ministarstva saobraćaja. Ovakova situacija još je više nametala pojačanu aktivnost političkog rada i pripreme posada brodova. To je nametalo pripreme drugih mjera i organiziranje pojedinaца i »trojki« za eventualne akcije, ukoliko bi neko dao otpor.

Nakon historijske odluke Vrhovnog štaba NOVJ o obrani otoka Visa januara 1944, a zatim uspostavljanja baza NOVJ u Bariju i Monopoliju, nastaju mnoge i nagle promjene u trgovačkoj floti, kao i kod pomoraca u inozemstvu, posebno onih stacioniranih u Engleskoj i SAD. Nakon toga počinje period nove i završne faze, posebno što se odnosilo na izmjene stare zastave na brodovima duge plovidbe i prilazjenje brodova i pomoraca u sastav NOVJ.

Budući da su nakon kapitulacije Italije saveznički brodovi pristajali u mnoge luke južne Italije, uz te brodove rijetko su plovili i naši. Na takav način uplovio je i naš brod »Senga« u luku Gallipoli.

## BRODSKI ODBORI NOSIOCI POLITIČKE BORBE

Osnivanje brodskih odbora na naoružanim brodovima trgovačke mornarice Jugoslavije u toku drugog svjetskog rata i izvan domovine prva je i najznačajnija revolucionarna tekovina u pomorstvu nove Jugoslavije. Ta se tekovina sama po sebi svrstava među ostale tekovine ostvarene u domovini u toku i u sklopu naše narodnooslobodilačke borbe.

Brodski odbori na brodovima jugoslavenske zastave osnovani u toku 1944. izvan domovine, značajan su događaj, a po ulozi koju su ti odbori imali, u povijesti pomorstva dobivaju izuzetno značenje. Zadaci tih odbora po svom sadržaju usko se vezuju za narodnooslobodilački pokret u domovini. O osnivanju, radu i zadacima, a posebno o ulozi tih brodskih odbora na brodovima koji su preživjeli rat, do danas našoj javnosti nije ništa поближе poznato, iako nas od tog vremena dijeli punih 30 godina.

Prvi brodski odbori osnovani su početkom augusta 1944. a njih su sačinjavali predstavnici svih službi na brodu. Prvi prijedlog za osnivanje ovih oblika rukovođenja brodom dao je u svom pismu upućenom svim pomorcima 13. maja 1944. kapetan Antun Ivančić, član Uprave Kluba pomoraca Jugoslavije u New Yorku.

Brodski odbori osnovani su i organizirani u posebno složenoj situaciji ratnih zbivanja i u vrijeme krupnih revolucionarnih promjena u domovini, pa je nužno sve to utjecalo i na rad samih tih odbora. U samom početku brodski odbori su bili skoro potpuno samostalni. Nakon reorganizacije Saveza pomoraca Jugoslavije (London, 15. septembra 1944) taj Savez objedinjavao je rad brodskih odbora i postao njihov matični organ. Tačnije, u početku brodski odbori bili su formalno istureni organi Saveza pomoraca na brodovima.

Institucija brodskih odbora bila je svojevrsna ratna tvorevina. Po svojim zadacima ona je bila i odgovorna i upravna i revolucionarna. Radi objedinjavanja i organizacionog učvršćenja tih novih institucija u brodarstvu, u novembru 1944. Savez pomoraca donio je Pravilnik o organizaciji i radu brodskih odbora.

Organiziranju brodskih odbora prethodila je politička borba između provladine sindikalne organizacije, brodovlasnika i menadžera i naprednih pomora-

ca okupljenih u Klubu pomoraca Jugoslavije u SAD. Nešto poslije Viškog sporazuma između Tita i Šubašića, borba naprednih pomoraca s eksponentima vlade u emigraciji došla je u svoju odlučnu i završnu fazu. Posebno su u tom razdoblju zanimljivi i složeni događaji, koji su se odigrali u drugoj polovini 1944. a vezani su za upravljanje preostalim jugoslavenskim brodovima.

O zastavama nove Jugoslavije na brodovima duge plovidbe za vrijeme drugog svjetskog rata pisano je u više navrata. Posebno su obrađivani detalji oko podizanja zastave s crvenom petokrakom na brodovima »Senga« i »Timok«.

U vrtlogu zbivanja podizanja zastave s crvenom petokrakom i »preuzimanje« brodova od strane posade izvan domaćih voda Jadrana, nije samo izazvalo interes svjetske javnosti, već je naišlo i na oštro reagiranje u krugovima kraljevske vlade u Londonu i brodovlasnika. No, samom činu prve izmjene zastave na jednom brodu jugoslavenske pripadnosti su značajni događaji, kojima se dosada malo pažnje posvećivalo u našoj publicistici. I upravo zbog toga potrebno je povezati i ono što je prethodilo 17. marta 1944. kada je posada broda »Senga« u Gallipoliju skinula s krmenog jarbola staru, a izvjesila novu trobojnicu s crvenom petokrakom. Taj događaj od nesumnjivo je značaja i bez presedana je u povijesti ne samo našega pomorstva. Takav čin uvijek je sadržavao u sebi rizik — tim više što je rat harao svijetom.

## ZASTAVA NOVE JUGOSLAVIJE

Jedna od značajnih akcija naših pomoraca koji su se za vrijeme drugog svjetskog rata zatekli u raznim lukama i na raznim morima svijeta, jeste svakako ona od 15. februara 1944. Toga dana je Klub pomoraca Jugoslavije sa sjedištem u New Yorku izdao Rezoluciju kojom pomorci Jugoslavije otkazuju posluš kraljevskoj vladi, u emigraciji. A upravo je ta kraljevska vlada još 1943. počela, uz pomoć britanskog ambasadora pri vladi, intenzivno raditi na tome da onemogući eventualnu izmjenu zastava na brodovima obalne plovidbe koji su se nalazili u Sredozemlju.

Brod »Senga« vlasništvo Jugoslavenske atlantske plovidbe Sušak, nosivosti 8280 tona, uplovio je u luku Gallipoli u zaljevu Taranto dne 16. marta 1944. Kako ta luka nije bila mnogo udaljena od Mornaričke baze NOVJ u Monopoliju posada broda »Senga« nastojala je, i uspjela, doći u vezu s drugovima u bazi. Odmah, istoga dana, zapovjednik broda Teodor Tijan u direktnom kontaktu s političkim i vojnim rukovodiocima u bazi Monopoli dogovorio se da se udovolji odluci posade broda »Senga« za preuzimanje broda, izmjenu zastave i prijelaz u sastav NOVJ, a da brod i dalje plovi u službi saveznika. Šef vojne misije NOVJ u Italiji izvijestio je o događaju na »Sengi« Vrhovni štab NOVJ u domovini. Istog dana, o odluci posade obaviještene su i savezničke vojne komande u tom području. O izmjeni zastave posada broda »Senga« donijela je odluku koju su potpisali svi članovi posade. Odluka sadrži, pored ostalog, dvije osnovne postavke: otkazivanje usluge jugoslavenskoj kraljevskoj vladi u Londonu i prijelaz posade u sastav NOVJ.

Vrlo je značajna činjenica da su jugoslavenski pomorci u odnosu na stav prema jugoslavenskoj emigrantskoj vladi, oni u Mediteranu kao i oni na zapadnoj hemisferi i Engleskoj, jednako mislili i podjednake akcije istodobno poduzimali, iako nisu imali mnogo međusobnih direktnih i organiziranih veza, a udaljeni jedni od drugih po nekoliko hiljada milja, razdijeljeni oceanima. To se vidi ako se uporede stavovi izneseni u Rezoluciji Kluba pomoraca Jugoslavije u New Yorku na 15. februara 1944. i oni iz odluke posade broda »Senga« od 16. marta 1944. u Gallipoliju.

Od 1944. godine do završetka rata u Evropi, odnosno do oslobođenja zemlje, naši su pomorci — oni koji su se nalazili na kopnu u američkim gradovima (posebno oni u New Yorku) i oni sa brodova — bili su organizatori mnogih akcija.

Nakon završenih pregovora u Londonu je 31. jula 1947. zaključen »Anglo-jugoslavenski brodarski sporazum«. Tim ugovorom bila su riješena sva sporna pitanja u vezi s trgovačkim brodovima predratne Jugoslavije, koji su za vrijeme drugog svjetskog rata bili u službi Velike Britanije. Demokratskoj Federativnoj Jugoslaviji vraćeni su i ostali »preživjeli brodovi«.

Kada se prouči cijeli proces zbivanja u svim složenim situacijama od preseljenja brodova početkom 1939, pa do završetka rata 1945, odnosno do preuzimanja brodova duge plovidbe od strane posade brodova, dobija se odgovor na niz pitanja koja su se nametala u početku i u toku rata. U svim zbivanjima na brodovima duge plovidbe najvažniji činilac bio je čovjek-pomorac. Posade brodova i pomorci bili su ona najneposrednija sila koja je utjecala na razvoj situacije diktirajući pravac njenog razvoja.

U prilog tome govori i ova činjenica. Odmah nakon uspjelog podizanja zastave nove Jugoslavije na brodu »Senga«, mnogi naši pomorci, naročito časnici, samoinicijativno su na službene oficirske kape postavili oznake s crvenom petokrakom zvijezdom. A bilo je nekih i sa srpom i čekićem preko zvijezde (nije provjereno da li su to nabavili od ruskih pomoraca). Sve se to dešavalo prije zvaničnog preuzimanja brova. Osim toga, svi članovi delegacije Kluba pomoraca nosili su uz časničke uniforme i crvene petokrake na oznakama na kapama na drugom Sveslavenskom kongresu održanom 23-24. septembra 1944. Tim gestom nova delegacija pobudila je kod svih prisutnih veliki interes i publicitet. U mnogim slučajevima odluka pomoraca bila je i smjelost.

Pomorci su, uz razumljive napore, uspjeli nakon završetka rata dovesti u domovinu sve brodove koji su preživjeli strahote ratnih sukoba. Ti brodovi bili su u godinama nakon završetka rata od neprocjenjive važnosti za ratom uništenu zemlju.

Potrebno je istaknuti da su, bez obzira na političku i drugu aktivnost raznih organizacija na kopnu, odlučujuću riječ u pogledu vijanja zastave izrekle posade, da su one odlučile tko će upravljati brodovima. I opet, još jednom, čovjek-pomorac bio je u pravu; znao je izabrati svoj put.

S pravom možemo istaći da i ovaj (najkraće izložen) borbeni put naših pomoraca ističe veoma dragocjena iskustva.

Daleko od domovine, izvrgnuti dezinformacijama i pritiscima, kao i bremenom ratnih opasnosti na morima i oceanima na kojima su se saveznici tek borili za uspostavljanje prevlasti nad snažnom morna-

ričkom fašističkom ratnom mašinom, naši pomorci nisu nikada priznali poraz, kapitulaciju i komadanje Jugoslavije, niti su predali neprijatelju svoj brod.

Njihova borba nije bila samo običan otpor izdajničkoj vladi i brodovlasnicima, već je ona postepeno prerasla u revolucionarni poduhvat i puno uključivanje u općenarodni oslobodilački rat pokrenut i vođen u domovini od KPJ i druga Tita.

Klasna svijest kaljena u borbi protiv eksploatacije brodovlasnika u staroj Jugoslaviji i kroz štrajkove protiv nenarodnih režima odigrala je u zaista složenim i prelomnim godinama II SR odlučujuću ulogu u tome da su se pomorci u većini slučajeva opredijelili za put istinske slobode i socijalizma.

Uspješna organizacija i okupljanje naših pomoraca (oko Kluba), kao i neposredno djelovanje putem veoma različite aktivnosti (naročito politička) brodskih odbora na gotovo svakom brodu opredjeljivalo je posade brodova za stvar NOB-a.

Zapaženu ulogu odigrali su pojedini članovi posade, naročito zapovjednici i oficiri, s obzirom na njihovu idejnu i stručnu sposobnost, kao i funkcije koje su obavljali.

Stručna osposobljenost, pomorska vještina ponasob, uz odgovarajuće materijalne uvjete i finansijska sredstva (koja su prikupljena kroz različite dobrovoljne aktivnosti) takođe su pridonijele uspješnoj borbi naših pomoraca.

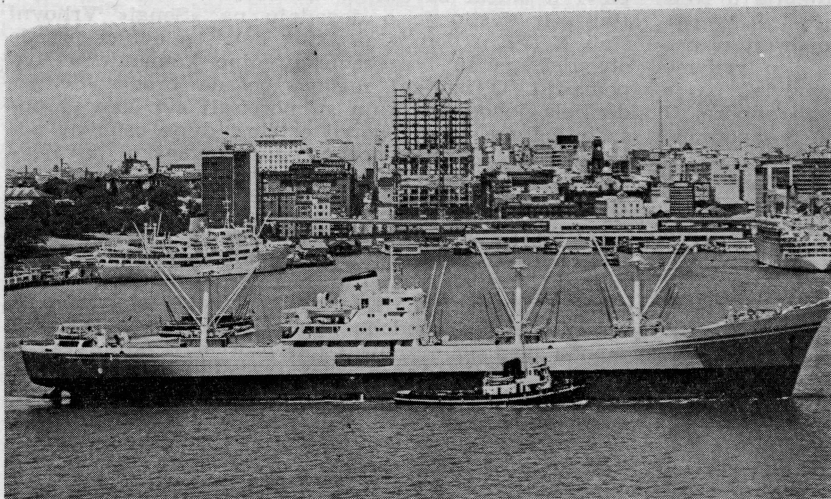
Međusobna povezanost, ne samo ljudi posade jednog broda, nego i posada većeg broja brodova i pomoraca na kopnu u tuđem svijetu, bila je primjerna i dala je veoma pozitivne rezultate. Valja napomenuti da to povezivanje nije bilo zatvoreno i ograničeno samo na krug Jugoslavena, već je uključivalo i progresivno orijentirane pomorce bez obzira na njihovu nacionalnu pripadnost.

Ne mali značaj, svakako, imala je i poznata oslobodilačka i revolucionarna tradicija našeg pomorstva, kao i ponos naših pomoraca da, iako pripadaju jednoj relativno maloj zemlji, uživaju renome vrijednih i zaista dobrih pomoraca čuvenih u svijetu.

Ukratko, može se konstatirati da je taj naš goloruki pomorac, čovjek s ovih naših obala i otoka, bio taj koji je ne samo na svom moru, na Jadranu, kako to ističe drug Tito, mi iz čega počeo, još tamo 1942. godine, da stvara svoju vlastitu mornaricu, već je to činio i na hiljade milja daleko od domovine, živio je i borio se za nju ma gdje se našao sa istim ciljem, upornošću i dosljednošću, iznalazeći u tu svrhu stvaralački nove i najpogodnije oblike borbe.

Naše brodske posade danas u ovim iskustvima i primjerima svakako nalaze, saobrazno novim mogućnostima i potrebama, izvore za stalno jačanje općenarodne obrane i samozaštite u domenu vlastite aktivnosti.

Kap. b. b. Anđelko KALPIĆ  
Beograd



I ovo su naše novogradnje — rezultat socijalističkog stvaralaštva