

Dva tragična doživljaja naših pomoraca u Savezničkim konvojima u II Svjetskom ratu

Jugoslavenska je trgovačka mornarica u II svjetskom ratu, u službi saveznika po morima i oceanima svijeta, u sastavu njihovih ratnih konvoja, izgubila 48 brodova duge plovidbe sa ukupno oko 184.000 BRT, a na njima je živote izgubilo 148 naših pomoraca. Ako se tome doda još 98 brodova velike i male obalne plovidbe i ograničene plovidbe, koji su izgubljeni u Sredozemnom i Jadranskom moru, ukupni gubici naše trgovačke mornarice — kako su zabilježeni u Pomorskom godišnjaku za 1941 — 1951. godinu — iznose 146 brodova sa ukupno 229.708 BRT, tj. oko 60% bruto tonaže predratne jugoslavenske trgovačke mornarice. Treba napomenuti da je od toga, u razdoblju od 1. rujna 1939. tj. od dana izbijanja rata do aprilskog napada na Jugoslaviju, izgubljeno 11 naših brodova duge plovidbe sa ukupno 48.770 BRT.

U ovom napisu iznose se zanimljivi i široj javnosti malo poznati doživljaji dvaju naših kapetana. Jedan od njih je kapetan **Vlaho Rizzi**, rodom iz Cavtata, koji je preživio torpediranje parobroda »BOKA« u prvom razdoblju rata, kada Jugoslavija još nije bila napadnuta (1940. godine), a drugi, kapetan **Svetozar Ratković**, rodom iz Orahovca u Boki Kotorskoj, koji je na parobrodu »FRANKA« doživio torpediranje 18 brodova iz konvoja u kojemu je plovio početkom 1943. godine. Potonućem parobroda »BOKA« živote je izgubilo 8 članova njene posade, uključiv zapovjednika, dok je »FRANKA«, i pored teških gubitaka brodova s kojima je plovila u konvoju, sretno stigla na odredište.

Kako je torpediran Parobrod »BOKA«

Početkom 1940. godine brod je plovio pod panamskom zastavom, ali su i u toku te godine zapovjednik i svi oficiri, osim upravitelja stroja i radio-telegrafiste, bili naši ljudi, dok se čitava ostala posada sastojala od pripadnika raznih narodnosti.

Na posljednje kobno putovanje, u kojem je nestao skupa sa 8 članova svoje posade, brod je krenuo iz Bristolskog kanala u Engleskoj, u sastavu jednog savezničkog konvoja koji je brojio 19 brodova. Prevozio je teret ugljena u skladištima i generalni teret u međupalublju za odredište Freetown na zapadnoj afričkoj obali. Konvoj je bio poredan u 8 redova po 2 do 3 broda i praćen od 3 eskortna razarača od oko 1200 tona deplasmata, po jedan na svakom boku i jedan na začelju konvoja. »Boka« je plovila u 4. redu, u sredini konvoja.

Prva dva dana konvoj je plovio normalno, bez osobitih događaja. Nakon izlaska iz Irskog kanala, treći dan podvečer, odmah po zalazu sunca, kad se konvoj nalazio na nekih 70 nautičkih milja sjeverozapadno od sjevernog rta Irske, bio je iznenada napadnut od neprijateljske podmornice. Prvi torpedo pogodio je upravo brod »Boku« i to u skladište br. 4, iza strojnog prostora. Poslije 4—5 minuta pogođen je još jedan obližnji brod koji se nalazio u 5. redu, a malo zatim i jedan veliki kitolovac od oko 16.000 tona. Ovaj je, uz strašnu eksploziju kotlova bio naprosto prepolovljen i za par minuta potonuo, te se jedva tko mogao spasiti. »Boka« i onaj drugi teretni brod počeli su se naginjati i pošteno tonuti. Užasan prizor ocrtavao se na tmurnom horizontu, dok je duvao sjeverozapadnjak jačine 4—5 bofora, uz umjereno valovito more. Ostali netaknuti brodovi rastrkaše se kud koji.

Na »Boki« je odmah dan znak za uzbunu i svi se

okupiše oko jedinih dvaju čamaca za spasavanje. Uzbuna je bila pojačana i time, što je torpedo pogodio u hladnjak, te se iz njegovih cijevi počeo širiti otrovni plin metilklorid, koji guši, tako da su strojari morali napustiti stroj prije nego su uspjeli zaustaviti ga. Tako se brod nastavio kretati, i to u krugu jer je kormilo ostalo u desnom kotačaju, a zaustavio se tek kad je sva para potrošena.

Prema rasporedu za uzbunu, zapovjednik desnog čamca za spasavanje bio je zapovjednik broda **Albert Malik**, Kotoranin, a lijevog čamca I oficir palube **Vlaho Rizzi** iz Cavtata. Vjetar je duvao s desne strane zbog čega posada nije mogla prethodno spustiti desni čamac, već se ukrcavala u njega dok je još visio na sohamu. Ali pramčana soha nije izdržala do kraja spuštanja, već je pukla u času kad se čamac nakrcan sa petnaestak ljudi nalazio na visini od 3—4 metra nad morem. Prilikom pada prednjeg dijela čamca, 7 ljudi koji su se tu nalazili poginulo je udareno prelomljenom sohom ili uslijed udara o brod zbog vjetera i valova. Ostali preživjeli iz tog nesretnog desnog čamca popeli su se ponovo na brod preko konopa ili užanih ljestvica, te su se s druge strane broda spustili u preostali lijevi čamac koji je već bio sretno spušten s preostalim dijelom posade uz lijevi bok broda. Tako spašeni preživjeli brodolomci u lijevom čamcu »Boke« zaveslaše hitro prema drugom boku broda da bi spasili još eventualno preživjele iz desnog čamca. I zaista, još iz daljega čulo se zapomaganje, koje je, dok su se približili nastradalom desnom čamcu, utihnulo. Čamac je bio poplavljen i u njemu 7 mrtvih ljudi. Osmi, ložać Grk, spašen je u zadnji čas, jedva živ.

Međutim, u čamce se nisu bili uspjeli ukrcati svi članovi posade. Na palubi broda bilo je ostalo još 3 čovjeka, koji su skočili u valovito more s pojasima za spasavanje, ali, na žalost, jedan od njih, ložać Rumunji, izvađen je iz mora mrtav. Dakle u ovoj tragediji poginulo je ukupno 8 ljudi, među kojima 2 Jugoslavena: zapovjednik **Malik** i konobar **Versić**. Svi oni nestali su u hladnim vodama sjevernog Atlantika.

Tako su se svi preživjeli okupili u lijevom čamcu i udaljili su se od svog broda koji je polagano tonuo,



Kap. Svetozar Ratković kao I oficir p/b »Franka« u vrijeme plovidbe u savezničkim konvojima (desno). Do njega je radiotelegrafist Čikareli.

i tek nakon 45 minuta potpuno nestao s morske površine, kad se već bilo smračilo. Promatrali su strašan prizor: u zadnji čas brod je uronuo vertikalno, pramcem u vis.

Prvi oficir Rizzi, preuzevši zapovjedništvo nad svim spašenima u čamcu, donio je odluku da se krene na jedra prema irskoj obali. Ali, u to su opazili bljeskajuće ljubičasto svjetlo. Bio je to eskortni razarač koji je poduzeo spasavanje preživjelih i naredio čamcu s potonulog broda »Boke« da pričeka na mjestu i udaljio se. Nakon pola sata traganja za ostalim eventualno preživjelim, razarač se vratio k čamcu i preuzeo sve preživjele. Liječnik s razarača sišao je u čamac »Boke« da bi pregledao mrtvog ložača Rumunja, kojeg su bili zadržali u čamcu, ali je ustanovio da je zaista mrtav. Tek tada spustili su i njega u more.

Na razaraču su preživjeli bili ugošćeni s gostoprinstvom: oficiri na krmu, a ostala posada na pramcu. Liječnik je svakom povrijeđenom ukazao pomoć i njeegu. Razarač je, u potrazi za neprijateljskom podmornicom krstarilo cijelu noć i slijedeći dan i noć. Danju je bacao dubinske bombe, ali bez uspjeha. Trećeg dana u zoru pristao je u irsku luku Londonderry, gdje je iskrcao spašenu posadu s »Boke«, kojoj je tu ponovo pružena liječnička pomoć i smještaj.

Nakon dva dana boravka u Londonderryju svi preživjeli upućeni su, preko Dublina i Liverpoolu, u London. Tu se se prijavili vlastima i pomorskom agentu Hunteru, s kojim je I oficir Rizzi sredio brodske račune i plate posade. U Londonu su bili smješteni po hotelima, gdje su čekali repatrijaciju sve do kraja decembra 1940, doživljavajući poznate česte napade njemačkog zrakoplovstva na glavni grad Velike Britanije. Tada je jugoslavenski dio preživjele posade parobroda »Boka« (osam njih) bio upućen preko Liverpoola, jednim putničko-teretnim parobrodom u konvoju, za Gibraltar, pa u Lisabon. Odatle su, nakon 20 dana čekanja, otputovali zrakoplovom u Stuttgart, pa željeznicom u Jugoslaviju, gdje su 22. februara 1941. stigli u Split, dok su se već predosjećali teški dani zločinačkog napada na našu zemlju.

Parobrod »FRANKA« preživio tragediju 18 brodova

Tragedija se dogodila jedne hladne januarske noći početkom 1943. Parobrod »FRANKA«, na kojemu je I časnik bio kapetan Svetozar Ratković iz Orahovca, plovio je u sastavu jednog velikog konvoja od 120 brodova, preko sjevernog Atlantika, iz Amerike u Englesku. Konvoj je bio sastavljen od dvije grupe brodova: jedna, veća otplovila je iz New Yorka i njoj se pridružila druga manja grupa koja je krenula iz Halifaxa (Kanada). Kapetan Svetov je brod bio u prvom, glavnoj grupi koja je krenula iz New Yorka na sam badnjak 1942. godine.

Teško je opisati osjećaje i raspoloženje pomoraca koji su u točno određeni dan i sat po utvrđenom planu morali napuštati taj poznati velegrad u kojemu je vrvio bujan život u naročito prazničkom raspoloženju. Dok su na ulicama i na radiju odzvanjale božićne i novogodišnje melodije a sav ogromni velegrad i okoliš sjao u moru raznobojnog osvjetljenja (jer na američkom kontinentu nije bilo opasnosti od zračnih napada!), dotle su jadni pomorci morali kretati u crnu i tešku neizvjesnost, ususret neminovnoj opasnosti i smrti koja je vrebala na svakom meridijanu i paraleli iz hladnih i zaleđenih voda Sjevernog Atlantika. Ali naši su pomorci bili svijesni da im je to teška ali ugodna patriotska dužnost jer su jedino na taj način, u svojoj inače teškoj i napornoj struci, mogli doprinosti zajedničkoj pobjedi nad nacizmom i herojskoj borbi naših naroda za slobodu. Tako je te svečane i vesele noći, dok je njujorškom lukom vladala sni-

ježna vijavica i naš brod »Franka« dizao svoje sidro da bi se pridružio velikom savezničkom konvoju koji je imao zadatak da u Englesku preveze raznovrsnu hranu, oružje, opremu i municiju.

Nakon nekoliko dana putovanja u stalnoj strepnji od vrebajuće opasnosti, osvanuo je tmuran i hladan januarski dan, bez sunca. Vjeter jačine 4—5 po Boforu, a more valovito. Brodovi se, kao obično na oceanu valjaju i posrću, ali strogo zadržavaju svoje mjesto i razdaljine u konvoju. Još za vidjela komodor konvoja, koji se tada nalazio južno od Islanda, na sjevernoj geografskoj širini 60° i zapadnoj geografskoj dužini 20°, dao je cirkularno upozorenje svim brodovima da su eskortni brodovi otkrili prisutnost neprijateljskih podmornica u blizini konvoja. »Enemy submarines are known to be in vicinity« — glasila je komodorova depeša, a na njegovom brodu zalepršao je dugački crni plamenac — zastava, koja je bila vidljiva sa svih brodova u konvoju i — kao dogovoreni vizuelni znak u takvim slučajevima — označavala isto što i navedena zloslutna depeša. Tmurna i hladna zimska noć koja je uslijedila nakon te neugodne vijesti, još više je uzbuđivala duhove i stvarala duboku tjeskobu u posadama brodova, jer su svakog časa očekivali napad. Na takva upozorenja, pravila konvoja nalažu da se odmah uvede stanje pripravnosti i tzv. pojačana straža. To znači da se straža na zapovjedničkom mostu vrši u dvije (umjesto u redovito uobičajene tri) smjene: u prvom smjeni nastupa zapovjednik i treći oficir palube, a u drugom smjeni prvi i drugi oficir. Isto tako i kormilari su se smjenjivali u dvije smjene, po četiri kormilara u svakoj smjeni: po dva se se nalazila na mostu, a dva na mitraljeskim gnijezdima na nadgrađu broda. U svakoj smjeni dežurao je i po jedan posebno ukrcani vojni artiljerac, koji je rukovao protivpodmorničkim topom na krmu, skupa sa dodijeljenom mu posadom iz brodske momčadi. Jedan od oficira u tako pojačanoj straži pripravnosti stalno je bio na otvorenom mostu i budno motrio horizont i kretanje susjednih brodova, a drugi je bdio u navigacijskoj kabini radi primanja daljnjih tajnih obavještenja i naređenja, koja su mogla svakog časa stizati od komodora konvoja.

Upravo u ponoć te kobne noći, par minuta nakon što je izvršena smjena noćne, tzv. »pasje« straže, koju je preuzeo kapetan Sveto i njegov drugi oficir, dok su se zapovjednik i treći oficir spremali na odmor desio se kobni napad njemačkih podmornica. »Nalazio sam se na desnoj strani zapovjedničkog mosta« — nastavlja ovu uzbudljivu pripovijest kapetan Ratković — »i motrio u tmurnoj noćnoj tami kretanje susjednih brodova da ne bi došlo do sudara, kad se osjetio neki potmulu udar u okolnom morskome prostoru. Odmah sam pozvao mog drugog oficira sada već pokojnog **Zdravka Bota** da izađe iz navigacijske kabine. Za tili čas vidjeli smo strašni prizor: dok su eskortne korvete spremno i disciplinovano počele bacati dubinske bombe, najednom mnogi od brodova konvoja iz naše neposredne blizine počele pokazivati bljeskove crvenog jarbolskog svjetla, što je značilo da ti brodovi počinju tonuti pogođeni torpedima. Bilo nam je već sasvim jasno da je uslijedio zloslućeni napad podmornica. Strašna slika ovog »masakra« bila je još užasnija kad su svi ostali brodovi iz konvoja počeli — po naređenju komodora u ovakvim slučajevima izbacivati jake bijele svijetleće rakete s padobranima, koje su iz velike visine osvjetljavale čitav morski prostor konvoja i strašni prizor tonuća desetaka brodova: jedan je tonuo strašno nagnut na bok, drugi s pramcem u vis, treći sa stršćom krmom i propelerom, a deseci nesretnih pomoraca plivali su ili držali se za splavi po valovitom moru, zapomagajući i očekujući spasavanje«.

Osim svijetlećih raketa strahoti prizora pridonijeli su jaki zvukovi alarmnih zvona na svim preživjelim brodovima koji su najavili za takve slučajeve dogovorenu komandu: »Svaki na svoje mjesto po rasporedu za uzbunu«. Ova komanda je veoma brzo i spremno izvršena, jer se u toku plovidbe u konvojima vježbe za uzbunu vrše po naređenju komodora 5—6 puta dnevno, po danu i po noći. Ta komanda je ujedno označavala i hitno zbijanje brodova što bliže jedan drugome, kako bi se umanjila mogućnost potapanja većeg broja brodova. »Moj raspored za uzbunu« — kaže nam kapetan Sveto — »bio je rukovodilac na platformi krmenog protivpodmorničkog topa, a dogovoreno naređenje u ovakvim slučajevima bilo je: Gađaj neprijateljske podmornice bez obzira da li ćeš oštetiti vlastite brodove« (»Do not hesitate to open fire«).

Parobrod »Franka« nalazio se u trećoj liniji konvoja s lijeve strane i imao je rasporedni broj 33. I dok su u našoj neposrednoj blizini tonuli brodovi, možda je upravo taj broj bio sretan za nas, jer ni brodu ni nikome od posade nije se ništa desilo, a također ni ostalim nekoliko brodova naše zastave iz tog konvoja, dok je za samih nekoliko minuta potonulo pogođeno torpedima 18 brodova nakrcanih dragocjenim teretima.

Odmah nakon potonuća torpediranih brodova uslijedilo je hitno spasavanje utopljenika s morske površine koje je trajalo oko 1 sat nakon napada. A onda je uslijedio udar eskortnih korveta i razarača dubinskim bombama na podmornice, koje su vjeruje se bile sve uništene. Ne zna se, međutim, da li su i svi utopljenici bili spašeni s obzirom na noć i hidrološke prilike.

Osim potopljenih brodova bilo je i nekoliko zapaljenih tankera koji su, napušteni, ostali iza začelja konvoja i iz kojih se visoko u vis dizao jaki plamen i dim, označavajući mjesto gdje se odigrala ova pomorska tragedija. A konvoj je zatim mirno plovio dalje prema svom odredištu...

»Iz tog tragičnog ratnog događaja ostao mi je nezbrisivo u pameti jedan jezivi prizor. S platforme krmenog topa gdje sam se nalazio na rasporedu za uzbunu« — ispričao nam je još kapetan Stevo — »opazio sam osvjetljenu splav za spasavanje na kojoj je bio jedan utopljenik s nekog potonulog broda, a drugi se u moru grčevito držao za tu splav, koja se približila pod samu krmu našeg broda i prijetila je opasnost da skupa s tom dvojicom unesrećenih, bude zahvaćena našim propelerom, što bi značilo njihovu groznu smrt. Stoga smo hitno upozorili dojavnim telefonom zapovjednika splav prošla pored samog kormila i time su tragedija, koju smo svi na krmu s jezom očekivali. Sreća je ipak htjela da je spretnim manevrom zapovjednika splav prošla pored samog kormila i time su ona dvojica ostala na životu.«

»Slijedećeg dana nakon ovog tragičnog događaja slušali smo njemačku radio-stanicu koja je davala vijesti na našem jeziku« — pripovijeda nam dalje kapetan Sveto. — »Javljali su o velikom uspjehu tog njihovog napada na Atlantiku. Ovakve njihove emisije obično su počinjale sa udarcima u gong toliko puta koliko su potopili savezničkih brodova. Čuli smo 23 udarca u gong tj. 5 više nego što je stvarno bilo potopljeno brodova iz našeg konvoja. Možda su tih 5 brodova potopili na nekom drugom području, ili su htjeli uveličati svoje uspjehe? Poslije te obavijesti uslijedila je žalobna pjesma u spomen poginulih pomoraca s njihovih podmornica. Da li su pri tome pomislili i na one bezbrojne pomorce koji su nestali u dubinama oceana kad su tonuli saveznički brodovi koje su oni torpedirali? Zanimljivo je da su u toj emisiji javili i tačno ime jednoga među potopljenim brodovima koji je imao puni teret zaleđenog mesa. Iz toga je jasno da su Nijemci imali dobro organiziranu špijunažu.«

Nakon 4—5 dana stigao je taj desetkovani konvoj u jednu zaštićenu uvalu zapadne obale Škotske. Odatle se konvoj podijelio na razna odredišta u Velikoj Britaniji. Parobrod »Franka« je bio određen za London, gdje je ostao više od mjesec dana. Tu je posada doživjela dva teška bombardiranja tog velegrada od strane njemačke avijacije. U tim napadima sudjelovale su stotine zrakoplova koji su imali više uspjeha u napadima na sam grad a manje na usidrene brodove u Temzi i na industrijske objekte, jer su oni bili naročito branjeni barožnim balonima i protivavionskom artiljerijom. Bilo je užasno promatrati razorno djelovanje tih njihovih divljačkih napada. Veliki dijelovi tog velegrada bili su u dimu zapaljenih zgrada, uz užasno zavijanje alarmnih sirena. Poslije završenog bombardiranja njemački su se avioni vraćali iznad zgarista i iz velike visine bacali crvene svijetleće rakete s padobranima koje su osvijetljavale čitav London radi fotografiranja nanesenih šteta u ratno propagandne svrhe.

»Opisani napad njemačkih podmornica na naš konvoj bio je prvi i najužasniji koji sam doživio u savezničkim konvojima« — završio je kapetan Ratković svoju uzbudljivu pripovijest o tom svom najtežem ratnom doživljaju na moru, koji mu se duboko usjekao u pamćenje.

A tih doživljaja je bilo još mnogo. Ali kapetan Sveto je imao sreću. Izvukao je živu glavu, no umalo da je ne izgubi nakon povratka u domovinu po svršetku rata, kada je 13. veljače 1946. parobrod »VIS« na kojemu je bio tada ukrcan, naišao na minu u domaćim vodama kod Rapca u Istri i kada su tri naša pomorca, članovi posade tog broda izgubila život. On je poslije oslobođenja plovio još punih 25 godina kao zapovjednik na novoizgrađenim brodovima socijalističke Jugoslavije u čije su temelje ugrađene i stotine života naših pomoraca palih u II svjetskom ratu.