

Komodor savezničkog konvoja Kapetan Ante Begović

Mjesta, u kojima se jače razvijala plovidba na jedra, sačinjavala su važnija središta za naše pomorstvo u 19. stoljeću. Uglavnom su postojala dva takva središta: sjeverno, oko Rijeke, uključivši tu Istru, kvvarnerske otoke i Hrvatsko primorje i južno, koje su sačinjavali veći centri: Orebić, Dubrovnik i Boka Kotorska.

Od tih spomenutih mjesta naša pažnja je sad usmjerena prema poluotoku Ratu (Pelješcu), gdje se od davnine bavilo pomorstvom. Ono se tamo smatralo uglednim zanimanjem, a važnije pomorsko središte bilo je mjesto Orebić. U prošlom stoljeću u Orebiću, bilo je nekoliko većih brodovlasnika koji su osnovali u mjestu i jedno brodarsko društvo sa znatnim kapitalom, s mnogo brodova i vlastitim brodogradilištem. Propašću jedrenjaka i prijelazom na parobrode, društvena formacija mjesta se mijenjala. Ono je postalo ugodno turističko mjesto s Pomorskim muzejem historijskog karaktera i lokalnog značaja u pomorskoj tradiciji našeg naroda, kojega su kroz vjekove resile velike pomorske odlike.



Kapetan d. p. Ante Begović

Pomorci iz Orebića bili su poznati kao smioni i odvažni. Među njima bilo je mnogo znanih i neznanih koji su zadržali svojim pothvatima i postupcima. Bilo ih je kroz stoljeća u svim zgodama i prigodama. Ovaj put našu pažnju svratio je na sebe kapetan Ante C. Begović, rođen u Orebiću 15. listopada 1897. godine. Dugogodišnji je kapetan duge plovidbe i za vrijeme drugog svjetskog rata bio je zapovjednik parobroda »Plavnik«, vlasništvo Brodarskog okeanskog društva »Oceanija«, Beograd, od 2.733 BRT. Kako je sudbina parobroda »Plavnik« (danas »Užice«) nešto različitija od sudbine drugih naših brodova u stranim vodama u razdoblju drugog svjetskog rata, izazivlje stoga naš interes. Plovio je parobrodom »Plavnik« za sve vrijeme drugog svjetskog rata ši-

rokim pučinama stranih mora, nalazio se u sklopu savezničkih konvoja, bio komodor jednog konvoja sa svim insignijama komodorske časti i vlasti, zdužno pratio uspjehe narodnooslobodilačke borbe u domovini, obavještavao o tome naše zemljake u stranim zemljama, izvršio zamjenu brodske zastave u talijanskoj luci Napoli, stupio parobrodom u čitavom brodskom rosadom u redove NOVJ i među prvima uplovio sa teretom hrane i različitog materijala u oslobođenu domovinu, u Split, u prvim danima mjeseca ožujka 1945. godine. Sve ovo sačinjava divne elemente životnog rada i zalaganja čovjeka, sličnog onima koje historija i tradicija pomorstva češće spominje.

Kapetan Ante Begović ukrcao se u svibnju 1940. godine u svojstvu zapovjednika na parobrod »Plavnik«, pa prema njegovu pričanju iznosim najznačajnije o brodu i životu za vrijeme njegova sudjelovanja u drugom svjetskom ratu. Naše iznošenje mogli bi smo podijeliti na nekoliko odlomaka: odlazak i dolazak u USA, u službi USA (Time charter), plovidba u konvojima, izbor parobroda »Plavnik« za komodorski brod sa štabom, komodor s oznakom »CK 3« i vijesti o NOB. Sve ovo, izneseno ukratko, daje jednu celinu rada i djelovanja kapetana duge plovidbe Ante Begovića u jednom određenom vremenskom razdoblju, u drugom svjetskom ratu.

Po završetku ukrcaja različitog tereta u domaćim lukama isplovio je parobrod »Plavnik« 29 svibnja 1940. godine iz Dubrovnika za luke južne Francuske. Za vrijeme boravka u Marseille-u zatekao nas je, prema kapetanovu pričanju, ulazak Italije u rat protiv saveznika, a iza toga uslijedila je i kapitulacija Francuske. Uslijed čestih bombardiranja ove luke od strane Nijemaca i Talijana, iskrcaj tereta obavljao se veoma sporo i time se naš boravak u ovoj luci znatno oduljio. Vidjevši da su brod i njegova posada izloženi neprestanoj pogibelji, poduzimao sam sve moguće korake, kako bi smo što prije napustili ovu luku. Poslije višekratnih intervencija kod vojnog komandanta luke Marseille-a, uspjelo mi je isposlovati da se jedan dio našega tereta iskrcava u jednoj luci Sjeverne Afrike. Poslije par dana nakon toga isplovili smo iz Marseille-a u konvoju za Oran.

Za vrijeme boravka u Oranu doživjeli smo napad britanske flote na francusku bazu u Oranu i Mars-el-Kebr. Od ovoga bombardiranja bilo je mnogo štete i žrtava, dok brod i njegova posada nisu imali nikakvih žrtava i štete. Kad smo završili iskrcaj ostatka tereta, dobili smo nalog od direkcije »Oceanija« da krenemo u USA. Iz Orana smo oputovali 10. lipnja 1940. godine. Budući da smo u Oranu dobili veoma ograničenu količinu pogonskog goriva i hrane, to smo na našem putu za SAD morali skrenuti na Azore i Bermude u svrhu nadopune pogonskog goriva. Atlantik smo preplovili bez ikakvih smetnji od strane njemačkih podmornica. Pod kraj mjeseca srpnja 1940. godine stigli smo u Baltimore, USA.

U periodu od našega dolaska u Baltimore do početka travnja 1941. godine brod je bio unajmljen pod »Time charter« i vršio trgovačke operacije između SAD, Južne Amerike i Zapadne Indije. U smislu takvog ugovora o zakupu broda parobrod »Plavnik« plovio je za sve vrijeme drugog svjetskog rata u službi britanskog Ministarstva ratnog transporta i američkog Admiralteta za prijevoz ratnog materijala. Kroz sve ovo vrijeme većina članova posade bila je naša. Ona se inače držala odlično i pokazala je u najtežim momentima svoju naročitu hrabrost. Nekada se moralo popuniti posadu s kojim strancem, i to uglavnom ložačima, jer taj teški rad u tropskim krajevima bio je za naše ljude skoro neizdržljiv.

Napad Njemačke i Italije na Jugoslaviju zatekao nas je na putu iz Kube u New Orleans. Kako smo bili prvi jugoslavenski brod što je poslije napada na Jugoslaviju uplovio u ovu luku, to nas je na dolasku dočekao priličan broj novinara. Oni su željeli doznati od nas kakvo će stanovište zauzeti posada našega broda u tome pogledu. Čitav kolektiv našeg broda, čim je doznao za taj mučki napad, još prije dolaska u ovu luku, odmah je jednodušno osudio ovaj barbarski čin i donio odluku da će u sklopu saveznika nastaviti borbu pro-

tiv zajedničkog neprijatelja do konačnog oslobođenja. Ovu odluku našeg kolektiva saopćili smo novinarima i oni su je donijeli na prvim stranicama svojih listova i popratili lijepim komentarima. Poslije iskrcaja tereta brod je bio rekviriran i stavljen u službu britanskog Ministarstva ratnog transporta za prijevoz ratnog materijala.

U daljnjem periodu parobrod »Plavnik« izvršio je mnogo različitih putovanja između Kanade, USA, Zapadne Indije i Južne Amerike. Poslije ulaska SAD u rat brod je bio predan pod upravu američkog War Shipping Administration. Nakon toga se situacija na zapadnoj hemisferi naglo pogoršala jer je velik broj njemačkih podmornica operirao uz obale SAD i Zapadne Indije. Iz početka se plovilo bez konvoja i pratnje. To je bilo veoma pogibeljno, jer su podmornice nemilosrdno napadale svaki brod, pa bio on i neutralni. U proljeće 1942. godine takav jaki nalet podmornica uz obalu SAD potapljao je dnevno oko 10 brodova. Situacija je bila tako teška da je američki Admiralitet jednog dana naredio svim brodovima da uplove u najbližu luku.

Tek u ljetu 1942. godine počeo je američki Admiralitet organizirati konvoje i donekle tako osiguravati avionsku zaštitu brodovima. Sve do tog vremena plovilo se bez ikakve pratnje i zaštite. Česte napadaje podmornica izbjeglo se samo vještim manevrima i korištenjem nekih sporednih i posebnih ruta ili pravaca putovanja koje su za navigaciju bile dosta opasne. Samo tako se moglo više puta izbjeći sigurno uništenje. U nekoliko slučajeva brodovi što su imali isto odredište kao i mi, a koji su se opet zbog svoje veličine i velikog gaza morali držati normalnih ruta bili su potopljeni, dok smo mi sretno izbjegli toj katastrofi.

U drugom svjetskom ratu obje zaraćene strane primijenile su sistem konvoja.² Tako se i parobrod »Plavnik« nalazio u lipnju 1942. godine u prvom organiziranom konvoju na relaciji od Paname do SAD (Key West, Florida). Poslije toga uslijedilo je isto i na nekim drugim relacijama. Plovilo se prilično redovito i na različitim relacijama u zapadnoj hemisferi između Kanade, SAD, Zapadne Indije sve do Brazila i prevozilo se neprestano ratni materijal. Konvoji su bili organizirani samo na izvjesnim relacijama, jer je bilo predjela gdje se moralo ploviti bez pratnje. Patrolna i avionska zaštita bila je nešto bolje organizirana, ali ne u dovoljnoj mjeri jer su potapljanja brodova i dalje bila veoma česta.

Ploveci dalje na različitim relacijama u konvojima, dva puta je u konvoju između SAD i Kanade parobrod »Plavnik« bio izabran za komodorski brod pa se na njega ukrcao komodor sa svojim štabom. Komodor konvoja bio je obično oficir ratne ili trgovačke mornarice i ukrcao na jednom od brodova konvoja. On je bio odgovoran za unutarnju organizaciju, navigaciju i postupke brodova u konvoju, a neposredno bio je podčinjen zapovjedniku eskorte, jer je u anglo-američkim konvojima zapovijedao zapovjednik eskorte. Eskortom ili zaštitom nazivali su se ratni brodovi koji su imali zadatak braniti konvoj od neprijatelja i njihovih napadaja. Sastav i jačina eskorte ovisila je prvenstveno o sastavu konvoja. Osnovnu snagu činili su: razarači, fregate, a u nedostatku tih brodova naoružane jahte i veći ribarski brodovi. Osim toga još su u pratnju uvrštavani: bojni brodovi, krstarice, nosači aviona, protuavionske krstarice i remorkeri, a raspored je zavisio i od taktičke situacije. Kako je dva puta parobrod »Plavnik« bio izabran za komodorski brod, to su oba komodora izrazili zapovjedniku našeg broda na rastanku svoje puno zadovoljstvo s organizacijom službe i vođenja navigacije uopće. Ovo isto zaveli su i u svoje izvještaje što su ih redovito podnosili Admiralitetu po završetku putovanja.

U mjesecu lipnju 1944. godine, po uspješno izvršnoj izvaziji na francusku obalu, parobrod »Plavnik« bio je određen za Englesku. Dobili smo nalog da uplovimo u luku Charleston, SAD, gdje se imao formirati konvoj za Englesku. Odmah po dolasku u ovu luku bio sam pozvan u Komandu mornarice SAD, i tu mi je saopćeno da me je američki Admiralitet imenovao za komodora ovog konvoja i nosit će oznaku »CK 3«. To je bio jedan veoma teški zadatak pun velikih odgovornosti što sam ga ja morao preuzeti. Ovu dužnost većinom su vršili njihovi viši rezervni oficiri, pak mi je u samom početku bila nejasna činjenica da je između 22 broda spomenutog konvoja bio izabran baš naš jugoslavenski brod »Plavnik« kao komodorski brod, a ja kao komodor konvoja. Time se očito iskazalo priznanje jednoj maloj zemlji kao poznatoj pomorskoj snazi. Za to mišljenje doznao sam iz njihove izjave jer su se raniji komandori, koji su bili ukrcaji na našem brodu, u svojim izvještajima najbolje izrazili o nama.

Čim su bile završene sve pripreme u vezi organizacije i formiranja ovog konvoja, mi smo poslije održane konferencije 14. srpnja 1944. godine isplovili iz Charlestona za Englesku u pratnji 5 američkih razarača. Pred odlazak uručena mi je komodorska zastava i dodijeljen potrebni štab za vezu i signalizaciju. Na našem putu morali smo se zaustaviti nekoliko dana na Bermudima i Azorima zbog opskrbljivanja gorivom i vodom manjih brodova jer je njihov akcioni radius bio dosta ograničen. Uslijed slabe brzine pojedinih specijalnih brodova kretanje našeg konvoja išlo je brzinom od 6 Nm, što je dosta sporo, i zbog toga smo bili više izloženi napadima podmornica. Njihova pojava u našoj blizini bila je veoma česta, a izbjegli smo direktne napade samo zaslugom dobro organizirane pratnje i avionske zaštite. U Englesku smo stigli poslije mjesec dana plovidbe bez gubitka ijednoga broda, što je za jedan spori konvoj odličan uspjeh. Dolaskom pod zapadnu obalu Engleske, napustila nas je pratnja razarača. Poslije toga smo sami nastavili put do pojedine luke, prema odredištima pojedinih brodova. Na rastanku mi je komandant eskorte razarača uputio slijedeći brzovaj:

FROM ESCORT COMMANDER TO COMMODORE :

23 rd July 1944.

B. V J 231043 G. R. 15 B. T

»EXPECT TO LEAVE YOU ABOUT 0400 TOMORROW MORNING; CONSIDER THE SUCCESSFUL COMPLETION OF OUR TASK DUE IN A LARGE MEASURE TO YOUR EXCELLENTLY PERFORMED DUTY AS COMMODORE OF THIS CONVOY; GOOD LUCK AND WILL CONSIDER IT A PLEASURE TO WORK WITH YOU AGAIN.«

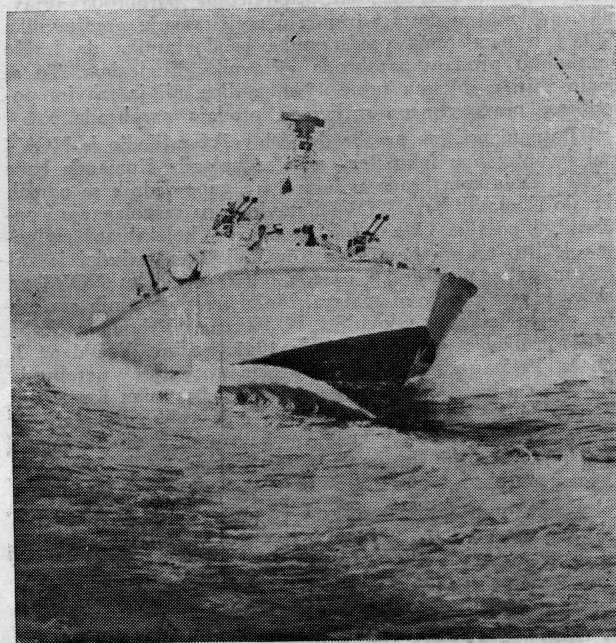
(PRIJEVOD :

Od komandanta eskorte komodoru, 23. srpnja 1944.

B. V J 231043 G. R. 15. B. T.

»Nadam se da ćete otputovati oko 4 sata sutra ujutro; očekujem kao komodor ovoga konvoja uspješno izvršenje našega zadatka zaduženog u velikoj mjeri prema vašem izvrsnom izvršenju dužnosti; sretno i smatram da ću opet sa zadovoljstvom, surađivati s vama.«

Po završetku uspješnog završenog zadatka i podnesenog obaveznog izvještaja britanskom Admiralitetu, od istog sam primio pismenu zahvalnicu i čestitku na postignutom uspjehu. Komodorska zastava i ostali dokumenti od ovoga konvoja nalaze se u Pomorskom muzeju u Orebiću. Poklonio ih je kapetan Ante Begović, jer je bio jedini od jugoslavenskih kapetana komodor prekooceanskog konvoja u toku drugog svjetskog rata. To je u isto vrijeme i jedan vidni dokaz kako je uspješno završen jedan značajan doprinos naših pomoraca i na-



Torpedni čamac u vožnji

še trgovačke mornarice u borbi protiv zajedničkog neprijatelja. Osim toga i mjestu Orebić, kao kraju pomorstva srednje Dalmacije i domovine poznatih pomorskih kapetana, ukazana je na ovaj način rijetka čast što je njegov pomorac kao zapovjednik parobroda »Plavnik« postavljen za komodora ovog konvoja. Njegovu uspjehu mnogo je pridonijela i posada broda, pa ovaj uspješno izvršeni teški zadatak ujedno je i rezultat nesebičnog zalaganja čitavog kolektiva parobroda »Plavnik«.

Budući da je naše odredište bilo New Castle on Tyne, to smo ostatak našeg puta nastavili u sastavu posebnog lokalnog konvoja. Iz Charlestona plovili smo 42 dana dok nismo stigli u New Castle on Tyne. U New Castle-u ostali smo sve do studenoga 1944. godine. Tu smo izvršili neke popravke i postavili novo naoružanje i obranu protiv magnetskih mina, jer tih uređaja do tada nismo imali. Nakon toga krenuli smo s teretom ugljena u Bari, Italija. Samo jedan dio našeg puta prevalili smo u sastavu konvoja, dok jedan dio Atlantika i cijeli Mediteran morali smo nastaviti sami bez konvoja i pratnje, iako je još postojala velika opasnost od napada neprijateljskih podmornica. U drugoj polovini mjeseca prosinca 1944. godine sretno smo stigli u naše odredište, luku Bari.

U međuvremenu su počele stizati i vijesti o NOB-i u Jugoslaviji. Prve vijesti bile su lažne, jer je propaganda predstavnika kraljevske vlade bila velika i utjecajna. Situacija je tako postajala nejasna. Kolektiv parobroda »Plavnik«, kao i ostali naši pomorci diljem svijeta, ubrzo su spoznali neprijateljski i protunarodni stav kraljevske vlade i ostalih njezinih predstavnika u pojedinim krajevima zemalja saveznika. Isto tako su uvidjeli i štetnost propagande pojedinih domaćih izdajnika kao i izvjesnih skupina koje su surađivale s okupatorom. Zbog takvog rada i takve neprijateljske propagande istina o NOB-i je zatim za kratko vrijeme prodrila i u ove krajeve.

Već na početku 1943. godine počele su stizati tačnije vijesti o NOB-i pa je tako situacija postajala jasnija. Naši pomorci u stranom svijetu odmah su osudili u to vrijeme neprijateljsku propagandu i protunarodne akcije s bilo kojih strana dolazile i odmah su se stavili na stranu NOB. Kolektiv parobroda »Plavnik« isto tako je odmah s oduševljenjem pozdravio NOB i opredijelio se na njezinu stranu. Nakon toga počeli su se posvuda sakupljati doprinosi kako bi se novčano i materijalno potpomoglo narodnu borbu u domovini. Među potpisnicima poznate rezolucije, u kojoj se više ne priznaje rad i političko predstavljanje kraljevske vlade, nalazio se i kolektiv parobroda »Plavnik«, zajedno s njegovim kapetanom Antom Begovićem, zapovjednikom parobroda.

Bliži kontakti nastali su tek kad su predstavnici NOVJ stigli u London, a po dolasku parobroda »Plavnik« u New Castle. Tada su se uspostavile neprekidne veze, i u tom periodu kapetan Ante Begović, zapovjednik parobroda »Plavnik«, pridonio je dosta korisnog u izvještavanju predstavnika NOVJ o namjerama predstavnika brodovlasnika da izvrše nezakonitu prodaju parobroda »Plavnik« Englezima. To se imalo zbiti u mjesecu rujnu 1944. godine, ali je takvim postupkom pravovremeno spriječena prodaja parobroda.

Potpuni prijelaz parobroda »Plavnik« uslijedio je NOVJ kad je uplovio u luku Bari, gdje se nalazila Komanda baze NOVJ. Dolaskom broda u luku Bari, zapovjednik se odmah obratio Komandi baze NOVJ i stavio je na raspolaganje i parobrod, i posadu. U zajednici s čitavim kolektivom podnesena je isto tako i prestavka Komandi baze, u kojoj je zatraženo da se parobrod i posada uvrste u službu NOVJ za nastavak rata protiv okupatora. Molbi se iz izvjesnih razloga nije moglo odmah udovoljiti. Odobrenje Vrhovnog štaba NOVJ uslijedilo je tek u veljači 1945. godine. Već dana 3. veljače 1945. godine, i to za vrijeme boravka parobroda »Plavnik« u luci Napoli, uz prisustvo predstavnika Konzulata u Napoli i Komande baze iz Barija i uz veliko oduševljenje broskog kolektiva, izvješena je nova trobojka s petokrakom na brodu. Svečani čin izmjene zastave značio je i svečano stupanje parobroda i brodske posade u redove NOVJ.

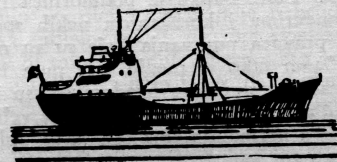
Poslije ovog čina parobrod je otplovio u Aleksandriju, kako bi ukrcao teret hrane i različitog materijala za Split. To je bio prvi povratak u oslobođenu domovinu u početku mjeseca ožujka 1945. godine poslije skoro 5 godina. Nakon iskrcanja tereta i odlaska iz Splita parobrod je učinio još nekoliko putovanja između Jugoslavije, Egipta, Palestine i Italije za račun britanskog Ministarstva ratnog transporta. Poslije jednog takvog putovanja parobrod »Plavnik« bio je

prvi od naših većih brodova što je uplovio u Sušak, pa je tako u mjesecu kolovožu 1945. godine prešao potpuno pod našu Upravu mornarice. Tako se parobrod »Plavnik« ponovo uvrstio u red brodova naše trgovačke mornarice u oslobođenoj domovini i nastavio plovidbom pod imenom »Užice«.

Ovu stranicu novije historije našeg pomorstva ispisali smo povodom sjećanja na 20-godišnjicu završetka konvojskih pothvata u drugom svjetskom ratu. Ovo nam govori o pothvatima pojedinaca i kolektiva, zatim o promicanju narodnih interesa kao i o važnosti i značaju naše trgovačke mornarice u teškim danima drugog svjetskog rata. Iz ovoga zrači još jedno svjetlo narodnog otpora u radu, požrtvovnosti, smionosti i junaštvu naših ljudi. Njima danas svi mi zbog toga iskazujemo iskrenu zahvalnost i potpuno priznanje uz veliku radost mlađih generacija naše socijalističke domovine.

¹ I. Grabovac, Time charter i njegova definicija. »Naše more«, god. IX (1962), br. 1, str. 17.

² I. Marinović, Konvoj i konvojiranje. »Pomorska enciklopedija, IV, str. 427.



U čast 20-godišnjice oslobođenja, kada su na našim prvim pomorsko-partizanskim odredima u maloj, ali hrabroj luci PODGORI zalepršale prve zastave slobode, na malim drvenim, hrabrim i smionim brodovima Titove mornarice... posvećujem ovu svoju pjesmu...

Zastava slave

*Nad vihorom... vihor ZASTAVA SLAVE...
U jurišnom letu ko vir.
Sa vilama, srpom, puškom i kamom,
Ruši se ROBOVSKI MIR...*

*Urlaju zovjeri, i smrt nam se ceri,
U prsima gori nam bijes...
Radnički ljudi, seljačke grudi,
Pale slobode krijes...*

*Nedamo more. — Čuvamo gore!
Tjeramo prokletu strv... I krv...
I kroz krv... naše pjesme se ore,
Dok pada tuđin i strv...*

*U doba jama, ropstva i srama,
Diže se radnička svijest.
U jurišu krvi, — padaju prvi
Grčeci samrtno pest...*

*Slobodo, Slobodo u ZASTAVI SLAVE
Raširi nad nama svoj let.
Mi zavjet znamo — SVOJE NE DAMO!
Nek čuje dušman klet...*

*Kroz splet naših vena, krv starih SLAVENA
Pjeva ti zanosno poj.
Za čast tvoje slave, — padat će glave
Krikom: — U boj!... U BOJ!...*

*Republika mila, u tebi se s'vila
Zlatna u suncu si svom.
Zanosno kliču ti mlade brigade:
—Vječno čuvaj nam DOM!...*

Vojislav MATULINA, Zadar