

## Jugoslavenska trgovačka mornarica u godinama prije i za vrijeme drugog svjetskog rata

Prednost, koju su imale zemlje sa izlazom na more, bila je očita tako da se u doba razvoja cjelokupne svjetske privrede vrlo dobro razvijala i svjetska trgovačka mornarica.

Geografski položaj naših krajeva uvjetovao je vrlo rano razvoj naše trgovačke mornarice tako da je i Jugoslavija prije drugog svjetskog rata također imala. Ona nije bila velika ni brojna, ali je uspješno služila svojoj svrsi čemu je u velikoj mjeri doprinio tradicionalno dobar kadar pomoraca.

U doba, kada je Njemačka, početkom septembra 1939. napala Poljsku i kada je započeo drugi svjetski rat, tada je Jugoslavenska trgovačka mornarica, uključujući i obalnu putničku i teretnu plovidbu brojala 174 broda sa oko 405.000<sup>1</sup> brutto registarskih tona.

Mornarica je bila uposlena ovako:

Brodovi »Kraljica Marija« i »Princeza Olga« sa 18.862 brutto registarskih tona uspješno su vršili turistička putovanja po Mediteranu sve do izbijanja rata, a pošto je tada turistički promet potpuno otpao, oba broda su stavljena u raspremu a zatim prodana u inozemstvo u proljeće 1940.

U obalnom putničkom i teretnom saobraćaju bilo je zaposleno 31.745 brutto registarskih tona brodovlja.

Ostatak od oko 355.000 brutto registarskih tona odnosi se na brodove duge plovidbe većinom trampere, dok su neki podržavali redovite linije.

Osim motornog broda »Nikolina Matković« (5.630 tona nosivosti i 3.898 Brt) svi ostali su bili parni brodovi, a ovi su svi, osim rijetkih ložili ugljen. Njihova brzina je varirala od oko 7 do nešto iznad 11 milja na sat.

Najstariji brod je bio »Četvrti«, od 1.937 Brt i 3.200 tona nosivosti, građen 1884. godine, a najmlađi »Dubrovnik« od 5.156 Brt i 9.200 tona nosivosti građen 1938. i danas plovi pod istim imenom.

Najveći brod je bio »Triglav« od 6.363 Brt i 10.760 tona nosivosti. Za ono doba bio je to jedan od većih trampera u svjetskim razmjerima jer su brodovi od 9 do 10.000 tona već bili veliki brodovi i gradili su se u razdoblju od 1925. do 1939. godine.

Jugoslavenski brodovlasnici u to vrijeme sagradili su po vlastitoj narudžbi 14 brodova od oko 8.200 do 10.760 tona nosivosti dok je »Predsjednik Kopajčić« bio nosivosti 2.760 tona. Ostatak trampera naslijeđen je poslije prvog svjetskog rata i dopunjen kupovinom polovnih brodova u dobrom stanju kao i transferom nekih stranih brodova pod našu zastavu. Brodovi: 1) Atlantske plovidbe, Sušak, 2) Jugoslavenske plovidbe, Sušak, 3) Jugoslavenske komercijalne plovidbe, Sušak, 4) Jugoslavenske oceanske plovidbe, Sušak, 5) »Jadran« Sušak, 6) Kvarner, Sušak su po svom kapitalu bili strana društva, kontrolirana i upravljana iz Londona, dok je samo administracija bila u našoj zemlji.

Brodovi koje su jugoslavenski brodovlasnici poručivali bili su redovito građeni u engleskim brodogradilištima. I većina naslijeđenih i kupljenih brodova bila je građena u Engleskoj.

Klasificirani su bili pretežno kod Lloyd's Register of Shipping u Londonu, a vrlo mali broj kod Bureau Veritas. Bilo je pojedinačnih slučajeva klasificiranja kod drugih klasiifikacionih zavoda, ali Lloyd's Register je nosio primat. Brodovi su bili dobro opremljeni i uzdržavani.

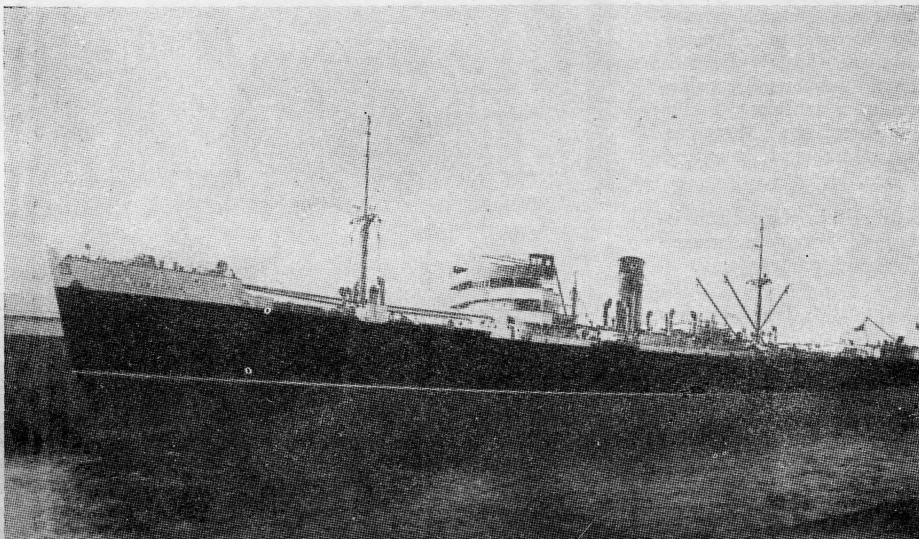
Sijela parobrodarskih društava nijesu uvijek predstavljala mjesta iz kojih je bio angažiran kapital (Jugoslavenski Lloyd, »Oceania«, Prekomorska plovidba itd.) Za Dubrovačku plovidbu se može reći da je bila vlasnost Jugoslavena, Dubrovčana, dok su Jugoslavenski Lloyd, »Ocenia« i Prekomorska plovidba, i naša dionička društva, bili dioem također vlasnost Dubrovčana, pa su Dubrovčani kontrolirali većinu predratne Jugoslavenske tramperske tonaže, a isto tako i Jadransku plovidbu, Sušak (obalni saobraćaj).

Svoje brodove su brodovlasnici osiguravali kod Lloyd's-a u Londonu, Assicurazioni Generali u Trstu, a svaki je za sebe ugovarao uvjete osiguranja što je djelovalo stimulatívno.

Napomenuli smo da je jedan dio tonaže bio uposlen u linijskom poslovanju. U stvari »Oceania« je podržavala redovite, sa državom ugovorene linije između domaćih luka, Sjeverne Afrike, Španije, Kanarskih ostrva, te Marseillea, a tako isto iz Jadrana za Sjevernu Evropu i obratno. Jugoslavenski Lloyd je podržavao, po ugovoru s državom, jednom mjesečnu liniju iz Jadrana preko mediteranskih luka za Argentinu.

Veći tramperi bili su ponajviše zaposleni na relaciji Argentina — Sjeverna Evropa i Velika Britanija ili Mediteran, a bilo je i pojedinačnih putovanja po ostalim morima i dijelovima svijeta. Srednja tonaža uspješno je bila zaposlena na prijevozu rudače iz Mediterana za Kontinet ili Veliku Britaniju, a odatle se vraćala ugljenom za Italiju. Manja tonaža radila je u Mediteranu.

Većina poduzeća zaključivala su poslove prijevoza putem svojih londonskih sensala na londonskom tržištu te su uslovi prijevoza bili u cijelosti prepušteni ocjeni takvog sensala, a tako i visina vozarine. Operativni zadaci brodova bili su briga takvog sensala pa su oni naplaćivali vozarinu, plaćali račun goriva, maziva, operativnih troškova, izdavali su uputstva zapovjednicima i agentima, dakle rukovodili su opera-



P/b »Dubrovnik«  
najmoderniji teretnjak bivše  
trgovačke mornarice

tivom. Manji dio poslova vršio se iz zemlje i to u vezi sa linijskim poslovanjem.

Kako se iz svega može zaključiti, Jugoslavenski brodovlasnici bili su u vrlo dobrim poslovnim vezama s partnerima iz Velike Britanije čija im je pomorska politika, sloboda mora za svaku zastavu, mnogo odgovarala.

Posade na brodovima bili su naši državljani, disciplinirani, vrijedni, stručni, trezveni i štedljivi pomorci. Svoje brodove su držali čisto i uredno čime su se ponosili u stranom svijetu, a zato su bili često hvaljeni. Njihov trud, zalaganje i stručnost ni iz daleka nijesu bili dovoljno nagrađeni. Većina brodova je rijetko dolazila u domovinu, a plovila je van Jadrana po nekoliko godina pa su tako i ovi pomorci ostajali dugo van svog rodnog kraja. Povratak broda u domovinu, poslije duga izbjivanja, bio je događaj. Veselo se i neumorno radilo pa i u neplaćenom prekovremenom radu da se brod što bolje uredi i bojadiše kako bi se na dolasku u domovinu prikazao »kao nevjesta«.

Sindikalno organiziranje pomoraca bilo je vrlo slabo i sindikalni rad bio veoma težak, ali je ono naglo napredovalo u godinama pred samim ratom, pa su predstavnici pomoraca već pregovarali sa brodovlasnicima o uslovima rada i plaćama.

Pomorci na našim brodovima znali su da cijene ulogu Velike Britanije na moru koja je neprimjetno kontrolirala prostrana mora i oceane, ali je svakome bilo slobodno da se natječe i posluje ne po zaslugi svoje zastave već po svojoj snalazljivosti i konkurentskoj sposobnosti na ovako velikom prostranom međunarodnom tržištu.

U ovakvim prilikama pomorci na brodovima sa zabrinutošću su promatrali napredovanje fašizma i nacizma, a osobito poslije izbijanja španjolskog građanskog rata 1936, te okupacije i pripajanja Austrije marta 1938. i rasparčavanja tadašnje Čehoslovačke Republike septembra 1938. godine.

Obalni saobraćaj podržavali su brodovi Jadranske plovilbe, Sušak; Dubrovačke plovilbe, Dubrovnik i Zetske plovilbe, Cetinje.

U saobraćaju sa tuzemstvom, po ugovoru s državom, održavali su 56 raznih pruga, u saobraćaju s inozemstvom, po ugovoru s državom, 4 pruge i

u saobraćaju s tuzemstvom, van ugovora, 11 raznih pruga. U ljetnoj sezoni od Venecije do Kotora i natrag, neugovoreno, 2 turističke pruge.

Najznačajnija je bila pruga u kojoj su brodovi isplivljavali svakog dana iz naših luka za Veneciju i obratno.

Takvo stanje u trgovačkoj mornarici vladalo je pred sam početak drugog svjetskog rata, do septembra 1939. godine.

Neposredan utjecaj rata na plovidbu po Jadranu bio je takov da je promet putnika drastično smanjen. Turisti nijesu više stizali na naše obale, a oni koji su se kod nas zatekli povratili su se svojim kućama. Putovao je samo onaj koji je morao da putuje. Broj brodova koji su saobraćali bio je smanjen, a saobraćaj se održavao manjim jedinicama. Bio je uveden zimski red vožnje, a poznato je da je u zimskim mjesecima putovalo malo putnika.

Brodovi duge plovidbe, koji su se nalazili zaposleni po svim morima svijeta, a uglavnom na relacijama Južne Amerike (Argentina, Urugvaj i Brazil) — Kontinent i Velika Britanija ili Mediteran te na relaciji Kontinent — Mediteran i obratno, izbjijanje rata našli su se u vrtlogu događaja koji su na moru bili specifični i koji su, dakako, snalazili i sve neutralne brodove.

Neutralnost nije našim brodovima i njihovim posadama garantirala mirnu plovidbu ako se i budu pridržavali međunarodnih pomorskih propisa o plovidbi za vrijeme rata i ako se budu pridržavali propisa i uputstava koje su u tom pogledu izdale zaraćene strane.

Engleska i Francuska su kontrolirale sve oceane i mora te pomorske putove svojim jakim ratnim mornaricama pa je njemačke zastave nestalo s mora. Saveznički ratni brodovi zastavljali su na moru sve neutralne brodove, ispitivali brodske papire i teret a po potrebi upućivali su takve brodove u kontrolne luke (jedna od njih je bila Gibraltar za brodove koji su saobraćali sa Mediteranom) kamo se daljnim ispitivanjem utvrđivalo konačno odredište i vlasnost tereta, te se tako postupalo, naime ili se oslobađao brod i teret ili dio tereta ili je teret ili dio tereta plijenjen. Ako je bilo putnika na brodu, onda su kontrolne vlasti dobro provjeravale njihov identitet, a naravno kontrolisana je i pošta.

Ako su neutralni brodovi plovili za luke Engleske ili Francuske ili njihovih prekomorskih posjeda, morali su od engleskog konzulata dobiti uputstvo o plovidbi i približavanju obali ili lukama.

S druge strane Nijemci koji su se pripremali na rat i sami izabrali dan napada na Poljsku uputili su svoje podmornice pred izbijanje rata da zauzmu ključne položaje oko Velike Britanije kako bi se na tim položajima našle na sam dan početka ratnih operacija i kako bi odmah mogle djelovati. Tako je engleski putnički brod »Athenia« bio torpediran sa oko 1.000 putnika nekoliko sati iza izbijanja rata.

Veze jugoslavenskih brodovlasnika sa Velikom Britanijom, koje smo prije spomenuli, navele su ih da se neki otvoreno stave na njezinu stranu i da jedan dio svoje tonaže stave pod direktnu kontrolu Velike Britanije s tim što su je predali ugovorom »u najam« (Bare boat) britanskom Ministarstvu ratnog transporta. Davanje jednog broda »u najam« znači da se brod, uz stanovitu visinu najma po toni, preda drugoj strani, obično u doku, u klasi bez opasaka a druga strana ga preuzima i potpuno kontrolira za ugovoreno vrijeme putem svog zapovjednika i posade, registira ga u svojoj luci pod imenom kojeg ona odabere i izvrši svoju zastavu, dok je brod i nadalje vlasnost prvobitnog brodovlasnika. Razumije se da takav brod druga strana uposljuje po svom nahođenju i po svojim potrebama a za svoj račun. Po isteku ugovorenog vremena druga strana ga vraća pod gore spomenutim uslovima njegovom prvobitnom vlasniku ako se ugovor ne produži.

Dok se Njemačka mogla opskrbljivati sirovinama i hranom iz porobljenih zemalja Evrope, dotle su Saveznici morali da iz prekomorskih zemalja, osobito iz SAD, dobavljaju sve ono što im je potrebno za vođenje rata. Bila je potrebna jaka trgovačka mornarica.

Pošto su gubici trgovačkih mornarica Saveznika već u prvim mjesecima rata bili ogromni, to su oni vršili pritisak na neutralne brodovlasnike koji nijesu direktno pomagali ratni napor Saveznika da im daju »u najam« dio svoje tonaže ako su htjeli za svoje brodove dobiti opskrbu gorivom i mazivom u lukama koje su kontrolirali Englezi čak i u neutralnim lukama, kao i namirnice, te vršiti opravke u lukama britanskih prekomorskih posjeda. Neutralni brodovi, čiji bi brodovlasnici udovoljili gornjim traženjima, dobili bi od Engleza jedan dokument, relativno malog formata, kojim se ukratko upućivalo sve britanske vlasti da treba da dozvole dotičnom brodu potrebnu opskrbu, popravke itd. Taj dokument se zvao Navycert. Tako je u prvim mjesecima rata bilo dato Englezima »u najam« nekoliko brodova Jugoslavenskog Lloydja, a u toku 1940. bilo je dato »u najam« po nekoliko brodova Dubrovačke plovilbe, »Oceanie« i Prekomorske plovilbe. Svi ti brodovi su vrlo dobro došli Britaniji koja se od pada Francuske, juna 1940. nalazila u ratu sama jer su prije toga Nijemci pokorili i okupirali Dansku i Norvešku, a pred sam pad Francuske, Holandiju i Belgiju.

Ostali brodovi duge plovidbe plovili su za račun svojih brodovlasnika, pa su direktno ili indirektno pomagali ratnom naporu Velike Britanije. Brodovlasnici u ovom periodu uputili su svoje brodove, pa i one manje tonaže, u američke vode gdje su poslovi bili dobri i da za svaki slučaj budu van domašaja eventualnog neprijatelja. Oni su opunomoćili svoje predstavnike u Londonu da za njih i njihovo ime djeluju i upravljaju brodovima ako bi brodovlasnici bili u nemogućnosti da to čine zbog ratnih prilika. Neki su i sami, pred napad na našu zemlju, napustili Jugoslaviju i sklonili se na Zapad.

Međutim, djelovanje njemačkih podmornica bilo je razorno. Danomice su potapljeni brodovi u vodama Velike Britanije i nešto manje na zapadnim prilazima Francuske. Dakako, i protupodmornička obrana Saveznika djelovala je i imala je uspjeha, ali gubici su bili veliki. Nijemci su još od početka rata počeli avionima da bacaju u plitke vode ispred engleskih luka i u prolazima magnetske mine koje bi se aktivirale i eksplodirale pod brodom kad bi naišao. Za tu vrstu njemačkog oružja pronađena je protuobrana time što bi se oko broda opasao električni kabel i time bi se brod demagnetizirao (degansing). Decembra 1939. već je počela praktična primjena ovakve obrane pa su iza toga mine bile bezopasne. Od takvih mina potopljeno je u prvim mjesecima rata dosta brodova, a između njih i naš brod »Carica Milica« koji je potopljen 20. 11. 1939. na visini Yarmoutha (Ist.

Engleska). To je prvi gubitak jugoslavenske trgovačke mornarice u drugom svjetskom ratu.

Njemačko oružje i podmornice bilo je upereno protiv svih koji su plovili morem pa i protiv neutralnih brodova koji su nosili nadaleko vidljiva obilježja svoje zastave, a po noći su bili dobro rasvijetljeni, čak reflektorima.

Baš u doba naše neutralnosti potopljeno je naših 13 brodova sa oko 59.000 Brt. Razumije se, to su bili brodovi duge plovidbe. U tu cifru uključeni su i oni brodovi koji su potopljeni dok su bili »u najmu« Engleza. U obalnoj plovidbi se bilježe gubici putničkih brodova »Prestolonasljednik Petar« (sada »Partizanka«) i »Karadorđe« (sada »Proleterka«) koji su nekoliko dana prije napada na našu zemlju naišli kod Zlarina na minu i potonuli.

Naši brodovi i pomorci na njima za vrijeme naše neutralnosti nijesu mogli mirno ploviti i bili su izloženi svim ratnim rizicima. Tako je p/b »Durmitor« na putu iz Španije za Japan sa teretom soli plovio oko rta Dobre nade i trebao je uzeti gorivo i namirnice u Bataviji (sada Đakarta). Pred ulazom u Sunda prolaz (između Sumatre i Jave) u zoru ga je presreo njemački raider bez imena ali označen sa brojem 16, zaustavio i usprkos protesta zapovjednika, na nj prebacio njemačku mornaričku posadu s njemačkim komandantom i oficirima te 337 zarobljenih pomoraca Engleza i Indijaca. S vrlo malo ugljena, vode i hrane na brodu krenuli su, mjenjajući pravce, Indijskim oceanom i stigli u Kismayo (ital. Somalija) 28. 9. 1940. Posada je internirana u logor. U domovini nije se ništa znalo o sudbini broda i njegove posade jer na službeni upit jugoslavenske vlade Nijemci su odgovorili da o tom brodu ništa ne znaju. Mislilo se da je brod negdje izgubljen u Indijskom oceanu s čitavom posadom pa je žalost bila velika. Kad su Englezi oslobodili Somaliju, našli su »Durmitorovu« posadu u logoru Merka, februara 1941. te su ih oslobodili. Brod su preuzeli Englezi i do kraja rata plovio je pod njihovom zastavom i imenom »Radwinter«, a poslije rata nam je vraćen te je plovio pod svojim starim imenom.

Njemačko-talijanski napad na našu zemlju zatekao je skoro sve naše brodove duge plovidbe u vodama zapadne hemisfere. Brodovi su i do tada, kako smo već kazali direktno ili indirektno pomagali ratne napore Velike Britanije.

Ulaskom u rat naši brodovi bili su rekvirirani od jugoslavenske vlade, a njihova posada mobilisana. Najznatniji dio tonaže, veći, brži i bolji brodovi, stavljeni su na raspolaganje britanskom Ministarstvu ratnog transporta te je operativne zadatke izvršavao po njihovom naređenju. Naši brodovi i posade su se uključivali postepeno u ratnu službu jer je rat iziskivao prijevoz milijuna tona hrane, ratnog materijala i ljudstva. Jedinice su postepeno naoružavane na krmu jedinim protupodmorničkim topom kao i protivavionskim oruđima te su počeli regularno da plove u konvojima za Englesku, a prvi takav brod je bio »Marija Petrinović«, a zatim su slijedili »Ivan Topić«, »Senga« i drugi. Interesantno je da su ova tri broda do kraja rata plovili u konvojima iz SAD preko Atlantika, u većini slučajeva, za Englesku i obratno, a da nijesu pretrpjeli nikakve štete već su sva tri dočekali konac rata. Dapače »Senga« je bila prvi brod koji je početkom 1944, u Galipoli (Italija) digao zastavu nove Jugoslavije s petokrakom zvijezdom.

Jedan manji dio tonaže, starije, sporije i manje jedinice, bio je upotrebljen za plovidbu u zapadnoj hemisferi, a kad su SAD 7. 12. 1941. stupile u rat, iza toga su ovi brodovi plovili za račun Brodarske ratne administracije SAD.

Nijemci su i dalje svojim podmornicama i raiderima nanosili vrlo ozbiljne gubitke savezničkim brodovima pa i našima, a francuske atlantske luke bile su im izvršne baze.

Interesantan je i ujedno bolan gubitak našeg broda »Velebit« u Bengalskom zalivu. On je bio napadnut vatrom iz topova od njemačkog raidera »Kormoran« u noći između 25. i 26. 6. 1941. i poslije bombardiranja teško oštećen i zapaljen. Dio posade je poginuo ili izgorio, dok je drugi dio sišao u čamce za spasavanje pa su ih Nijemci zarobili. Na moru su dva puta prekravani na razne neprijateljske brodove od kojih je jedan torpediran od engleske podmornice. Tom prilikom je jedan član posade »Velebita« poginuo, a ostali, spašeni od Nijemaca, stigli su u Loriet (okupirana Francuska) koncem februara 1942. te sprovedeni u logore u Njemačkoj i, konačno, 1943. pušteni su svojim kućama. Na gorućem brodu, koji nije potonuo, ostala su četiri Jugoslavena i četiri Hindusa. Oni su se ozlijeđeni i izmoreni borili

protiv požara koji su pogasili i našli sklonište na krmu koja je bila relativno neoštećena. Imali su nešto vode i hrane, pa su živjeli na podrtini koja se nošena strujom nasukala na podvodni koraljni greben nedaleko jednog koraljnog otoka koji nije bio nastanjen, na koji su kasnije brodolomci prešli jer je brod tonuo. Zbog gladi i iznemoglosti dva Hindusa su umrli na otoku. Ostala šestorica su ostala na ovom pustom otoku u pomanjkanju hrane i ostalih nužnosti za život sve do novembra 1941. kada su ih urođenici ribari spasili.

Osim »Velebita« topovskom paljbom japanske podmornice je potopljen p/b »Sušak« u kanalu Mozambique i »Ante Matković« topovskom paljbom njemačke podmornice u Karipskom moru, oba u junu 1942. U oba slučaja bilo je ljudskih žrtava jer su napadi izvršeni iznenada a prvi cilj je uvijek bila brodska radio-stanica.

Brodovi »Talas« i »Vojvoda Putnik« potopljeni su i čitava posada je izgubljena. Sa »Triglava« je spašen jedan čamac sa otprilike pola posade, dok je drugi čamac izgubljen. U slučaju torpediranja »Nikole Matkovića« 21 član posade je spašen, a 14 je izgubljeno.

Napadom Japanaca na Pearl Harbour, i SAD su se našle u ratu. One su još prije donijele zakon kojim sve brodove Norveške i Danske, koje su okupirane od Njemačke a nalaze se u američkim lukama, stavljaju pod svoju kontrolu, a isto su tako donijeli drugi zakon kojim se zabranjuje i strogo kažnjava sabotaza na stranim brodovima i njihovim postrojenjima u američkim lukama. Ovaj zakon je imao za cilj da utječe na posade talijanskih brodova kojih je znatan broj bio usidren u američkim lukama još od stupanja Italije u rat, juna 1940. Ipak skoro svi talijanski brodovi bili su oštećeni (većinom kotlovi i strojevi) od svojih posada po prethodnom naređenju svoje vlade.

Englezi su uvijek govorili da im je trgovačka mornarica žila kucavica i prva linija obrane. Amerikanci su to brzo shvatili i utvrdili da je za pobjedu potrebno: snabdijevanje Engleske ratnim materijalom i namirnicama i da je potrebno prebaciti iz SAD u Englesku snažnu vojsku, najmodernije opremljenu i opskrbljenu koja će skupa sa engleskom vojskom i snagama ostalih Saveznika, u odlučnom času, započeti juriš na evropski kontinent okupiran i porobljen od Nijemaca. Isto tako su dobro znali da je potrebno prebaciti iz SAD jaku vojsku koja će zaustaviti napredovanje Japanaca na Pacifiku i osvojiti otok po otok okupiran od Japanaca. Taj primarni zadatak bilo je moguće vršiti jedino morem trgovačkom mornaricom. Zato su žurno proširivali kapacitete postojećih brodogradilišta te su podizali nova još dok su SAD bile neutralne. Izradili su se planovi kakvu tonažu graditi, a brodogradilišta su dobila svoja zaduženja pa je počela serijska proizvodnja jedinstvenog tipa broda zvanog »Liberty« od oko 10.500 do 10.900 tona nosivosti i oko 11 milja brzine. Brodogradilišta su se koristila predfabričiranjem tako da su pojedini brodovi bili u gradnji svega nekoliko sedmica. Takvi brodovi proizvedili su se masovno, pa kad ih je u kasnijem dijelu rata bilo već dovoljno, pristupilo se izgradnji boljih i bržih brodova tipa »Victory« od oko 11.000 tona nosivosti te brzine od 14 do 16 milja. Moramo napomenuti da su i engleska brodogradilišta još od početka rata radila punom parom. Oni su ne samo gradili nove brodove (tip »Empire«) već su marljivo popravljali oštećene kojih je bilo oštećeno mnogo zbog ratnih operacija. Brodovi su se gradili i u Kanadi (tipovi brodova »Park« i »Fort«) sve za potrebe ratnog prijevoza.

Tako su trgovačke mornarice Saveznika jačale i sve više ljudstva i materijala su prevozile iz SAD u Englesku koja je imala biti odskočna daska velikim i snažnim savezničkim vojskama koje su se odatle imale uputiti da stvore u Evropi drugi front čega su se Nijemci i bojali.

Istodobno, sredstva za obranu protiv podmornica bila su efikasnija. Trgovačke mornarice Saveznika, a među njima i jugoslavenska, izvršavale su besprijekorno svoje zadatke, koji su bili složniji i teži kako se rat nastavljao. Gubici su bili teški, ali konačno gradilo se više brodova nego što ih je neprijatelj topio.

Uporedo s ovim rasla je moć SAD na Pacifiku, te se otok po otok oslobađao od Japanaca.

Iskrcavanje američke vojske u Maroku i Sjevernoj Africi, novembra 1942. te napredovanje engleske vojske u Tripolitaniji i Libiji dovelo je anglo-američku vojsku u Siciliju, a odmah zatim na Apeninski poluotok, pa je Italija, izbačena

iz rata, kapitulirala septembra 1943. Na taj način komunikacije iz Mediterana sa prekomorskim zemljama bile su slobodne.

Konačno u zoru 6. juna 1944. uslijedilo je iskrcavanje savezničkih armija na obale Normandije i time je započela invazija Hitlerove »Tvrđave Evropa«. Ovaj poduhvat je omogućio ogroman broj savezničkih brodova s kojih se iskrcalo ljudstvo i materijal. U tom grandioznom poduhvatu sudjelovalo je i nekoliko naših brodova, koji su tamo potopljeni. Tako su savezničke armije počele da zadaju ozbiljne udarce njemačkom »wermahu« i započeto je oslobođenje porobljenih zemalja.

I poslije invazije Nijemci su se još žilavo borili, ali pritisnuti od moćnih armija s Istoka, savezničkih armija sa Zapada i od naše hrabre Armije s juga kapitulirali su maja 1945.

Rat na Pacifiku se nastavio, ali je i Japan potpisao bezuslovnu kapitulaciju. Time je okončan jedan od najkrvavijih ratova.

Savezničke trgovačke mornarice uključujući i našu u ovom ratu su pretrpjele velike gubitke. To je razumljivo jer se je sva opskrba civilnog stanovništva Engleske, armijâ na raznim i dalekim bojištima odvijala pomorskim putem i to ponajviše iz SAD koja je zato bila nazvana »Arsenal demokracije«.

Evo kratkog prikaza stanja naše trgovačke mornarice (brodovi iznad 50 Brt, motorni jedrenjaci isključeni na početku i svršetku rata).

Stanje na dan 1. 9. 1939.

od toga

oko Brt 405.000

a) Prodano u inozemstvo za vrijeme naše neutralnosti od 1. 9. 1939. do 6. 4. 1941. oko Brt 39.000

b) Potopljeno u ratnim operacijama ili pomorskim nezgodama od 1. 9. 1939. do 15. 5. 1945.

oko Brt 234.000

Brt 273.000

Ostatak tonaže sposobne za plovidbu na dan 15. 5. 1945.

oko Brt 132.000<sup>2</sup>

Iz gornjeg proizlazi da je od izbijanja do kraja rata potopljeno i izgubljeno oko 58% Jugoslavenske trgovačke mornarice što predstavlja veliki udio naše zemlje u naporima za pobjedu nad fašizmom.

Ako se uzme u obzir da se od 1938. nisu gradili za nas novi brodovi, već se za vrijeme rata forsirano radilo sa postojećim plovnim jedinicama, to se lako može zaključiti da stanje brodova na kraju rata nije bilo zadovoljavajuće. Usprkos svemu tome, ono malo brodova što je na svršetku rata bilo sposobno da plovi bilo je dovoljno da se oko njih po malo opet razvija naša trgovačka mornarica koja je danas dosegla pažene razmjere.

<sup>1</sup> Podatak iz Pomorskog godišnjaka Direkcije pomorskog saobraćaja Split 1939/40. Na stanje 31. 12. 1939. dodana je tonaža p/b »Carica Milica« za dobiti stanje 1. 9. 1939.

<sup>2</sup> Podatak iz Pomorskog godišnjaka 1941/51 Ministarstva pomorstva FNRJ.