

„HAJDUKOVI“ BRODOVI U DRUGOM SVJETSKOM RATU

UDK: 394.46:796.332Hajduk(497.583)“1944-1945“
656.629 PrincessKathleen“1944/1945“

Primljeno: 15. ožujka 2019.
Pregledni rad

LJUBOMIR RADIĆ
Hrvatski pomorski muzej Split
Glagoljaša 18
21000 Split, HR
ljubomir.hpms@gmail.com

O Hrvatskom nogometnom klubu „Hajduk“ iz Splita objavljeno je niz naslova koji gotovo u pravilu obrađuju ponajprije statistički dio vezan uz klupske uspjehe i neuspjehe, biografije igrača, a počesto su tema i memoarska sjećanja najistaknutijih imena koja su obilježila 108 godina postojanja kluba. Ovaj rad izvorno je zamišljen kao dio šireg rada koji će „Hajduku“ pristupiti iz drugog kuta promatranja.¹ Naime, da bi se uopće svijetom pronio glas o „Hajduku“, važnu ulogu imali su brodovi. U prvim desetljećima postojanja vrlo često su se odigravale utakmice s posadama ratnih brodova usidrenih u splitskoj luci. Isto tako, klub je do Drugog svjetskog rata ostvario nekoliko velikih turneja, u kojima je brod kao prijevozno sredstvo imao ključnu ulogu. Prisjetimo se samo turneje u Južnoj Americi početkom tridesetih godina dvadesetog stoljeća.² Možda najintenzivnije korištenje broda uslijedilo je tijekom 1944. i 1945. godine, nakon obnove djelovanja kluba ugaslog u prvim ratnim godinama. Povodom 75. obljetnice obnove rada HNK „Hajduk“ koja se obilježava na Svetog Dujma 2019. godine, u radu su obrađeni brodovi koji su pomogli u ostvarenju jedne od najvažnijih turneja u klupskoj povijesti.

- 1 Autorova je zamisao izložba radnoga naslova „Hajduk“ i brodovi, koja bi se upriličila u Hrvatskom pomorskom muzeju Split, uz prateći bogato ilustrirani katalog, a imala bi za cilj obraditi utakmice odigrane s posadama brodova kao i brodove kojima je Hajduk odlazio na turneje.
- 2 Šime Poduje, Veljko Poduje, Leo Lemešić: *Hajduk u Južnoj Americi*. Split 1931.

Ključne riječi: HNK Hajduk, NB-4 Topčider, P/B Bakar, P/B Sitnica, HMS Delhi, P/B Ljubljana, S/S Princess Kathleen, P/B Plavnik

UVOD

Početak travnja 1944. godine jača inicijativa za obnovom djelovanja HNK „Hajduk“ koji je prestao djelovati u lipnju 1941. godine. Zamisao o obnovi prisutna je od jeseni 1943. godine među igračima koji su se nalazili u partizanskim postrojbama na području Livna.³ Odbor za obnovu bio je utemeljen u jesen 1943. godine i od strane vlasti Nezavisne Države Hrvatske. No, osim dvaju turnira održanih u Zagrebu u svrhu stvaranja fonda za obnovu rada kluba, nije bilo drugih pomaka prema realizaciji.

U trenutku nastanka ove inicijative veći dio Dalmacije, poglavito veća gradska središta, nalaze se pod kontrolom njemačkih snaga. Time se realizacija takve zamisli činila gotovo nemogućom. No, ubrzane aktivnosti oko obnove poduzete u travnju rezultiraju odlukom Oblasnog Narodnooslobodilačkog odbora Dalmacije o prebacivanju igrača na Vis. To je zasigurno bilo najlogičnije rješenje jer je, za razliku od drugih otoka, Vis bio pod kontrolom partizanskih snaga uz prisutnost i potporu britanskih postrojbi.

NB-4 „TOPČIDER“ I P/B „BAKAR“

Uprava i igrači kreću 23. travnja 1944. godine na put te preko Solina i Rupotine dolaze na vrh Kozjaka odakle se spuštaju u mjesto Korušce. Tu su ih čekali Šime Poduje i Dušan Stipanović Gusina.⁴ Prema planu, trebalo se prebaciti na Vis preko otoka Kaprija, stoga su krenuli preko Labinskih Draga prema šibenskom području. No, njemački napadi zaustavili su ih u toj namjeri. Nakon neuspjelog prebacivanja prema Kapriju, donesena je odluka o prebacivanju preko Malog Drvenika. Od travnja do studenoga 1944. godine jedna od važnijih veza s otokom Visom išla je upravo s tog područja, od Vinišća preko Drvenika Malog. Stoga su igrači Hajduka krenuli prema Blizni gdje su se sklonili do nastavka puta. Iz Blizne su nastavili preko Kotelja put Svinaca. Dolaskom do Kočete krenuli su uz brdo Rebac. U grupi koja je sudjelovala u ovom putovanju nalazili su se Dušan Stipanović Gusina, Šime Poduje, trener

3 *Nogometni klub „Hajduk“ – Split 1911-1951.* Split 1951., 76.

4 Srećko Eterović: *Ratnim stazama Hajduka.* 2. prošireno izdanje. Split 1989., 35.



Slika 1. NB - 4 „Topčider“, maketa, Hrvatski pomorski muzej Split
(Inv. broj: HPMS-775:SLT-815-ZM)

Ljubo Benčić te igrači Janko Rodin, Leo Lemešić, Branko Bakotić, Ive Radovniković, Slavko Luštica, Miljenko Batinić, Petar Brkljača, Ive Alujević, Bartul Čulić, Frane Duplančić, Zdravko Jelić, Žarko Zelić i Dražen Martić. Stigavši u Vinišće, smjestili su se na punktu Veselić. No bura je uzrokovala prekid brodske veze s Visom u razdoblju od 27. do 30. travnja 1944. Tek 1. svibnja uvečer ribarskim brodom Ivana Pavića, s posadom koju su činili Ante Lučin, Filip Lučin, Filip Pažanin i Dar Dučić, prebačeni su igrači do uvale Vela Rina na Drveniku Malom.⁵

Ondje ih je čekao NB-4 (naoružani brod) „Topčider“. Bio je to motorni jedrenjak tipa loger, izgrađen u Malom Lošinj 1899. godine, drvene konstrukcije, dužine 17 i širine 4,55 metara. Imao je 33 BRT i 25 NRT. Motor tipa MAN sa 75 KS omogućavao mu je brzinu od 8 čvorova. Posadu je činilo 3 do 5 pomoraca, a matična luka bio mu je Sušak. Inače, vlasnici su mu bili Vjekoslav Padovan i Miloš Jurković iz Vele Luke.⁶ Namjena broda između dva rata bila je prijevoz vina, a poslije Drugog svjetskog rata neko će vrijeme

5 Ivan Lučin: *Partizanske veze kopno – otoci i partizanske karavane na trogirskom području u toku narodnooslobodilačke borbe*. Zbornik Trogirski kraj u narodnooslobodilačkoj borbi 1941-1945. Split 1984., 375.

6 Kažimir Pribilović: *NB-4 Topčider, naoružani i bolnički brod*. Mornarički glasnik, Beograd 1971., br. 1, 110.



Slika 2. P/B „Bakar“, pramac, Hrvatski pomorski muzej Split
(Inv. broj: HPMS-775:SLT-101-ZP)

opet imati istu namjenu. Nakon potapanja bolničkog broda „Marin II“, ratnu ulogu bolničkog broda preuzet će u ratu „Topčider“. Taj brod ubraja se među partizanske brodove s najviše izvedenih akcija. Potonuo je 19. srpnja 1962. godine uslijed prodora vode između Stipanske i Bobovišća.⁷

„Hajduk“ će po dolasku na Vis službeno obnoviti svoje djelovanje na blagdan svetoga Dujma 7. svibnja u Hrvatskom domu na Visu. Nakon intoniranja hrvatske himne, obnovljen je HSK Hajduk, a prvi govor održao je dr. Jerko Radmilović koji je često isticao da mu je to najteži ratni zadatak jer nikada prije nije imao dodira sa sportom. Zanimljivo je istaknuti kako je s obnoviteljske skupštine poslan proglas *Pozdrav Splitu* koji je u literaturi počesto drukčije prenošen odnosno brisana je hrvatska nota koju je izvornik sadržavao. Ponovno utemeljeni klub potom će odigrati tri utakmice, od kojih jednu protiv postrojbi sačinjenih od engleskih vojnika, a dvije protiv škotskih.

7 Kažimir Pribilović: *Naoružani brodovi mornarice NOVJ*. Split 1980., 86.



*Slika 3. P/B „Bakar“, maketa, Hrvatski pomorski muzej Split
(Inv. broj: HPMS-775:SLT-306-ZM)*

Vis će „Hajduk“ napustiti dana 3. lipnja 1944. godine te parnim brodom „Bakar“ krenuti prema Bariju kamo stiže u sumrak istoga dana. Brod „Bakar“, čiji je pramčani dio sa zapovjednim mostom danas muzejski izložak u Hrvatskom pomorskom muzeju Split, iz rata će izaći kao jedan od najslavnijih brodova. Izgrađen je 1931. godine u mjestu East Cowes na otoku Wight u Engleskoj za Jadransku plovidbu sa Sušaka. Parobrod sa 346 BRT i 125 NRT bio je dug 46,55 metara, a širok 7,48 metara. Krasio ga je stapni parni stroj snage 640 KW, a pokretao ga je brzinom od 12,5 čvorova. Godine 1941. preuzeli su ga Talijani i nazvali „Buccari“. Godine 1943. u rujnu podiže hrvatsku zastavu s petokrakom. Svoj put morem završio je 1965. godine, a nakon niza problema oko očuvanja ovog broda, konačno je dio njega postavljen kao muzejski predmet u Tvrđavi Gripe 1982. godine.

BROD(OVI) POVRATKA I P/B „SITNICA“

Poslije više veličanstvenih nogometnih predstava na talijanskom jugu, „Hajduk“ kreće natrag u Split kamo stiže 3. studenoga 1944. godine. Brodovi kojima su igrači krenuli na put iz Barija do Visa, a potom do Splita, nažalost, još uvijek su nam nepoznati. Slobodna Dalmacija donosi članak 6. studenoga 1944. godine pod naslovom „Povratak Hajduka“, no ne navodi imena brodo-



Slika 4. P/B „Sitnica“ u splitskoj luci, preuzeto iz: Marijan Žuvić: *Jadrolinija 1947-2007*, Rijeka 2007.

bi pripremili porušeno nogometno igralište za povratak svojih suigrača. Bio je to putnički parobrod „Sitnica“, brod izgrađen u brodogradilištu „Marco Martinolich“ u Malome Lošinju 1900. godine kao brod „Bakar“ za Društvo Ungaro-Croata. Ime „Sitnica“ dobio je 1922. godine kada ulazi u sastav društva „Boka“ iz Kotora. Talijani su ga preuzeli 1941. i dali mu ime „Risano“. Od 1943. godine služi kao partizanski transportni brod. Nakon rata pripast će Jadroliniji i od 1947. do 1964. godine, kada je izrezan u Svetome Kaji, plovit će pod imenom „Ulcinj“.⁹

HMS „DELHI“ I P/B „LJUBLJANA“

Nakon gotovo pola godine u svom Splitu, gdje je odigrao nekoliko utakmica, „Hajduk“ odlazi na veliko putovanje koje će rezultirati nizom utakmica, a na tom putu brodovi će opet imati važnu ulogu. U šestomjesečnom boravku u Splitu ističemo utakmicu odigranu 12. studenoga 1944. godine

va. Ni ostali dostupni izvori ne donose taj podatak. Prema nepotvrđenim izvorima, povratak se odvijao tako da su 2. studenoga igrači došli na Vis, gdje su bili na svečanoj večeri, a potom sutradan s nekoliko manjih brodova krenuli u Split. Tu tezu potkrepljuje Anđelko Marušić u knjizi *Ferata, zapisi predratnog reprezentativca*, koji kaže: „doplovili smo malim bracerama i borbenim brodovima kući“.⁸

No ipak poznat nam je jedan drugi brod, onaj kojim su se rezervni igrači Hajduka vratili s Visa, kako

8 Anđelko Marušić: *Ferata, zapisi predratnog reprezentativca*. Zagreb 1982., 222.

9 Marijan Žuvić: *Jadrolinija 1947.-2007*. Rijeka 2007., 28.



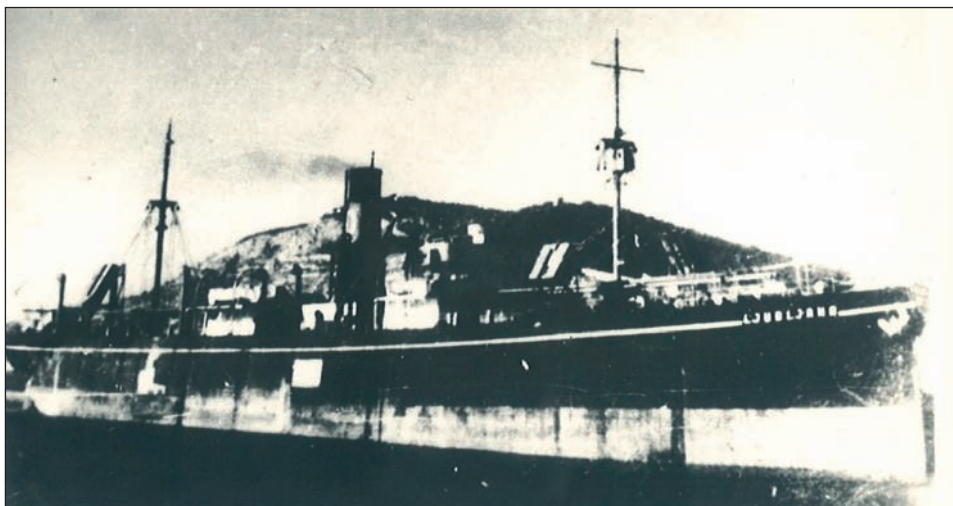
Slika 5. HMS „Delhi“ u splitskoj luci, Hrvatski povijesni muzej

protiv posade ratnog broda britanske mormarice HMS „Delhi“ koja je završila velikom pobjedom splitskih nogometaša. Tri mjeseca poslije, 12. veljače 1945. godine, njemačke brodice napale su ovaj brod u splitskoj luci. Ljudskih žrtava na brodu nije bilo, ali brod više nije bio upotrebljiv te je naposljetku 1948. godine izrezan u velškom gradu Newportu. Inače HMS „Delhi“ je krstarica klase *Danae*, građena u brodogradilištu Armstrong Whitworth, Walker on Tyne u Engleskoj 1918. godine, a u službi od 1919. godine. Brod, dužine 136 metara, 1941. je u New Yorku preuređen u brod za protuzračnu obranu te je Drugi svjetski rat uglavnom proveo na Mediteranu.¹⁰

Iz Splita se „Hajduk“ na prvo putovanje u 1945. godini otisnuo 4. ožujka parnim brodom „Ljubljana“. To je još jedan brod sagrađen za Društvo Ungaro-Croata, no ovaj put u engleskom brodogradilištu u Newcastleu. Nosio je ime „Salona“, a „Ljubljana“ postaje 1931. godine.¹¹ Kao i neke prethodno spomenute brodove, uzet će ga Talijani 1941. godine i preimenovati u „Lubiana“. Godine 1945. vratit će staro ime „Ljubljana“ i prevesti „Hajduk“ u Bari. Radilo se o brodu dužine 70,9 metara sa 985 BRT i 608 NRT, a motor mu je

10 Zvonimir Freivogel: *Napad na krstaricu Delhi – uspjeh ili ne*. Vojna povijest, Zagreb, siječanj 2014., br. 34, 24-28.

11 *Bijela flota hrvatskog Jadrana*. Rijeka 1997., 167.



Slika 6. P/B „Ljubljana“ u splitskoj luci, Hrvatski pomorski muzej Split



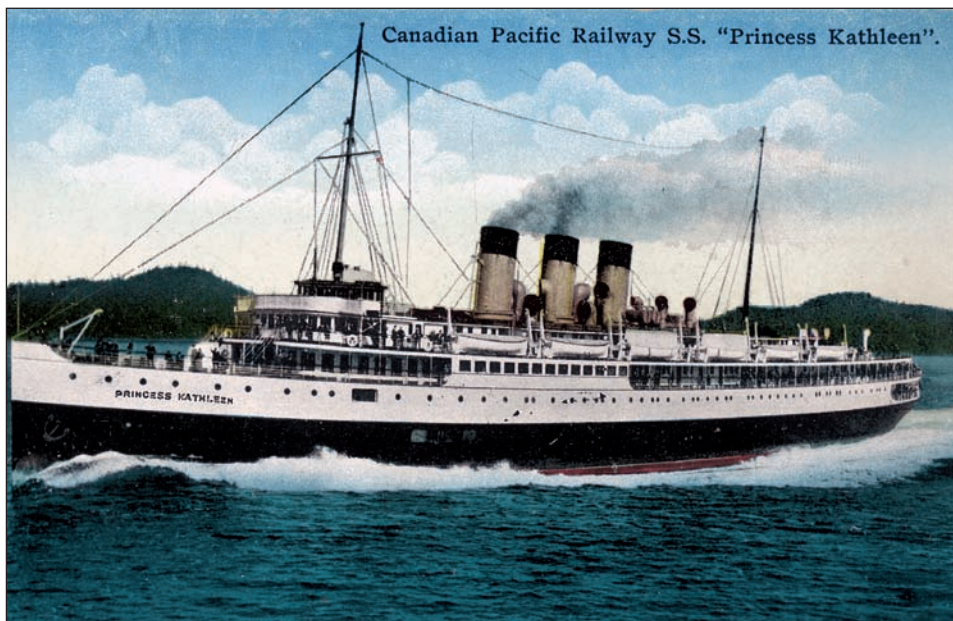
*Slika 7. P/B „Ljubljana“, maketa, Hrvatski pomorski muzej Split
(Inv. broj: HPMS-775:SLT-721-ZM)*

imao 1500 KS i pogonio ga do brzine od 14 čvorova. Tužna sudbina zadesit će ga u zoru 14. svibnja 1945. godine u Bakarskom zaljevu kada je naletio na minu i potopio se. Trinaest ljudi izgubilo je život.¹²

¹² Anđelko Kalpić: *Kapetan Ljubo Dorčić komandant Makarske i Ljubljane*. Mornarički glasnik, Beograd 1988., br. 2, 273.

S/S „PRINCESS KATHLEEN“

Nakon što ih je Ljubljana „dovezla“ u Bari 5. ožujka 1945. godine, trebalo je produžiti dalje na turneju koja će ih voditi preko Malte, Egipta, Palestine, Libanona i Sirije. U Bariju su ostali do 14. ožujka kada autobusom kreću u Brindisi. Dana 15. ožujka isplovljavaju kanadskim parobrodom „Princess Kathleen“ prema Malti. U Vallettu će uploviti sljedećeg dana. Brod koji ih je doveo na Maltu bio je kanadski putnički brod izgrađen u Clydebanku u Škotskoj 1924. godine. Brod od 5875 tona, dužine 106,7 metra, većinom je plovio između Vancouvera i Seattlea do Drugog svjetskog rata. U ratu je služio na Mediteranu i opskrbljivao otok Maltu. Preživio je sva ratna događanja no 7. rujna 1952. godine sjeverno od grada Juneaua na Aljasci se nasukao, a poslije i potonuo.¹³

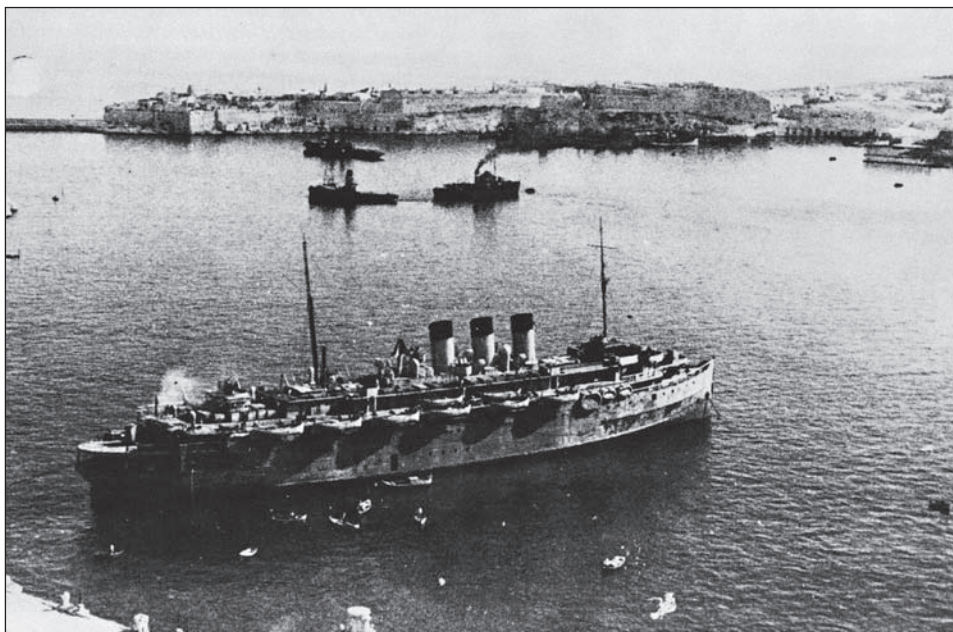


Slika 8. S.S. „Princess Kathleen“, razglednica u vlasništvu autora

P/B „PLAVNIK“

Nakon Malte, „Hajduk“ je avionima tipa Wellington krenuo prema Egiptu, a put iz Egipta na ovoj stodnevnoj turneji vodio ga je dalje autobusom pre-

13 Robert D. Turner: *The Pacific Princesses: An Illustrated History of Canadian Pacific Railways Princess Fleet*. Victoria 1977., 196-198.



Slika 9. S.S. „Princess Kathleen“ na Malti u Drugom svjetskom ratu, preuzeto iz: R. D. Turner: The Pacific Princesses: An Illustrated History of Canadian Pacific Railways Princess Fleet, Victoria, 1977.

ko Sinaja prema Palestini, Libanonu i Siriji. Kada je došlo vrijeme za povratak, krenulo se opet natrag u Egipat. Iz luke Port Said brodom „Plavnik“ zaplovili su kući. Put Šibenika isplovili su 5. lipnja 1945. godine i na cilj stigli 13. lipnja te istog dana krenuli vlakom u Split. Brod „Plavnik“ izgrađen je 1922. godine u Hamburgu kao „Schleswig-Holstein“. Nijemci su ga prodali Francuzima 1928. godine i oni mu daju ime „Matignon“. Od 1936. godine plovi kao „Plavnik“ brodarskog društva Oceania iz Beograda s matičnom lukom Sušak. Dužine 100 metara, sa 2733 BRT i 1628 NRT, pokretan motorom snage 1500 KS, imao je 22 člana posade. Nakon rata dobio je ime „Užice“ i plovio u sastavu flote Jugolinije. Izrezan je u Splitu 1961. godine.¹⁴

¹⁴ *Jugolinija*. Zagreb 1973., 78.



Slika 10. Igrači „Hajduka“ na brodu „Plavnik“ 1945. godine, preuzeto iz: Srećko Eterović: Ratnim stazama Hajduka, 2. prošireno izdanje, Split, 1989.

ZAKLJUČAK

Obnova djelovanja HNK „Hajduk“ u travnju 1944. godine imala je svoju povijesnu i sportsku težinu na europskoj, pa možemo reći i svjetskoj razini. U ratnim uvjetima koji su tada vladali, zamisao o obnovi djelovanja nogometnog kluba možemo okarakterizirati u najmanju ruku hrabrom. Doprinos koji su igrači dali odigravanjem utakmica i na takav način unijeli barem malo radosti u ratnu svakodnevicu vojnika, vidljiv je i kroz počasti koje su im za to iskazane, primjerice proglašenjem počasnom momčadi Francuske 1945. godine. Ostvarenje ove jedinstvene turneje „Hajduka“ ne bi bilo moguće bez brodova kao sredstva kojim su igrači otputovali na Vis i obnovili djelovanje kluba, a potom i na većinu utakmica po Mediteranu.

FOOTBALL CLUB HAJDUK'S BOATS IN THE SECOND WORLD WAR

Summary

In this paper, which is part of a planned broader study on the role of boats in the life of Croatia's most famous football club Hajduk from Split, the focus is placed on a brief but exceptionally important segment of history, when the Club, after a three-year suspension during WWII, resumed its activities in 1944, showing off a glorious dribble on the waves of the Mediterranean Sea. Fisherman boats played a role in this operation, as well as large steamships such the Canadian Princess Kathleen. Their central station was the island of Vis, from which they would venture off to all their victories and defeats, until the end of WWII. The aim of this paper is to mark the 75th anniversary of Hajduk's 'return to the game' and to present brief 'biographies' of the boats active at sea during 1944 and 1945.

Keywords: HNK Hajduk, NB-4 Topčider, P / B Bakar, P / B Sitnica, HMS Delhi, P / B Ljubljana, S / S Princess Kathleen, P / B Plavnik