

Ljubomir RADIĆ

Sudbina parobroda *Zrmanja*

Ljubomir RADIĆ, prof.
kustos
Hrvatski pomorski muzej
Glagoljaša 18, Split

UDK 621.12(497.5)"1913/1944"
Izvorni znanstveni članak

Parobrod Zrmanja sagrađen je u Malom Lošinj 1913. godine za društvo Dalmatia, a 1922. godine ulazi u sastav Jadranske plovidbe sa Sušaka. U Drugome svjetskom ratu plovi kao talijanski, a potom kao njemački brod pod imenom Isto. Na svoje posljednje putovanje isplovio je iz Krka u listopadu 1944. godine i od tada mu se gubi svaki trag.

Ključne riječi: Zrmanja, Velebit, Jadranska plovidba, Isto, Krk, Josip Randić, Galiola.

Uvod

Parni brod pod imenom *Zrmanja* dovršen je u ožujku 1913. godine u brodogradilištu *Marco U. Martinolich* u Malom Lošinj. Riječ je o malom parobrodu obalne plovidbe sa samo 53 tone neto nosivosti koji je pokretao stroj od 270 KS. U isto vrijeme u brodogradilištu *Martinolich* gradio se gotovo identičan brod pod imenom *Velebit D.*, koji je dovršen u svibnju 1913. godine.

Tehničke karakteristike brodova *Zrmanja* i *Velebit D.*¹:

Dužina: 28,1 m

Širina: 4,8 m

1 *Pomorski godišnjak* 1926, 98.

Visina: 2,3 m

Tonaža: 100 bruto/53 neto

Materijal gradnje: čelik (*Velebit D.*); željezo (*Zrmanja*)

Konjska snaga: 31/260 (*Velebit D.*); 38/270 (*Zrmanja*)

Brzina: 8 čvorova (*Velebit D.*); 10 čvorova (*Zrmanja*)

Gaz: 2 metra

Broj posade: 7 (*Velebit D.*); 10 (*Zrmanja*)

Nestanak parobroda Zrmanja

Zrmanja i *Velebit D.* pripadali su društvu *Dalmatia* nastalom 1907. godine spajanjem više malih dalmatinskih parobrodarskih društava. Društvo je djelovalo od siječnja 1908. godine, a u siječnju 1909. postalo je *Anonimno dioničko društvo Dalmatia*. U lipnju 1909. godine dobilo je službeni naziv *Austrijansko parobrodarsko društvo na dionice Dalmatia*.

Prema navodima u knjizi *Bijela flota hrvatskog Jadrana*, godina ulaska u flotu brodova *Velebita D.* i *Zrmanja* je 1917., zajedno s brodom *Hercegovina* koji je sagrađen u Norveškoj 1913. godine.² Lista brodova *Dalmatije* bilježi ih na listi brodova za 1914. godinu, što je razumljivo s obzirom na godinu gradnje. Što se, međutim, s brodovima događalo od 1913. do 1917. godine? List *Smotra dalmatinska* u broju 43. od 31. svibnja 1913. donosi članak o pokusnoj plovidbi parobroda *Velebit D.* na ruti Punta Sottile-Savudrija. Prema tom napisu, riječ je o sjajnom dizajnu Nikole Martinolicha, istina nevelikog parobroda, ali iznimno funkcionalnog, kojem je Zadar polazišna luka.³ Sukladno tome, brod je već 1913. godine bio u upotrebi, a uz ime nalazimo slovni dodatak *D.* kao kod nekih drugih brodova *Dalmatije* koji su imali dvojnika po imenu od ranije (npr. *Trieste D.*). U ovom slučaju dvojnik po imenu bio je brod *Velebit*, društva *Ungaro-Croata*, sagrađen u Trstu 1889. godine. Razdoblje od porinuća do 1917. godine ipak iziskuje šire istraživanje.

Nakon Prvoga svjetskog rata, kako bi se ostvarila prava na državne subvencije brodarima te iz još nekih razloga koje ovdje nećemo podrobnije objašnjavati, dolazi do velike fuzije parobrodarskih društava. Godine 1922.

2 *Bijela flota hrvatskog Jadrana* 1997, 107.

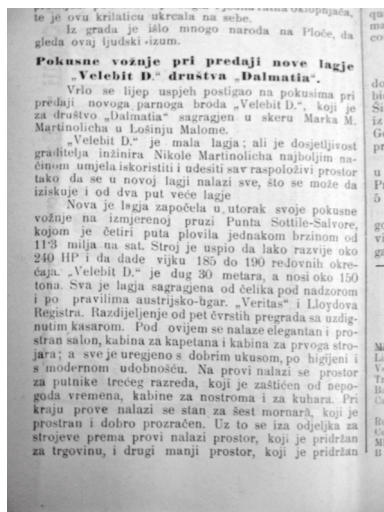
3 *Smotra dalmatinska*, br. 43, 31. 5. 1913.

Jadranska plovidba Sušak, Dalmatia Split, Oceania Trst, Austro-hrvatsko parobrodarsko društvo Puntat te Hrvatsko parobrodarsko društvo Senj stvaraju Jadransku plovidbu d.d. sa sjedištem u Sušaku. U tu flotu ulaze i brodovi Zrmanja i Velebit D. s lukom upisa Šibenik. Isto tako ranije spomenuti Velebit društva Ungaro-Croata postat će dio flote novonastalog društva, no taj će se brod naći na listi za rashod. Od 1924. godine Velebit D. nosio je ime Velebit bez slovnog dodatka.

Redni broj upisa *Zrmanje* u matičnoj luci je 100. Treba napomenuti da se na *Popisu jedinica kraljevske mornarice* za 1925. godinu kao matična luka broda *Zrmanja* navodi Sušak, no s druge strane *Pomorski godišnjaci Kraljevine SHS/Jugoslavije*, koji se tiskaju od 1926. godine do Drugoga svjetskog rata, smještaju *Zrmanju* u Šibenik. I za razdoblje prije tiskanja *Godišnjaka* imamo podatak za 1924. godinu, po kojem je Šibenik matična luka *Zrmanje*. Uz spomenuto, za 1924. godinu imamo i vijest u splitskom dnevnom listu *Novo doba* od 4. lipnja da je „kupačilo Jadrija dan ranije privuklo tisuću kupača, koje je na kupalište prevozila *Zrmanja*, a koju će od tog dana zamijeniti motorna lađa *Bradva*“.⁴ Po svemu sudeći, greška je načinjena u *Popisu jedinica kraljevske mornarice* za 1925. godinu.

Poznat nam je i podatak iz lista *Jadranska straža* da se *Zrmanja* 1925. godine nalazila u remontu u splitskom brodogradilištu *Jug*. Brodogradilište se *Jug*, naime, na velikoj *Jadranskoj izložbi* u Splitu te godine predstavilo fotografijama porinuća parobroda *Tomasseo*, *Zrmanja* i *Kumanovo* nakon izvršenih popravaka.

Razdoblje tridesetih godina 20. stoljeća nam je relativno nepoznato, no i tih je godina *Zrmanja* plovila na šibenskom području, što potvrđuje i pomorska



Članak iz lista *Smotra dalmatinska* od 31. svibnja 1913. u kojem se opisuju pokusna plovidba broda *Velebit D.* blizanca *Zrmanje*

4 *Novo doba*, br. 130, 4. 6. 1924.

IZ SIBENIKA.

SIBENIK, 8. juna.

KOMISIJA ZA ISTRAŽIVANJE MALARIJE

Kako smo već izvjestili, stigla je ovdamo komisija za istraživanje malarije, izaslana od higijenske sekcije Društva Naroda, sastojeca od članova gg. prof. Nost (Hamburg) kao predsjednika, prof. Schwellengrade (Amsterdam), prof. James (London) i drugih, a u pratnji načelnika ministarstva narodnog zdravlja dra. Štampara, te generalnog inspektora ministarstva poljoprivrede i voda inž. Krunoslava Musanića, dra. Sitarčića šefa i dra. Karamana, pomoćnika od antimalarične sekcije u Trogiru, dra. Šimunovića, šefa bakteriološke stanice u Mostaru. Pridružio joj se i poglavar šibenskog sreza dr. Mandić, te su jučer pošli u Skradin, gdje su bili svečano dočekani. Pregledali su Rivinu Jarugu i mnoge malaričare. Svi izaslanci Lige Naroda, osobito predsjednik prof. Nost, pokazuju osobiti interes za antimalaričnu akciju, informirajući se potanko o svemu. Popodne komisija je išla u Konjevrate i razgledala radnju asanacije lokve Račonić. U Konjevratima ustanoviše velik kontigent malaričara, oko 80%. Na licu mjesta ispitaše sv okolnosti i ustanoviše razloge velikom postotku bolesnika.

Komisija je zatim prosljedila za Drniš. Pregledali su potok Čikolu, ali radi podmakla vremena komisija se vratila u Šibenik, nakon čega je održana stručna konferencija o svim opažanjima pri pregledavanju, te je ustanovila da je velika malarija prouzrokovana lokvama koje se moraju pregraditi da se malarični bacili ne mogu razvijati i umnožavati.

Komisija je s osobitim interesom ispitala zdravstveno stanje u šibenskom kotaru, izjavljujući se potpuno spo-

planom i programom, priredit će se zajednička izložba i kongres u Beogradu, a trajat će od 22. do 29. juna. Na toj izložbi učestvuje i mjesna građanska škola sa vrlo biranim radovima. Prema utvrđenom programu, izložba će se smjestiti u veliku svečanu dvoranu i u 3 fazedne dvorane beogradske gimnazije. U veliku svečanu dvoranu smjestit će se radovi svih građanskih škola iz Hrvatske i Slovenije, a u druge dvorane iz Dalmacije Bosne i Vojvodine. Radovi mjesne građanske škole po vrsti i izradi veoma su dobri, te će uistinu dolično reprezentirati vrijednost škole s obzirom na smjer, zadatak i praktične rezultate. A da sve to uspije, građanska škola u Šibeniku priredjuje 8. juna u areni Kosovo lijepu zabavu sa ukusnim programom. Radovi pak izložbe moći će se naknadno pregledati.

KRETANJE U LUCI. Parobrod »Kostrena« ukrcao je 900 m³ drva i 50 tona karbida za Algir. — Parobrod »Palmanuova« krca 2000 m³ drva za Italiju.

MOMČAD RATNE MORNARICE. Ovih dana stiglo je u Tivta 100 vojnika ratne mornarice, da se izvezbaju u rute u radiotelegrafiju i ostale grane mornarice.

KUPATILO JADRIJA jučer je privuklo preko 1000 izletnika. Parobrod »Zrmanja« prevažao je svijet na Jadriju, koji se uz kupanje i lijepo zabavio. Od danas prevažna na kupalište motorna ladja »Bradva«, i to polazak u 9 i 11 sati, povratak u 1 i 3 sata popodne.

RUBLJA MUŠKOG I ŽENSKOG od najmodernijeg do najobičnijeg, kao ovratnika, košulja, manšeta i t. d. prodaje SALOMON DRUTTER — Šibenik. Pismene naručbe izvršuju se poštom najpovoljnije. 4077

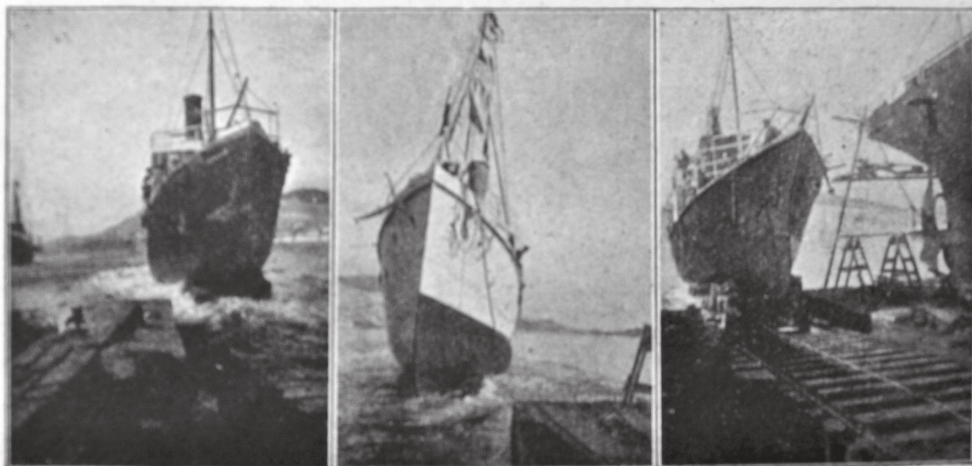
Vijest iz lista *Novo doba* od 4. lipnja 1924. o prijevozu putnika na šibensko kupalište Jadrija brodom *Zrmanja*

knjižica (u posjedu autora) mornara Jerolima Jure Žunića iz Vinjerca koji je tih godina dvaput kormilario *Zrmanjom*.

Kapitulacijom Kraljevine Jugoslavije 54 broda *Jadranske plovidbe* predana su Talijanima od 30. travnja do 11. lipnja 1941. godine. *Velebit* će tako postati *Meleda* (talijanski naziv za otok Mljet), a *Zrmanja* će nositi ime *Isto* (talijanski naziv za otok Ist).⁵ To potvrđuje *Okružnica (Circolare)* od 6. kolovoza 1941. godine koju potpisuje Constantino Simeone.⁶ Podataka o službi brodova *Isto* i *Meleda* u talijanskoj vojsci zasad nemamo mnogo, no zasigurno

5 Pribilović 1976, 457.

6 *Bijela flota hrvatskog Jadrana* 1997, 173.

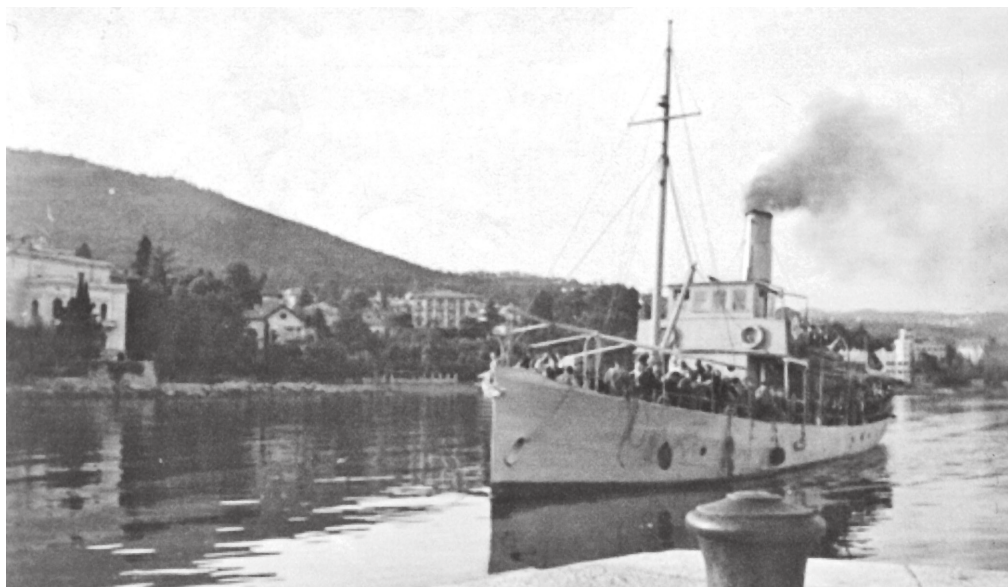


Br. 11.
Porinuće u more parobroda „Zrmanja“, „Kumanovo“ i „Tommaso“ nakon popravka na brodogradilištu „Jug“ — Split.

Fotografije objavljene u *Jadranskoj straži* nakon obnove Zrmanje u brodogradilištu Jug

<p>34</p> <p style="text-align: center;">42</p> <p style="text-align: center;">Ukrcan.</p> <p>Mesto: <i>Sibeniak</i> dan: <i>21. Jula 1932</i> brod: <i>Tommaso</i> svojstvo: <i>Novinar</i></p> <p style="text-align: center;">(Potpis zapovednika) <i>Hekegca</i></p> <p>Potvrda: Slaže se sa popisom momčadi broj <i>7</i> <i>Split</i> dne <i>8. Marta</i> 19<i>32</i></p> <p style="text-align: center;">(Potpis i pečat lučkog ureda)</p> <p style="text-align: center;"><i>Kardumir</i> Iskrcan.</p> <p>Mesto: <i>Split</i> dan: <i>2. Oktobra 1932</i> Službovanje iznaša: godina <i>3</i> meseci <i>2</i> dana. Razlog iskrcanja: <i>Pranijna ogovornost</i></p> <p style="text-align: center;">(Potpis zapovednika) <i>Hekegca</i></p> <p>Potvrda: Slaže se sa popisom momčadi broj <i>10</i> <i>Split</i> dne <i>10</i></p> <p style="text-align: center;">(Potpis i pečat lučkog ureda)</p>	<p>35</p> <p style="text-align: center;">329</p> <p style="text-align: center;">Ukrcan.</p> <p>Mesto: <i>Sibeniak</i> dan: <i>30. Novembra 1932</i> brod: <i>St. Zrmanja</i> svojstvo: <i>Novinar</i></p> <p style="text-align: center;">(Potpis zapovednika) <i>Palavanić</i></p> <p>Potvrda: Slaže se sa popisom momčadi broj <i>3</i> <i>Sibeniak</i> dne <i>3-8</i> 19<i>33</i></p> <p style="text-align: center;">(Potpis i pečat lučkog ureda)</p> <p style="text-align: center;"><i>Antunović</i> Iskrcan.</p> <p>Mesto: <i>Sibeniak</i> dan: <i>3. Marta 1933</i> Službovanje iznaša: godina <i>3</i> meseci <i>3</i> dana. Razlog iskrcanja: <i>deput</i></p> <p style="text-align: center;">(Potpis zapovednika) <i>Palavanić</i></p> <p>Potvrda: Slaže se sa popisom momčadi broj _____ <i>Split</i> dne _____ 19____</p> <p style="text-align: center;">(Potpis i pečat lučkog ureda)</p>
---	---

Pomorska knjižica Jure Žunića s upisom ukrcaja na Zrmanju

Parobrod *Zrmanja*

možemo ustvrditi da brod *Zrmanja* nije nestao 1941. godine, kako se navodi u *Pomorskom godišnjaku* iz 1952. godine,⁷ što je kao podatak preuzeo i Ivo Šišević u svom radu.⁸

Kapitulacijom Italije u rujnu 1943. godine brod *Isto* pripada Nijemcima, kao i brod *Meleda*. *Isto* se zatekao u Zadru, što nam donekle potvrđuje *Ratni dnevnik admirala Jadrana* u kojem se navodi da su u Zadru zatečeni sljedeći određeni mali brodovi, među kojima i jedan parobrod od 100 tona⁹ (ne navodi se ime, no to je jedini mali parobrod zatečen u Zadru). Prema riječima istaknutog povjesničara pomorstva dr. Kažimira Pribilovića, on sa sigurnošću može potvrditi da se *Zrmanja* nalazila u Zadru jer je taj podatak iznašao u popisu brodova spremnih za desantni napad na otok Ugljan. Nijemcima je služio kao opskrbeni brod. O njemu imamo sljedeće podatke:

- 8. prosinca 1943. godine na parobrod *Isto* tijekom vožnje kroz Planinski kanal u Karlobag otvorena je vatra s otoka Paga i s kopnene strane iz područja Prizne,

7 *Pomorski godišnjak* 1952, 82.

8 Šišević 1961, 823.

9 *Ratni dnevnik admirala Jadrana*, od 1. do 31. 10. 1943.

- 17. prosinca 1943. godine kod otoka Murtera osam lovačkih aviona izvršilo je napad na parobrod *Isto*. Izbio je požar i došlo je do eksplozije benzina koji je brod prevezio. Poginula su dva člana posade, a posada je potom napustila brod jer je stroj bio neupotrebljiv.¹⁰

Nakon toga tek u travnju 1944. godine brod biva ponovno zabilježen. Na listi brodovlja za taj mjesec navodi se da plovi na relaciji Crikvenica-Krka (prema izvatku i dopisu Historijskog arhiva u Rijeci od 18. srpnja 1990., a na traženje Pjerine Fiorentin iz Krka), dok ostali mjeseci te godine nedostaju.

U listopadu 1944. godine novi je zapis toga broda u dokumentima, a odnosi se na njegovu konačnu sudbinu. On je ujedno i najsporniji. Dnevnik pomorskog komandanta sjevernog Jadrana navodi:

„Putnički brod *Isto* 22. 10. u 00.00 sati isplovio je iz Rijeke za Malinsku, ali se više nije vratio u Rijeku. Naknadna traganja za njim ostala su do sada bez rezultata. Brod je vjerojatno u blizini otoka Plavnik ušao u našu minsku prepreku, pošto se oko 2.00 sata tamo čula eksplozija.”¹¹

Iznalaze se, međutim, i druge teorije o nestanku parobroda *Zrmanja*. Stanovništvo Krka tvrdi da je to bila mirna noć i da se nisu čule eksplozije. Do otoka Plavnika plovidba je kratka i ne može potrajati dva sata. Postoje tvrdnje da je sljedeće jutro viđen kod otoka Oliba. To bi donekle moglo opravdati ono što je nakon Drugoga svjetskog rata iznosi Orfeo Tićac, tada partizanski časnik u Drugom pomorskom obalnom sektoru mornarice NOVJ. On kaže da je zapovjedništvo II. POS-a znalo za bijeg broda koji je trebao, prema njegovim riječima, uploviti u Ist.¹² Kako brod nije uplovio ni u jednu partizansku luku, postavljalo se pitanje što se dogodilo. Tićac iznosi dvije teorije u aktu koji je osobno potpisao: prva kaže da je brod pristao u luci Luceno kod Ancone (kasnije se saznalo da tamo brod nije zabilježen), a prema drugim vijestima koje su dolazile, potopilo ga je englesko brodovlje na putu prema Anconi jer nije imao znakova raspoznavanja.¹³

S druge strane, Branko Mamula (u to vrijeme politički komesar), koji je tada boravio na riječkom području, 10. studenoga 1944. godine poslao je dopis

10 *Ratni dnevnik pomorskog komandanta Dalmacije od 1. do 31. 12. 1943.*

11 *Dnevnik pomorskog komandanta sjevernog Jadrana (Istre) od 1. 9. do 31. 12. 1944.*

12 Pribilović 1991, 364.

13 Ožegović 1954, 217.

u kojem je naveo da je brod prije 15 dana krenuo iz Rijeke za Malinsku, ali se nije vratio. Prema njegovu mišljenju, vjerojatno je prebjegao u Italiju ili neku luku NOVJ-a. Naglasio je da organizatori bijega nisu bili u kontaktu s obavještajnom službom ili organima NOP-a. Isti dan poslao je još jednu depešu kojom je objašnjavao pretpostavke bijega broda te gdje je mogao uploviti, no ponovno naglašava da organizatori nisu imali veze s obavještajcima i traži da se dopis prosljedi *Štabu mornarice*.¹⁴ Ove podatke Kažimir Pribilović pronalazi u Arhivu Vojnoistorijskog instituta u Beogradu (kutija 2024, broj registra 5-1/31 i 3-23/5).

Poratno vrijeme *Zrmanju* spominje u nekoliko dokumenata, a svode se uglavnom na napomene poput „izgubljena” ili „sudbina nepoznata”. Slijedom toga našla se i na *Spisku plovnih objekata* za koje poslijeratna Jugoslavija traži restituciju od Italije. Spisak s nadnevkom 19. veljače 1947. čuva se u Državnom arhivu u Splitu.

Uz Kažimira Pribilovića, još je jedan poslijeratni autor istraživao sudbinu *Zrmanje*. Bio je to Branko Ožegović koji u članku *Tajne svjetionika Galiola*



Kapetan Josip Randić

1954. godine donosi intrigantne podatke. On proučava dokumentaciju Lučke kapetanije u Rijeci. Kapetanija je prijavu o nezgodi podnijela 8. listopada 1945. godine zavodu *Cassa marittima Adriatica* u Trstu. Prema njoj, parobrod *Isto* isplovio je iz Sušaka u 17.30 sati 21. listopada te je potom uplovio u Krk u 23.30 sati, a u ponoć isplovio za Malinsku i Sušak. Posadu su činili kapetan Josip Randić, kadet Ivan Manacić, kormilar Krsto Jureško, kormilar Nikola Babić, upravitelj stroja Boško Betić, vježbenik stroja Klaudio Jutković, ložač Vinko Bralić, ložač Antun Lukanović, ugljenar Ivan Miškulin, konobar Josip

.....
14 Pribilović 1991, 364.

Bušolić, naučnik sobe Ivan Zec, mali od sobe Nikola Rogić i mornarac Anton Miškulin, najmlađi član posade.¹⁵

Nažalost, Ožegović ne donosi popis putnika, ako je takav uopće i postojao. Brojka putnika je nepouzdana i većinom se oslanja na neke informacije dobivene od stanovnika Krka. Zahvaljujući gospođi Kristini Karabaić iz Rijeke, došli smo u posjed nekoliko smrtnih listova putnika sa *Zrmanje*. Upisivanje stradalih na *Zrmanji* u matice umrlih otpočelo je 1951. godine, a nije poznato kada je okončano (zasigurno ne prije 1964. godine, o čemu nam svjedoči jedan od smrtnih listova). Eventualno bi prelistavanjem matica bilo moguće utvrditi točnu brojku stradalih. Tragedija je tim veća što je na brodu bilo i malodobnih putnika, od kojih je, po svemu sudeći, najmlađi bio Enzo Giorgolo rođen 20. ožujka 1944. godine.

Vratimo se kapetanu broda Josipu Randiću, koji je možda ključ ovog misterija. Njegova pomorska knjižica pronađena je na otočiću Galiola u drugoj polovici listopada 1945. godine. Poderana knjižica nalazila se uz leš koji su pronašli mornari s leuta *Sokol* iz luke Iž. Oni su obavijestili Lučku kapetaniju u Cresu, a komisija je otplovila na Galiolu i zabilježila sljedeće:

„Na istočnoj strani otoka Galiole pronađena je lešina ispod razrušenog svjetionika, 20 metara daleko od obale. Lešina je ležala na prsima raširenih ruku, bez desne noge otkinute do koljena, koja je nađena na udaljenosti 10 metara od leša. Pretpostavlja se da je nađena lešina tijelo nekog utopljenika od pred nekoliko mjeseci, koga je neki veliki val noseći na svom grebenu bacio na hrid. Pokraj leša nađena je pomorska knjižica, potpuno suha, poderana i od ulja zaprljana. Knjižica nosi broj 327 od 1939., a izdala ju je Lučka kapetanija Bakar kapetanu Josipu Randiću pokojnog Frane, koji je rođen u Sušaku 19. ožujka 1889., sa stanom u Kostreni, Sv. Barbari, Urinj broj 7. Visina leša se utvrđuje od 160 do 165 centimetara.”¹⁶

No kada su obavijestili njegovu suprugu, ona je izjavila da to nije Randićev leš. Tijelo je bilo teško identificirati, a ona nije htjela prihvatiti mogućnost da je on mrtav. Komisija je zatrpala tijelo na Galioli, a u prosincu, kad je upravitelj svjetionika gospodin Lešić posjetio Galiolu, vidio je dio leša jer su valovi

.....
15 Ožegović 1954, 217.

16 Ožegović 1954, 216-217.

odnijeli kamenje i zemlju s pokopanog tijela.¹⁷ Leš je naposljetku ostao na Galioli. Gdje se kapetanova knjižica danas nalazi i koju tajnu krije Galiola, nije nam poznato. Prema navodima u knjizi *Kostrena u NOB-u*, Randić je aktivno surađivao s partizanima pa su mu Nijemci zapalili kuću u Kostreni.¹⁸ To bi moglo ići u prilog tezi o bijegu broda. Inače, to je bila već treća u nizu pomorskih tragedija u obitelji Randić. Otac Josipa Randića razbolio se na brodu od žutice i umro 1892. godine u brazilskom Santosu, a Josipov brat Fran Šimun Randić stradao je u brodolomu barka *Capricorno* u zaljevu Bude u engleskom Cornwallu 1900. godine.¹⁹

Treba spomenuti i rad Mihe Domijana koji donosi dosta precizne podatke o brodovima trgovačke mornarice u Drugome svjetskom ratu, ali za *Zrmanju* navodi nevjerojatne podatke. Prema njegovu mišljenju, brod je naišao na minu kod Plavnika 30. studenoga 1943. godine.²⁰ Godina je sigurno netočna, a datum i mjesto upitni. Posljednji koji je pisao o nestanku ovog parobroda je Gradimir Radivojević koji iznosi podatke po kojima je *Zrmanja* plovila i nakon listopada 1944. godine te ističe da je stradala kod Plavnika u prosincu 1944., kada je brod bio na putu iz Sušaka u Šibenik prevozeći njemačke zarobljenike i streljivo. Ne zna se je li ušao u minsko polje ili je eksplodiralo streljivo.²¹ Nestali su članovi posade i zarobljenici. Ova teorija zvuči pomalo nevjerojatno jer se postavlja pitanje gdje su ljudi koji su se ukrcali na brod kobne noći sa 21. na 22. listopada na brod. Izjave partizana ne nude mogućnost po kojoj je brod ušao u njihovu službu.

U već spomenutoj knjizi *Kostrena u NOB-u* u biografiji Josipa Randića iznosi se tvrdnja po kojoj je on u ljeto 1944. godine s članovima komande II. POS-a dogovorio dolazak brodom *Zrmanja* na otok Ist. Zbog nepoznavanja miniranog morskog područja brod je naišao na podvodnu minu i nestao s posadom.²² Zanimljivo je kako se navodi da se to dogodilo u ljeto, što je netočno, a uz to se spominje samo nestanak posade, a nigdje nema ni riječi o putnicima.

17 Ožegović 1954, 216-217.

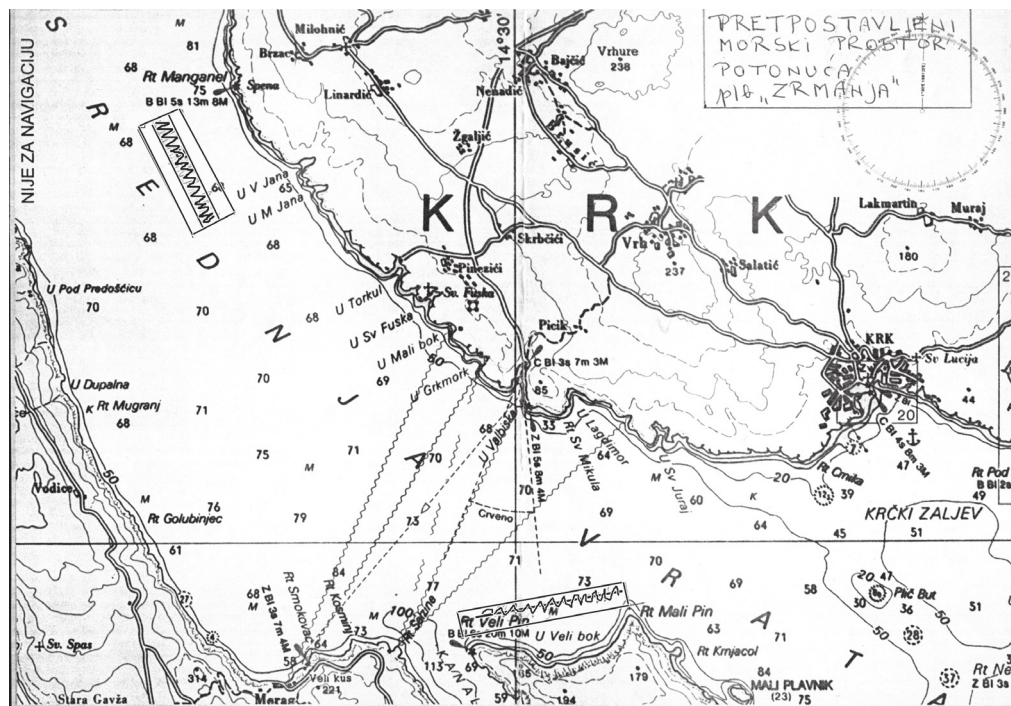
18 *Kostrena u NOB-u* 1976, 46, 120.

19 Barbalić 1957, 73.

20 Domijan 1952, 279.

21 Radivojević 2007, 268.

22 *Kostrena u NOB-u* 1976, 120.



Pretpostavljena mjesta potonuća Zrmanje (izradio dr. Kažimir Pribilović)

U novije vrijeme Vjekoslav Bakašun, u knjizi o stradalim pomorcima Kostrene, navodi da je Josip Randić s brodom htio prebjeći partizanima na otok Ist u ljeto 1944. godine te da su svi stradali kod Galiole.²³ Ovdje sa sigurnošću možemo isključiti ljeto kao vrijeme događaja, no planove posade i mjesto potonuća ne.

Ne zaboravimo na kraju Zrmanjina brata blizanca, *Velebita*. Očito mu je Šibenik prirastao srcu pa je i u vrijeme Italije održavao prugu na tom području.²⁴ Kapitulacijom Italije dolazi u njemačke ruke, ali se zadržava u istom kraju sve do sudara s njemačkim remorkerom u veljači 1944. godine u šibenskoj luci. Tada je potopljen, a nakon rata (1951. godine) je izvađen i izrezan.²⁵

Osim nesretnih sudbina, ove je brodove obilježio i nedostatak fotografskog materijala. Kao neveliki brodovi nisu privlačili pažnju fotografa, a teško da su

23 Bakašun 2009, 75.

24 Pribilović 1976, 462.

25 Domijan 1952, 279.

završili i kao motiv na razglednicama. No na iznalaženju njihovih fotografija tek treba poraditi. Uz malu fotografiju u listu *Jadranska straža*, jedinu kvalitetnu fotografiju našli smo u zbirci Danijela Frke posredstvom dr. Kažimira Pribilovića. Fotografija *Velebita* objavljena je u monografiji *Bijela flota hrvatskog Jadrana*. Riječ je o fotografiji u vlasništvu Državnog arhiva u Zagrebu, a djelo je slavnog fotografa Gjura Griesbacha.²⁶

Zaključak

Iz iznesenog možemo zaključiti da se nestanak broda *Zrmanja* vezuje uz neuspjeli bijeg broda na partizansku stranu. Čvrste potvrde za tu tezu nemamo, kao ni za to da je brod greškom ušao u minsko polje. Teško je govoriti i o smjeru kojim se brod te kobne noći zaputio i točnom mjestu potonuća. Možda su tijelo i knjižica s Galirole mogli više pomoći u rasvjetljavanju ovog misterija, no tada je reakcija izostala. Ni u godinama nakon nesreće nije se mnogo truda uložilo u pronalazak *Zrmanje*. S obzirom na to da smo sve bliži sedamdesetoj obljetnici nestanka broda, donosimo ovaj rad koji možemo nazvati prilogom daljnjem proučavanju sudbine tog parobroda. Možda bi otkriće olupine uvelike rasvijetlilo tijek događanja kobne noći te stoga donosimo kartu koja je djelo dr. Pribilovića, a koja sugerira moguća mjesta potonuća. Na ronionicima je da nam donesu neke nove vijesti iz krčkog podmorja.

Izvori i literatura

Izvori:

Novo doba, Split

Jadranska straža, Split

Smotra dalmatinska, Zadar

Arhiv Hrvatskog pomorskog muzeja Split

.....
26 *Bijela flota hrvatskog Jadrana* 1997, 159.

Arhiv Srbije i Crne Gore, izvadak iz fonda Glavna uprava pomorstva F-2, od 9. 10. 2003.

Državni arhiv Split, Direkcija pomorske plovidbe, Uprava pomorstva Split, kutija 62.

Državni arhiv Rijeka (Historijski arhiv Rijeka), Jadranska plovidba d.d., Stanje društvenog brodogradnje u travnju 1944. godine, Arhivska kutija spisa Jadranske plovidbe d.d. Sušak

Državni arhiv Rijeka (Historijski arhiv Rijeka), dopis Pjerini Fiorentin iz Krka, 18. 7. 1990.

Literatura:

BAKAŠUN, Vjekoslav, *Patnje i smrt su našli tamo gdje su življenje tražili*, Kostrena: Katedra Čakavskog sabora Kostrena, 2009.

BARBALIĆ, Radojica Fran, Prilog prošlosti pomorstva Kostrene, *Spomenica prigodom proslave 80-godišnjice osnutka i rada Narodne čitaonice Kostrena I. 1876-1956.*, Rijeka: Upravni odbor Narodne čitaonice Kostrena, 1957.

BLAŽEVIĆ, Milivoj, Prilog za povijest lučko-trgovačkog i željezničkog prometa Šibenika od 1921. do 1941. godine, *Radovi Zavoda za povijesne znanosti HAZU u Zadru* 49 (2007): 583-643.

Bijela flota hrvatskoga Jadrana 1872 – 1947 – 1997, monografija, autori tekstova Ljubo ANTIĆ et al., glavni urednik Željko LUŽAVEC, Rijeka: Jadrolinija, 1997.

DOMIJAN, Miho, Naši pomorci i brodovi u Drugom svjetskom ratu, *Dubrovačko pomorstvo /Dubrovnik/* (1952): 263-284.

FRKA, Danijel, Muzej pod morem, *Sušačka revija* 41 (2003): 37-41.

Kostrena u NOB-u, suradnici na prikupljanju biografskih podataka palih boraca, pomoraca i žrtava fašističkog terora Bogoljub Babić et al., Rijeka: Društveno političke organizacije Kostrene, 1976.

OŽEGOVIĆ, Branko, Tajne svjetionika Galirole, *Pomorstvo /Rijeka/* 4 (1954): 216-217.

Pomorski godišnjak, stanje koncem 1926, Subotica: Ministarstvo saobraćaja Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca, 1926.

Pomorski godišnjak za godine 1941-1951, Beograd: Ministarstvo pomorstva FNRJ, 1952.

PRIBILOVIĆ, Kažimir, *Drugi pomorski obalski sektor mornarice NOVJ 1943. – 1945.*, Split, 1991.

PRIBILOVIĆ, Kažimir, *Jadranska plovidba 1941-1945*, *Pomorski zbornik /Rijeka/* 14 (1976): 451-466.

RADIOVOJEVIĆ, Gradimir, *Nezaboravni brodolomi*, Rijeka: Otokar Keršovani, 2007.

Ratni dnevnik admirala Jadrana od 1. do 31. 10. 1943., Split: Vojnopomorski muzej (za internu uporabu), 1969.

Ratni dnevnik admirala Jadrana od 1. do 31. 12. 1943., Split: Vojnopomorski muzej (za internu uporabu), 1969.

Ratni dnevnik pomorskog komadanta Dalmacije od 1. do 31. 12. 1943., Split: Vojnopomorski muzej (za internu uporabu), 1969.

Ratni dnevnik pomorsko komadanta sjevernog Jadrana (Istre) od 1. 9. do 31. 12. 1944., Split: Vojnopomorski muzej (za internu uporabu), 1969.

ŠIŠEVIĆ, Ivo, Naša trgovačka mornarica za vrijeme Drugog svjetskog rata, *Pomorski zbornik /jubilarni/, sv. I, Zagreb 1962., 809-837.*

Trgovačka mornarica Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca, stanje koncem 1925., Split: Ministarstvo saobraćaja Kraljevine Srba, Hrvata i Slovenaca, 1926.

Zbornik dokumenata i podataka o Narodnooslobodilačkom ratu jugoslovenskih naroda, tom VIII, knj. 1, odgovorni urednik Fabijan TRGO, Beograd: Vojnoistorijski institut Jugoslovenske narodne armije, 1959.

Ljubomir RADIĆ

Fate of the Zrmanja steamer

Summary

The steam ship *Zrmanja* and her sister ship *Velebit D.* were built in 1913 in the shipyard of Marco U. Martinolich on the island of Mali Lošinj. Only 28 metres long with 100 BRT, these small steam ships were part of the steam ship company Dalmatia. In 1922 *Zrmanja* became part of the fleet of the new steam ship company Jadranska plovidba in Sušak. The home port of the ship was Šibenik, and *Zrmanja* sailed mostly in that area. After the beginning of the World War II, the Italian Navy requisitioned the ship and *Zrmanja* was renamed *Isto* (the Italian name for the Croatian island of Ist). After the fall of Italy the ship was taken over by the Germans, mostly in the Zadar region. In 1944 *Zrmanja* set sail from the town Crikvenica to the island of Krk, and thus began one of the biggest maritime mysteries of Croatia. On the night of the 22nd October 1944 the ship disappeared, complete with passengers and crew. The crew numbered 13; the number of passengers is unknown, though local people claim there were approximately 30. There were many theories as to the ship's disappearance: the crew wanted to defect to the partisans on the island of Ist and entered in German minefield; it was mistaken for a German ship by an English vessel and sunk; or that they sailed on to the port of Luceno in Italy. The defection theory was popular because the captain of the ship Josip Randić was known to be a partisan sympathiser. The only trace of the steamer ever to be found appeared the following year, in October 1945. Fishermen on the island of Galiola found a body, complete with a seaman's book with the name Josip Randić. His wife, who was not called upon to identify the body, claimed that it was not her husband. The body was buried on Galilola, leaving more questions than answers. It is hard to come to any precise conclusion as to why

the steamer disappeared without proper evidence. The discovery of the wreck would certainly provide many answers. So we are publishing a map made by the notable Croatian maritime historian Kažimir Pribilović, with supposed locations of the ship. Hopefully the divers in waters around Krk will give us final answer.

Keywords: steam ship Zrmanja, steam ship Velebit, Jadranska plovidba, steam ship Isto, island Krk, captain Josip Randić, island Galiola.