

## Kapetan Božo Lovričević

Ovaj tekst posvećujem kapetanu Boži Lovričeviću i korčulanskim kapetanima koje sam osobno poznavao - kao spomen na njihov doprinos ugledu naših pomoraca u svijetu.

Kapetan Božo Lovričević rođen je u Korčuli 2. studenog 1908. godine gdje je proveo mladenačke dane. Kao i ostala dva sina, otac Ivo uputio ga je na školovanje nautike u Dubrovniku. Kao kadet, godine 1926. ukrcao se na jedan od brodova tadašnje mornarice, a 1928. je položio ispit poručnika trgovačke mornarice. Godine 1930. položio je ispit kapetana duge plovidbe. Kao kućni prijatelj obitelji Lovričević imao sam prilike slušati njegove dojmive priče o brodovima i plovidbama po svjetskim morima. Jednom je pričao o svom doživljaju, prilikom kojeg je kao treći časnik plovio uz obale Južne Amerike. Bila je zvjezdana noć, a barba se potužio da ne može odrediti poziciju broda. Mladi časnik Božo odmah je ponudio svoju pomoć, te riješio problem na veliko zadovoljstvo obojice. U Drugom svjetskom ratu, kapetan Božo plovio je na brodovima "Neti", "Ivan" i "Franka". Pretpostavljam da je kasnije došlo do izmjene imena «Franka» u «Kordun». Parobrod «Franka» plovilo je u atlantskim konvojima, ali je dobivao i neusporedivo opasnije samostalne zadatke. Tako je 1942. godine prevezio kontingent naoružanja iz SAD u Indiju. Blizu Rta Dobre Nade, po danu, oglasila se sirena za uzbunu. Primijećena je podmornica za koju se pretpostavljalo da je japanska. Izronila je, vjerojatno računajući da će tako potopiti stari jugoslavenski brod, ali se iznenada našla zasuta kišom granata. «Franka» je na krmi imala top kalibra 90 mm iz kojeg je ispaljeno više od 30 granata. Istodobno je s broda pozvana najbliža saveznička vojna komanda, da uputi avione, pa je podmornica naglo nestala u dubinu, a avioni su je nastavili goniti. U ljeto 1943. g. kapetan Lovričević dobiva zadatak da s teretom rudače plovi iz Laurencu Marquesa (sada Kan Fumo) prema Montevideu, kako bi bio svojevrsan mamac za njemačke podmornice jer je trebao proći tek petnaestak milja od oceanskog otočja Tristan da Cunha, koje je nerijetko predstavljalo sklonište i bazu njemačkih gusarskih jedinica. Jedna je britanska podmornica tajno pratila «Francu» i obavještavala svoju komandu o svim događajima na ruti. Zadatak je izvršen uspješno. «Franca» je, također, plovila u konvoju od 250 savezničkih brodova koji su 9. rujna 1943. godine uplovili u alžirske vode noseći pomoć britanskim i američkim trupama. Odmah nakon toga vraćena je u Atlantik, gdje je plovila do završetka rata. Jednom mi je prilikom šjor Božo, kako sam ga oslovljavao, pričao što znači ploviti sa starim brodom protiv velikih valova. Pramac se broda steže kao plućno krilo, te je u kasnijim teorijskim radovima predložio pojam «dahtanje». Pričao je šjor Božo kako je to izgledalo u konvojima, kada su ih napadale njemačke podmornice. Upravitelj stroja na brodu bio je njegov prijatelj Jakov Karabaić iz Punta na otoku Krku. Kada su se na brodu začule eksplozije, ložači su strhujući da će njihov brod biti pogoden, nastojali

napustiti radno mjesto. Da se to ne bi dogodilo, upravitelj je morao primijeniti metodu prisile, te je tako uspijevao postići da ne padne tlak pare, a time da brod ne dođe na začelje konvoja, što bi značilo doživjeti katastrofu. Koliki je bio strah od potapanja broda, vidi se po tomu što je upravitelj Karabaić redovito držao «macu» od 10 kg za eventualno otvaranje vrata kabine. Upravitelj stroja Jakov Karabaić je nakon završetka rata bio prvi predsjednik pomorskih strojara Jugoslavije. Nakon završetka rata brod je bio vezan u Londonskoj luci i tada je nastao spor između brodovlasnika i engleskih vlasti, s jedne strane, i naših narodnih vlasti, s druge strane, u vezi s vlasništvom nad parobrodom «KORDUN». Kap. Lončević odlučno je stao na stranu naših vlasti. Taj njegov čin patriotske svijesti djelovao je na moral posade i nakon dugotrajnih diplomatskih rasprava brod je bio slobodan. Kapetan je tada na brod ukrcao svoju suprugu Elizabetu i kći Vivien te se vratio u domovinu, u kolovozu 1946. godine.

U Dubrovniku su ga dočekale nove nevolje. UDBA je došla na brod i zapečatila «gambužu», čime je nestalo stranih cigareta, pića i kave. Te iste godine je kapetan Lovričević preuzeo dužnost direktora poduzeća za spašavanje i tegljenje brodova «Brodospas», a zatim je obavljao dužnost nautičkog inspektora kod Generalne direkcije trgovačke mornarice. Godine 1950. postavljen je za direktora Pomorskog tehnikuma u Rijeci i na toj dužnosti ostao je četiri godine. Iste godine rodio mu se sin Ivo. Za vrijeme svog rada u spomenutoj pedagoškoj ustanovi postao je suradnikom Brodarskog instituta u Zagrebu i članom engleskog udruženja «Institution of Naval Architects». Napisao je nekoliko knjiga iz pomorske prakse koje su u to vrijeme bile od velikog značenja kadrovima u pomorstvu. Time je dokazao da je bio jedan od rijetkih naučnih djelatnika pomorske struke svoga vremena.

Kapetan Lovričević je, zahvaljujući svojoj hrabrosti, vještini, urođenom osjećaju za realnost, te sposobnosti snalaženja u izvanrednim okolnostima, opstao u visokozahtjevnim situacijama i uspješno brodio svojim brodom. Kao osoba, pokazao je visoke moralne vrijednosti, poštenje, pravednost i humanost zbog čega je bio izuzetno cijenjen i štovan u svom okruženju. Kapetan Božo Lovričević mogao se podičiti i svojim poliglotskim vještinama, budući da je odlično govorio engleski i talijanski jezik, a služio se španjolskim, francuskim, njemačkim i ruskim jezikom. Pri kraju svoje karijere bio je zapovjednik na brodu «Čelik» i na parobrodu «Vassiliki», a potom stručnjak tehničke struke u Tunisu.

Poznati kapetan i književnik Bruno Profaca napisao je u knjizi “Večera sa kapetanom” sljedeće: “Kao mladi nadobudni časnik na raznim klimavim teretnjacima, bio sam u prilici štošta naučiti od vrsnih starih zapovjednika, veterana u savezničkim konvojima II sv. rata. Kapetani Miljenko Vlajki, Božo Lovričević, Prosper Tudor, Rudi Milat i još neki prekaljeni morski vuk nadahnuli su me nešto grubljim smislom za realnost. Bogato pomoračko iskustvo pojedinaca, njihov vedri pogled na gotovo nepredvidive nedaće mora, neka je vrsta katarze kojim se ranjiva mornarska duša opire rušilačkoj snazi prirode.”

Umro je relativno mlad, u 58. godini života. Pokopan je na mjesnom groblju grada Korčule.

Prema zapisima legende našeg pomorstva kap. Ive Šiševića u saveznim konvojima od New Yorka do luke Murmansk u Barensovom moru plovio je na američkom brodu "Henry Lumbus" kao prvi časnik kap. Ante Lovričević. Pomorski povjesničari te konvoje ocjenjuju najtežim od svih koji su zabilježeni u II sv. ratu. Mnogi su konvoji razbijeni na tom putu, a pomorci su tonuli zajedno s brodovima jer su, pored paklene hladnoće koja je vladala u tim predjelima, bili izloženi stalnim napadima njemačkih podmornica, te površinskih brodova i aviona iz baze u Norveškoj. Kapetan Ante je poslije rata radio u Rotterdamu kod firme Van Dyke koja se bavila snadbijevanjem brodova.

Kapetan Grgur Lovričević bio je časnik na parobrodima «Sušak» i «Ivan Topić». Na «Sušaku» je kao drugi časnik 6. lipnja 1942.g. doživio napad japanske podmornice dok je brod plovio iz Velike Britanije za Laurencu Marquez. U Indijskom oceanu, 40 milja od Mozambijskog kanala, brod je bez prethodnog upozorenja bio torpediran i obasut artiljerijskom vatrom, pri čemu je kapetan Grgur lakše ranjen. Sedam članova posade je poginulo. Preostalih 27 pomoraca je prihvatio grčki brod «Taygetos». Kapetanu Grguru Lovričeviću je, nakon rata, povjereno osnivanje agencije «Jadroagent» Rijeka.

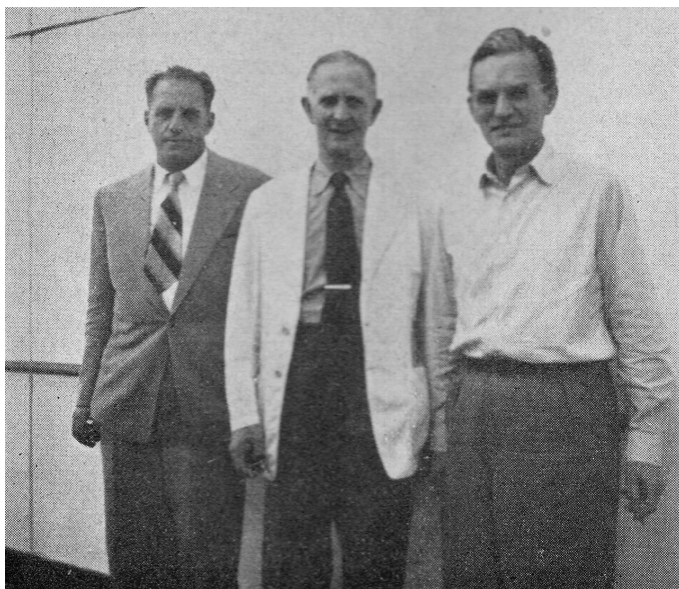
Osjećam se dužnim, ovom prilikom, spomenuti još dva kapetana duge plovidbe iz Korčule: gosodina Ivu Balarina i gospodina Ivu Sladovića.

Kapetan Ivo Balarin je tijekom rata plovio na nekoliko brodova ("Zrinski", "Istok", "Vojvoda putnik", "Sušak" i "Neti"). Svi ti brodovi su, osim pb. "Neti" s kojim se vratio u oslobođenu zemlju, bili potopljeni. Ploveći na pb. "Zrinski" kao kadet bio je nazočan susretu s bojnim brodom "Admiral Graf Spee" koji je već bio potopio osam trgovačkih brodova. Nasreću, taj put se samo približio "Zrinskom", dobro ga osmotrio, a potom nastavio plovidbu. Kako je završio, svima je dobro poznato. Nakon rata radio je i djelovao u Brodogradilištu «Ivan Cetinić» u Korčuli, gdje sam imao priliku i zadovoljstvo surađivati s njim.

Kapetana Ivu Sladovića sam, također, poznao jer smo u rodbinskoj vezi (preko moje majke). Poznato je, iz literature, da je brod "Njegoš" bio dugo zatočen u luci Dakar. Donijeta je odluka da se napusti brod s čamcem za spašavanje. Budući da je u to vrijeme obolio zapovjednik, časnici su odlučili ne napustiti ga, dok je ostatak posade organizirao bijeg, pod vodstvom kadeta Ive Sladovića, na put dug 95 NM. Nakon dvije noći i jednog dana dospjeli su u luku Bathurst na ušću rijeke Gambije u Britanskoj Gvineji, iscrpljeni od napora i tropske žege. Tako su se domogli željene slobode. Nakon oporavka, Ivo Sladović nastavio je ploviti do završetka rata na brodovima "Marija Petrinović" i "Ivan Topić". Poslije rata živio je u Monte Carlu i obavljao dužnost kadrovskog direktora u kompaniji «Topić».

Primjeri koje sam opisao su samo mali dio onoga što sam imao priliku saznati o životu i djelu naših kapetana u dalekoj i bliskoj prošlosti. Pišući o njima, nadahnjujemo buduće generacije pomoraca i dokazujemo da bez brodova, plovidbe i mora ne bismo bili ono što jesmo.

**Ante Marković**, dipl. ing.



*Članovi organizacijskog odbora simpozija engleskog udruženja "Institut of Naval Archticts" i našeg Društva inženjera i tehničara u Opatiji 1955. godine prilikom obilaska jadranske obale brodom "Partizanka"*

*Slijeva: kap. Božo Lovričević, sir Harold Yarrow i profesor ing. Stanko Šilović*

### **Literatura:**

Zvonko Letica: Sjećanje jedne generacije, Grad Korčula od 1900.- 1946. godine; Korčula, 1990.

Gradimir Radivojević: Hrvati na oceanima smrti, Rijeka, 1994.

Radovan Kovačević: Buktinje oceana, Beograd, 1982.

Bruno Profaca: Večera s kapetanom, Zagreb, 2000.