

Prvi brod Hrvatske ratne mornarice

Prvi brod koji je digao zastavu HRM-a bio je desantno-jurišni čamac (DJČ) 112. Kako HRM nije imala svojih brodova, za svaki od njih se morala pobrinuti sama. Izgradnja broda je težak i dugotrajan zahvat. Osim toga sve i da je HRM počela graditi brodove za sebe, nije ih mogla nigdje privezati, jer bi brodovi JRM-a, ili njihovo ratno zrakoplovstvo sigurno potopili taj brod. Prema tome brodove je trebalo oduzimati od JRM-a i skriti u neku zaštićenu luku od neželjenih pogleda. Kako je JRM u rujnu 1991. bila neusporedivo jača strana u sukobu, brodove se moglo dobiti jedino pojedinačno i to otimanjem ili zarobljavanjem. To je lakše reći nego učiniti. Takve radnje su se morale raditi temeljito, sve se moralo dobro planirati i predvidjeti kako ne bi bilo negativnih posljedica, jer JRM kao i JNA nisu opraštale propuste.

Događaj o kome je riječ otpočeo je odmah nakon osnutka HRM-a, 12. rujna 1991. Zapovjednik HRM-a admiral Sveto Letica je preko Ivana Barćota saznao da je u brodogradilištu Greben u Vela Luci pri kraju remont jednog od DJČ-a i da je spreman za plovidbu, a djelatnici brodogradilišta odgađaju njegovu primopredajom. Admiral se nije premišljao već je odmah poduzeo mjere da se brod ni po koju cijenu ne vraća u flotu JRM-a, već da se ukrade i ostavi na skrovito mjesto, na kome ga JRM neće moći naći. Admiral je konsultirao Miroslava Lozinu i njegovu grupu "Bumerang", nazvanu po istoimenom kafiću, gdje su se sastajali. Lozinina uloga je bila da nađe ljude koji će preuzeti brod i odvesti ga na neko skrovito mjesto. Bio je to riskantan zadatak. U to vrijeme vladala je na moru pomorska blokada koju je oglasila JRM i važila je opća zabrana plovidbe za sve brodove. Na srednjedalmatinskom području tu zadaću je provodila Taktička grupa (TG) "Kaštela" koja je imala uz veliki patrolni brod (VPBR), 2 raketne topovnjače (RTOP-a), 2 raketna čamca (RČ-a), 2 torpedna čamca (TČ-a) i nekoliko manjih brodova (PČ, DJČ, barkase) i bila apsolutni gospodari situacije. Stupanj provedbe blokade bio je vrlo velik. S otoka su vraćani čamci koji su prevozili bolesnike na dijalizu u splitske bolnice, zabranjeno je bilo isplavljanje ribaricama i svemu onome što je moglo prevoziti ljude. Ploviti je mogao samo onaj koji je imao dopuštenje vojnih vlasti, a to je značilo da se nešto prevozi za njihove potrebe. I stvarno na moru se danju nije moglo vidjeti niti čamca, a Splitski kanal je bio pozornicom demonstracije sile od TG "Kaštela" koja je većinu brodova držala na tom području. Noću je bilo isto. Brodovi su imali radare za motrenje prostora i svatko onaj koji bi pokušao prijeći s otoka na obalu bio je vraćen. Ako bi se oglušio o zapovijedi dolazilo bi do otvaranja paljbe s brodova JRM-a. To ponašanje je bilo u skladu s već poznatom tezom koju je ponavljao admiral JRM-a Mile Kandić da će: "Brodovi JRM-a odgovoriti po pravilu za borbenu upotrebu brodova i oružja..."

DJČ u to vrijeme nije bio potreban HRM-u jer nije bilo dijela akvatorija gdje bi se taj DJČ mogao angažirati, a da pri tom ne bi bio otkriven od brodova JRM-a, te napadnut i potopljen. Zarobljavanje DJČ-a imao je za cilj da pokaže postojanje HRM-a, da ona misli ozbiljno i da JRM-u oduzmu jedan brod koji je njoj tada bio potrebniji.

Ti brodovi tipa DJČ zaista su bili angažirani tih dana. U njih je JRM polagala velike nade. Naime, DJČ su napravljeni prema doktrini koju je zagovarao admiral Branko Mamula, a koja je polazila od postavki da ubuduće JRM treba da stekne respektabilnu mogućnost brzog manevra s kopnom vojskom na svakom dijelu jadranskog pomorskog bojišta. Osnovne postavke doktrine koju je admiral Mamula uspostavio za uporabu snaga mornaričkog pješništva polazile su od činjenice da u mogućoj agresiji na bivšu Jugoslaviju obrana na kopnu neće biti u stanju biti podjednako jaka na svim pravcima i rajonima. Rješenje se, prema

Mamuli, tražilo u raspolaganju dostatnim brojem dobro opremljenih i uvježbanih manevarskih snaga koje bi se rabile za brzo ojačavanje, intervencije i protunapade. Iako je admiral Mamula bio u mirovini, njegovi učenici i nasljednici na dužnosti su nastavili s provedbom postavki takve doktrine. Sredinom srpnja tim je brodovima izveden desant na Šoltu, iskrcavanjem bataljuna mornaričkog pješništva i satnije vojne policije, čime je JRM pokazala namjeru da ne dopusti nekažnjeno krađu topova s obalne topničke bitnice Marinča Rat na Šolti od ZNG-a četiri dana prije. Desant, naravno, nije uspio, topovi su davno prije toga odvezeni u nepoznatom smjeru. Desant je, s višednevnom izolacijom otoka, samo poslužio za discipliniranje mještana otoka Šolte i zbunjivanje mnogobrojnih turista koji nisu imali nikakve predstave čemu bi ti događaji trebali poslužiti.

JRM je te brodove još dva puta uporabila u desantne svrhe. Prvi put kad je nastojala povratiti skladište goriva Sveti Kajo u Kaštelanskom zaljevu, kojeg su zauzeli pripadnici ZNG-a, za vrijeme operacije izolacije i zauzimanja vojarni sredinom rujna 1991. I zadnji put, desant na Privalu o. Korčula (29. rujna 1991.) kad su ponovno preuzeli nadzor nad istoimenom vojarnom i tom prigodom pokupili sve podvodne mine iz skladišta podvodnog oružja u vojarni Privala. Stoga je za te brodove bilo zadaća preko glave, te je odluka da se jedan od tih brodova izuzme i otme bila logična. Za ovu zadaću je trebalo riješiti mnoštvo pitanja. Srećom da je osnutak HRM-a bio oglašen u sredstvima javnog priopćavanja i pritom je rečeno tko je zapovjednik. Tako su početni subjekti bili poznati, kao i mjesto gdje bi se dragovoljci, kojih je bilo uvijek više od potreba, mogli javiti. Admiral Letica je kontaktirao direktora velalučkog škvera Tončija Žanetića i uvjerio se u postojanje jednog od DJČ-a, koji je bio u ispravnom stanju i koji bi ubrzo trebali preuzeti djelatnici JRM-a. Žanetić je stajao na raspolaganju HRM-u da brod mirno prepusti dragovoljcima HRM-a koji bi ga odveli u nepoznatom smjeru.

Nije trebao previše ljudi uključivati u tu akciju kako je ne bi kompromitirali, jer JNA i JRM imali su doušnika na svakom koraku. Posada opet nije trebala biti sastavljena od bivših vojnih osoba, koje poznaju posade brodova JRM-a u provedbi blokade, ali i zbog sigurnosti od pogleda djelatnika škvera. Iako je mogućnost da bi netko od djelatnika škvera bilo taj koji bi otkrio planove odvođenja broda iz njihova poduzeća bio gotovo ništavno, ulog su bili ljudski životi i nije se trebalo nepotrebno riskirati.

Na prijedlog Miroslava Lozine izbor je pao na dva pomorca s Brodospasovog seizmičkog broda (za ispitivanje podmorja i ujedno oceanskog remorkera) Junaka. Oba su bili časnici palube. Bili su to Ante Franičević i Ivan Matić. Obojica, iako mladi, bili su većiskusni pomorci s dosta godina pomoračkog staža što je jamčilo da će posao obaviti kako treba. Valja napomenuti da niti Franičević niti Matić nisu nikad vozili brze ratne brodove, te će im ta vožnja biti i prvo ukrcanje na jedan od takvih brodova. Ali dvojica pomoraca nije se pokolebala. Niti ih je trebalo nagovarati. Prišli su provedbi zadaće s entuzijazmom primjerenim dragovoljcima. Admiral Letica je uputio dvojicu pomoraca da se dolaskom u Vela Luku jave direktoru "Grebena" Žanetiću koji će ih uputiti u detalje i omogućiti preuzimanje broda. U trajektnoj luci prije ukrcaja u trajekt za Vela Luku, koji je slučajno radi prijevoza za JNA imao ekskluzivno pravo isplovljenja, ukrcala su se dvojica pomoraca. Prije samog ukrcaja ljudi iz sastava osiguranja admirala Letice (Ivica Perišić Pele i Frane Milić) dali su im oružje. To je bio jedan kalašnjikov s dva okvira streljiva i sačmarica, tzv. shoot gan.

Trajekt je isplovio 14. rujna 1991. u 15 sati rutom kroz Splitska vrata ? Pakleni kanal, na rt Proizd i u Vela Luku. Za vrijeme vožnje dvojica pomoraca su mogli bolje promotriti

postavišta brodova JRM-a. Isti su se premještali i manevrirali u odnosu na svoj zapovjedni brod, koji je tada bio VPBR 31 "Split". Trajekt je 14. 09. pristao u Vela Luku oko 18 sati. Dvojicu pomoraca je na kapiji velalučkog škvera dočekaao direktor Žanetić. Odveo ih je do broda DJČ-112 te ih usput upoznao s dvojicom strojara iz poduzeća, Draganom Živkovićem i Damirom Zokićem. Strojari su radili na održavanju brodskih motora, između ostalih i na DJČ-u. Pri razgledavanju broda pomorci su vidjeli da brod na sebi nema naoružanje, navigacijski radar Decca 1216 bio je izvan funkcije, a nisu radila niti navigacijska svjetla. Nakon letimičnog razgledavanja broda dogovoren je sastanak pomoraca iz HRM-a i strojara iz Grebena na velalučkoj rivi. Tu su dogovoreni detalji preuzimanja broda i njegovog odvoženja na sigurno mjesto, kao i to da će s brodom isploviti obojica strojara. Franičević je nazvao admirala i priopćio mu je kako namjeravaju s brodom isploviti u 21,30 i da će se uputiti prema, kako je prije dogovoreno, Omišu. Vrijeme plovidbe noću izabrano je kao logično rješenje. Po danu nije bilo šanse da se prođe, a po noći bi se moglo stići do Omiša vozeći obilaznim rutama, izbjegavaći splitski akvatorij gdje je koncentracija brodova jugomornarice bila najveća.

Isplovljenje je proteklo u redu. Brodom je upravljao Ivan Matić, a Franičević i Živković izašli su na palubu kako bi motrili ima li protivničkih brodova ili nema. Vrijeme je bilo idealno za plovidbu. Vladala je ona klasična rujanska tišina bez daška vjetra. Površina mora je bila kao zrcalo. Noć je bar u početku bila bez mjesečine, ali je vidljivost i u tim okolnostima bila dobra. Svjetionici u tom području nisu bili pogašeni, jer su radili u automatskom modu, pa su našim pomorcima bili od pomoći. Na tamnoj pozadini svjetionici su se jasno uočavali i pa s tom orijentacijom nije bilo nikakvih problema. Osim toga i Matić i Franičević su nebrojeno puta prošli tim akvatorijem i znali su ga napamet. Brod su okrenuli prema hridi Lukavci neprekidno motreći akvatorij da bi na vrijeme ako je moguće izbjegli bilo kakvo iznenađenje. Oružje koje su dobili, znali su, protiv brodova JRM-a neće im pomoći. Stoga su nastojali da se domognu što prije rta Sućurja na otoku Braču i podiđu uz obalu, jer su tamo, ako ništa drugo imali šanse u slučaju nevolje da nasuču brod i pobjegnu na obalu. Stoga im je glavna briga bila da plove nezamijećeno i da idu od rta do rta, da se sklanjaju iza otoka i hridi.

Prošli su otočić Šćedro koji je nekako na sredini o. Hvara i išli prema Lovištu. Subočice Lovištu primijećeno je da se desni motor previše grije te su morali smanjivati brzinu. Brod je i bio u remontu zbog toga motora koji se i dalje nije htio povući punom snagom. Brzina je i dalje bila velika. Brod je imao dva glavna dizelska motora tipa MTU koji su s ukupno 640 kW (870 KS) ovaj relativno lagani brod (33 t) lakoćom pogonili s 30 čv. Sada je brzina pala na 20 čv, ali u slučaju nevolje tko će paziti je li se motor grije ili ne grije. Prošavši Lovište ugledali su prema ulazu u pločansku luku bljeskove. Dok su se približavali začula se i tutnjava topova. Shvatili su da jugomornarica bombardira luku i grad Ploče. Naime, u to vrijeme u Pločama se odvijala operacija Zelena tabla – Male Bare, kada su snage ZNG-a i MUP-a zauzeli garnizon Ploče i skladište oružja i streljiva Male Bare. Bila je to jedna od najuspjelijih akcija koje je izvela HV tih dana. Koliko je stalo protivniku da obrani to skladište najbolje su svjedočili odbljesci i jeka topničke paljbe koja je dolazila ispred pločanske luke. Od rta Sućuraj na Hvaru DJČ je išao oštro prema obali nastojeći čim prije doći u zaklonište obale, a onda će biti daleko lakše voziti skriven u sjenci obale. Kad su bili na pola puta između Sućurja i obale, pojavio se iz Hvarskog kanala neki ratni brod koji je žurio u pomoć svojim ispred pločanske luke. Prošao je pored DJČ-a, po kazivanju posade na oko 3 nm. DJČ se približio obali kod Zaostroga i okrenuo je put Makarske i Omiša. Najgore je prošlo. Sad je trebalo samo se nadati da će desni motor izdržati do kraja. Smanjivanje brzine imalo je pogodan utjecaj na desni motor koji je opet radio u dopuštenim parametrima. Vozeći u sjeverozapadnom kursu pored gradova Makarske rivijere primijetili su da su se u

jednom trenutku sva svjetla na obali pogasila. Na moru je zavladao mrak. Poneko svjetlo se moglo vidjeti na Hvaru i Braču, ali su i ona nekako svjetlila jedva vidljivim sjajem. Bilo je neobična situacija za sve one koji su tuda plovili. Ploviti Neretvanskim i Bračkim kanalom u mirno doba izgleda kao voziti se automobilom po cesti. Sa svih strana je bilo mnoštvo svjetala, koja su na ponekim mjestima bila toliko intenzivna da su smetala, a sad odjednom mrak i obala bočno niti 50 metara od broda.

Posada je mogla samo osjetiti nemir ne poznavajući situaciju na kopnu, no, od onoga što su vidjeli, znali da se nešto ozbiljno dešava. Ubrzo su vidjeli obrise pješčane obale kod Omiša. Stigli su u 15. rujna 1991. u dva sata. Unaprijed je dogovoreno da pristanu uz pokretni most u Omišu i da će nakon toga brod odvući uz Cetinu i vezati ga u kanjonu Cetine gdje će biti skriven od pogleda s kopna i zraka. Manevar pristajanja uz most unatoč struji Cetine je uspio. Matić se iskazao kao iskusni pomorac. Sigurnom je rukom priveo brod laganom vožnjom do mosta gdje ih je čekao "odbor za doček". Dočekao ih je osobno admiral Letica i zapovjednik omišskog MUP-a. Na mostu je vladala velika živost. Most se rijetko otvarao za pomorski promet pa je trebalo dosta vremena da se obave sve radnje i most otvori i zatvori. Istodobno su počeli iz Ploča pristizati ranjenici na putu za bolnice u Splitu. Za njih je organiziran prijevoz preko rijeke čamcima. Na drugoj obali su ih dočekivala vozila iz Splita i nastavila s vožnjom do splitskih bolnica. Tom prigodom pored ranjenih prevezeno je i tijelo vozača Jadrantransa Vrdoljaka iz Ploča, koji je bio angažiran na prijevozu oružja i streljiva iz skladišta Male Bare. Manevar s mostom i skrivanje broda morao se dovršiti prije svitanja kako bi se skrila cijela ta akcija i mjesto vezivanja broda ostane nepoznanica.

Brod je prošao most i lagano vozeći uz riječnu struju plovio naprijed. Mornarica je angažirala jednog ronionca koji je pregledao mjesto veza i upozoravao na moguće plićine. Brod je na kraju 15. 9. oko pet sati vezan u tzv. vez na neizgrađenu obalu ispred zgrade Dalmacijeturista. Na obali su rasle vrbe i druga visoka i razgranata stabla koja su štitila brod od pogleda s kopna i zraka. Posada broda, Franičević, Matić, Živković i Zokić mogli su odahnuti. Učinili su ono što se od njih tražilo i sve je prošlo po planu. Protivnik ih nije vidio niti je mogao da procijeni gdje se brod nalazi na vezu. Neprijatelj je tih dana imao svojih briga na pretek. U Pločama se odvijala operacija Zelena tabla – Male Bare, oko Šibenika ZNG i MUP su zauzimali vojarnu jednu za drugom, u gradu Splitu vojarnu su se predavale s kompletnim inventarom... Goleme količine teškog oružja slijevale su se u ruke HV-a. Zapovjednici JRM-a i da su htjeli nisu mogli reagirati na svim mjestima nadmoćnijom silom kako su to već navikli i jedino znali. Jer takve su bile direktive iz Beograda. Usput, povodom tih događanja, general Ninković, komandant Kninskog korpusa izdao je zapovijed o uništenju sveg oružja i sredstava JNA koja su na bilo koji način mogla pasti u ruke HV-a.

Tada je preko sredstava javnog priopćavanja objavljeno da se HRM ustrojava kao zasebna grana oružanih snaga, te da je već učinila konkretnu akciju i ispred brodova JRM-a uspjela odvesti ispravan brod iz brodogradilišta. Za JRM to nije bio preveliki gubitak. Niti HRM taj brod nije odmah mogla rabiti. No, ta je akcija bila temelj za budućnost. Brodovi DJČ-a već su od sredine studenoga 1991. iskazali svoju vrijednost. Oni su bili ona snaga koja je premošćivala sve zapreke na magistrali i stizali između obale i otoka, ali i mjesta na obali dovozeći potrebnu pomoć i sredstva. I podizali moral. Tek u rukama hrvatskih mornara mogli su se obistinuti poučci iz doktrine da brodovi tipa DJČ-a služe kako bi iskazali mogućnost manevra na jadranskom pomorskom bojištu i učinili snage obrane dostatno jakim na ugroženim mjestima, kao i prijetili protivniku iskrcavanjem taktičkim i diverzantskim desantom. Relativno malih dimenzija, ali velikog tovarnog prostora (6 t tereta ili 60 vojnika), vrlo velike brzine, s iskusnim posadama ti su se brodovi ubrzo viđali na svim dijelovima gdje

je trebalo nešto prevesti, ojačati i prenijeti. Kada je upravo ovaj DJČ, koji je u međuvremenu u HRM-u preimenovan u desantni brod motorni (DBM) 103 uplovio u dubrovačku luku Gruž sredinom veljače 1992. donoseći odjednom daleko veći korisni teret nego skoro cijela flotila Odreda naoružanih brodova, znalo se da je za Dubrovnik sunce slobode blizu. Osim prevezenog tereta i ljudi, ovi brodovi su pridonijeli u još jednom segmentu. Na njima su mladi pripadnici HRM-a stjecali dragocjeno ratno iskustvo, ničim nadoknadivo. Ono što su zapovjednici tih brodova i posade prošli u Domovinskom ratu ne može se naučiti niti u jednoj školi.

Stjepan BERNARDIĆ