

STVARANJE I PRVA BORBENA DJELOVANJA ZAPOVJEDNIŠTVA I POSTROJBI HRM-a

Predavač: STJEPAN BERNADIĆ dipl.ing,
Kapetan bojnog broda u mirovini

U SPLITU:19-20.travnja 2022

1.0. USTROJAVANJE HRVATSKE RATNE MORNARICE

Hrvatska ratna mornarica (HRM) utemeljena je 12. rujna 1991., kad je ukazom predsjednika Republike Hrvatske dr. Franje Tuđmana admiral Sveto Letica imenovan zapovjednikom HRM-a, sa zadaćom njezina ustrojavanja, kako bi se čim prije suprotstavila neprijateljskoj JRM i osigurala slobodnu komunikaciju morem. Polazeći od procjene ciljeva i načina djelovanja agresora, te mogućnosti vlastitih snaga, raspoloživog kadra i sredstava, prišlo se ustrojavanju i organiziranju onih postrojbi koje je bilo moguće najbrže staviti u funkciju obrane RH na moru i obalnom rubu. Tijekom rujna i listopada, u vrijeme ustrojavanja samog Zapovjedništva HRM-a, ustrojavane su sljedeće postrojbe:

- postrojbe za minsko i protuminsko djelovanje
- postrojbe pomorskih i kopnenih diverzanata
- pomorske snage
- postrojbe obalnog topništva
- postrojbe PZO
- postrojbe mornaričkog pješništva
- postrojbe mornaričke policije
- veza i motrenje u HRM -u
- zapovjedništva ratnih luka Ploče, Šibenik i Pula.

1.1. Zapovjedništvo HRM-a

Zapovjedništvo Hrvatske ratne mornarice počelo se ustrojavati danom imenovanja zapovjednika HRM-a, a započelo je s radom u Splitu, u zgradi na adresi Jadranska 1. Admiral Letica bio je aktivan i prije samog imenovanja na mjesto zapovjednika HRM-a. Obilazio je Zapovjedništvo 6. operativne zone Split u više navrata, a nekoliko dana prije svoga imenovanja javno je objavio da se uskoro formira Hrvatska ratna mornarica i da kadrovi mornaričkih specijalnosti, koji su napuštali bivšu JNA i JRM, budu spremni odmah se uključiti u postrojbe HRM-a.

Tijekom 1991. časnici i dočasnici koji su bili u bivšoj JRM proživljavali su na svojim radnim mjestima pravu pokoru. To je bilo vrijeme velikih promjena, započela je tzv. balvan revolucija, Hrvatska se osamostaljivala, JNA se otvoreno stavljala na stranu srbijanske politike itd. Bili su izloženi strahovitoj torturi i psihološkom maltretiranju propagande srpskokrnogorskih kadrova u JNA, koji su bili u većini. Malo-pomalo, u Ratnoj luci Lora, koja je bila najmnogoljudnija vojarna u ratnoj mornarici, otpočelo je okupljanje hrvatskih kadrova, koji su se udruživali radi zajedničkog djelovanja. Ohrabrivao ih je mr. sc. Mladen Bujas, načelnik Ureda za obranu grada Splita. Nakon osnivanja ZNG-a, gospoda Vlado Matulović i Đuro Hrženjak stupili su u vezu s pripadnicima bivše JRM - kfr. Stjepanom Bernadićem, KK. Antom Urličem i kfr. Kuzmom Pecotićem. Oni su organizirali djelatnike hrvatske nacionalnosti u „Lori“ i prenosili im poruke koje su dobivali iz redova ZNG-a. Među ljudima je tada vladao opravdan strah od djelovanja agenture KOS-a, koje je bilo

usmjereno prema kadrovima hrvatske nacionalnosti. Časnike hrvatske nacionalnosti nije mogao umiriti ni gospodin Vlado Matulović, s obzirom na to da je i on bio nekadašnji visoki časnik u službi vojne „bezbednosti“, koji je 1990. otišao u invalidsku mirovinu. To su bila turbulentna vremena kad se moralo voditi računa o svakoj izgovorenoj riječi, o svakoj osobi s kojom se čovjek druži, jer KOS nije mirovao. Znalo se da iza toga slijedi vojno-istražni zatvor u Beogradu i poznata procedura. Morala se čuvati glava na ramenima. Stoga je sve djelatnike hrvatske nacionalnosti obradovala vijest da se uskoro ustrojjava HRM i da su za nju potrebni kadrovi. Dakako, svi Hrvati iz JRM-a nisu prešli u HRM. Mnogi su potražili posao u civilnom sektoru (ukrcavanje na brodove trgovačke mornarice, pomorska privreda, škole i fakulteti itd.), kao što su mnogi ljudi drugih nacionalnosti i manjina pristupili HRM-u. Admiral Letica bio je čest gost u kavani „Bumerang“, gdje se formirala tzv. grupa Bumerang, u sastavu: Miro Lozina, njegov brat Milan – Mićo, Goran Jurin i još nekolicina dragovoljaca koji su bili uz admirala kada je ustrojena HRM. Tijekom rujna u Zapovjedništvu se okupilo više od 30 pripadnika:

- Sveto Letica – zapovjednik HRM-a
- Ante Budimir – načelnik stožera, te

članovi: Augustin Kontrec, Stjepan Bernadić, Kuzma Pecotić (pok), Dane Vidošević, Karlo Grbac, Franko Perković (pok), Niko Pezelj, Nikola Bokšić, Niko Ninčević, , Davor Matanović, Lovre Korda (pok), Kruno Ivančić, Miro Lozina, Milan Lozina, Tiho Pražen, Ivan Anić, Marin Stošić, Vatroslav Carev, Robert Hranj, Goran Jurin, Šime Marasović, Damir Gulin, Franko Grgat, Dušan Jovanović, Ante Franičević (pok.), Ivan Matić, Rozario Lovrić, Grgo Mišić, Ivo Barčot, Marin Rebić, Šime Omrčen, Meho Skelić (pok), Ingrid Gamulin i Radojka Ševo.

Većina njih napustila je bivšu JRM, što je u velikoj mjeri doprinijelo bržem ustrojavanju i osposobljavanju postrojbi HRM-a za izvršavanje namjenskih zadaća. U to prvo vrijeme pripadnici Zapovjedništva nisu službeno postavljeni na određene dužnosti, već su radili po specijalnostima za koje su bili stručni i najbolje osposobljeni. Primjerice, većina djelatnika je u početku bila angažirana u pomoći preuzimanja oružja, streljiva i opreme iz zauzetog garnizona JNA u Pločama, nakon akcije „Zelena tabla – Male Bare“. Potom je najveći angažman bio na izoliranju i blokadi Ratne luke Lora i preuzimanju ostalih vojarni u Splitu. Krajem rujna Zapovjedništvo HRM-a premješteno je u zgradu „Montera“ (Trstenik, Split), gdje se tijekom listopada i studenoga gotovo u cijelosti formira po zamišljenom ustroju, a u siječnju 1992. preseljava se u preuzete objekte bivšeg Mornaričkog nastavnog centra u Lori, gdje se nalazi i danas.

1.2. Flota HRM-a 1991. godine

Tijekom rujanskog rata (16. do 23.09.1991.g.) u Šibeniku postrojbe 113.br. HV i PU Šibenske osvajaju vojarnu Kuline, a radnici Mornaričkog tehničkog remontnog zavoda «Velimir Škorpik» (danas Remontno brodogradilište Šibenik) preuzimaju zavod u svoje ruke. Tom prigodom na navedenim lokacijama preuzeto je ukupno 34 broda i plovila i to:

- 15 u vojarni Kuline i
- 19 u MTRZ «Velimir Škorpik».

Dana 24. rujna pripadnici Zapovjedništva Ratne luke Šibenik obilaze osvojene brodove i utvrđuju stanje, a od 28. rujna, Zapoviješću Zapovjednika HRM počinje njihova popuna ljudstvom. Za dovođenje brodova u operativnu uporabu izuzetno velike zasluge imaju djelatnici RB «Šibenik» koji su danonoćno radili na njihovom osposobljavanju.

Od osposobljenih brodova ustrojavaju se 2 borbene skupine i to:

- borbena skupina udarnih pomorskih snaga (UPS) i
- borbena skupina obalnih pomorskih snaga (OPS).

Borbena skupina UPS bila je u sastavu:

- RTOP-402
- RČ-310
- TČ-222
- PČ-180
- PČ-181
- PČ-171.

Postrojba je 1991. godine bazirala u RL Šibenik

Borbena skupina OPS (puni naziv mješoviti divizion pomoćnih i desantnih brodova MDP i Dbr –) bila je sastava:

- DTM-219
- DSM-110
- PDS-713
- PT-71
- PS-12 «Spasilac»
- PH-33
- DJČ-602
- DJČ-603
- DJČ-612
- DJČ-613
- DJČ-623
- DJČ-624
- LR-71
- LR-73
- BRM-42
- BRM-51
- BRM-83
- LKB-1.

Postrojba je bazirala u RL Šibenik, a temeljna zadaća joj je bila prevoženje ljudi i sredstava. U obe skupine bilo je ukupno 24 broda, a kasnije im se priključuju RTOP-410 (u brodogradilištu Kraljevica) i DBM-242 (u brodogradilištu Split).

Od 04. listopada brodovi se popunjavaju i pričuvnim sastavom (mobilizirano je 128 mornara – 94 preko Ureda za obranu Šibenik, a 34 u Splitu).

Tijekom napada na Šibenik dio brodova bio je uključen u sastav PZO grada, a poslije ustrojavanja borbenih skupina izvršavaju zadaće po planu ZHRM i RL Šibenik.

2.0. BOJNA DJELOVANJA HRM-a

2.1. Minska djelovanja HRM-a

Za djelotvornu borbu protiv brodova na moru potrebna su i sredstva koja su primjerena tim ciljevima i tom ambijentu. U operaciji „Zelena tabla- Male Bare“ oslobođeno je skladište

Minsko eksplozivnih sredstava Tatinje u luci Ploče, u kojemu se nalazila velika količina podvodnih mina i drugih minsko eksplozivnih sredstava. To je bio naprosto poklon HRM-u koji je od tada mogao planirati akcije zaprečavanja mora kako bi smanjio mogućnost manevra protivničkih snaga, a ujedno i zaštitio određene dijelove obale i otoka od djelovanja protivničkih brodova.

Prvo zaprečavanje izvršeno je u samoj luci Ploče. Naime, za vrijeme i nakon provedbe operacije „Zelena Tabla – Male Bare“ po snagama koje su sudjelovale u ovoj akciji sudjelovale su pored minolovaca koji su protjerani sa sidrišta u Baćini i jedna topovnjača, koja je topničkim granatama zasipala sam grad Ploče i oslobođene vojarne koje su joj bile u dometu. Da bi se spriječilo ovo djelovanje, na samom ulazu u luku Ploče, na njezinom najužem dijelu (110 metara) djelatnici poduzeća Luke Ploče postavili su poprijeko čeličnu užad. Ova užad bila je zakačena za manevarsku lokomotivu koja je bila skrivena od pogleda sa izlaza u luku gomilom antracita. Na pokušaj topovnjače da uđe kroz kanal u samu luku, lokomotiva bi zavezla svojim strojevima i nategnula užad, koja su spektakularno iskakala na površinu, jasno dajući na znanje da je luka zapriječena i da je prolaz u samu gradsku luku nemoguć. Dana 19. rujna 1991. godine objavljen je preko radija oglas da je ulaz u luku dodatno miniran podvodnim minama. Ovome oglasu prethodila je vožnja trajekta Pelješčanka nekoliko puta od skladišta Tatinje, samom gradskom lukom. Tako da je protivnik bio u uvjerenju da je ulaz u luku zaista miniran i nikada više topovnjača, niti bilo koji drugi ratni brod nije ušao u luku Ploče.

Najveći izazov zapovjedništvu HRM-a bilo je izoliranje same ratne luke Lora. Za ovu aktivnost planiralo se postavljanje i potapanje nekog starog broda iz rezališta na sam ulaz u luku kako bi se spriječio pomorski promet sa samom lukom. U vrijeme kada se došlo do minskog oružja situacija se promijenila. Međutim, obrana luke je bila iznimno velika i jaka. Na samom rtu Rat, isturenom dijelu Lore prema Kaštelanskom zaljevu bile su postavljene dvije topničke bitnice sastavljene od topova 88 mm. Pored njih u luci Poljud bili su brodovi minolovac i nekoliko remorkera opremljeni PZO topovima od 20 mm, a u samoj Lori bio je odred Patrolnih brodova, te pokoji TC, remorker i barkase. Bila je to silna snaga koja je čuvala Loru, a ujedno je bila prijetnja Splitu. Da se ne spominje podatak kako je u to vrijeme u Lori držano oružje TO gradova Splita do Makarske.

Ipak su mineri HRM-a uspjeli iz drugog pokušaja, noću 24/25. rujna 1991. godine ispred nosa pripadnika JRM-a i JNA iz Lore položiti minsku prepreku ispred samog ulaza u Loru, niti 200 metara od njezinog lukobrana. Ova akcija je prošla nezapaženo od strane JRM-a, da bi postojanje prepreke oglasilo potonuće barkase ispred Lore istoga dana 25. rujna 1991. godine oko 11 sati. Time je protivničkoj strani označeno da je ratna luka Lora minirana i da je svaki kontakt sa ostalim brodovima ubuduće prekinut. Ova prepreka promijenila je raspoloženje kod protivničke strane. Luka Lora je bila izolirana sa svih strana. U svemu su ovisili od dobre volje hrvatske strane i za sve što im je trebalo: voda, struja, hrana, izlasci, liječnička pomoć, pitali su hrvatsku stranu. Brodovi flote JRM-a više nikada nisu ulazili u Kaštelanski zaljev.

Položena minska prepreka onemogućila je opskrbu brodova TG “Kaštela” iz ratne luke Lora, a ujedno je umanjila i prijetnju topničkog djelovanja iz tog neprijateljskog uporišta po gradu Splitu, jer su sada bili svjesni da više nemaju mogućnost izvlačenja snaga ni kopnom ni morem. Osim toga, ovom akcijom podignut je borbeni duh građana i ugled HRM, a JRM je morala prvi puta prihvatiti nova pravila ponašanja jer više nije bila svemoguć gospodar mora. Miniranjem ulaza u ratnu luku Lora, brodovi jugo-mornarice prestali su istu koristiti kao bazu, ali su i dalje zadržali postavišta u Splitskom kanalu blokirajući pomorski promet, a logistička potpora organizirana je s otoka Visa i Lastova.

Pored miniranja ratne luke Lora mineri HRM-a minirali su i Splitska vrata, najuži međuotočni prolaz koji se nalazi na putu između TG „Kaštela“ i otoka Visa i Lastova, koji su im sada postali opskrbne baze.

Ova minska prepreka morala je udovoljiti i posebnim zahtjevima, naime, trebala je biti opasna samo za brodove JRM, dok bi se putnički i teretni promet i nadalje odvijao normalno i sigurno. Stoga je odlučeno da se uporabe na dnu ležeće mine tipa AIM-M 70, s tim da se mogu aktivirati s kopna putem električnog kabela.

Na taj način mineru-motritelju na obali bilo je omogućeno da može sam izabrati brod-cilj, a to su poglavito trebali biti brodovi tipa VPBR i RTOP, odnosno brodovi najveće paljbene moći. Miniranje je izvršeno noću 11. listopada i to ribaricama. Ova prepreku položila je ribarica za vrijeme trajanje posvemašnje blokade. Naši novi mineri napravili su dobar posao i sada je i ovaj iznimno važni prolaz bio pod nadzorom mina i diverzanata.

Pored miniranja ulaza u ratnu luku Lora i Splitskih vrata planirano je polaganje mina između o.Šolta i o.Drvenik. Mine su već bile dopremljene do mjesta ukrcaja, ali se od polaganja odustalo zbog poznatog razvoja situacije sredinom studenog 1991. godine.

Osim stvarnog polaganja minskih prepreka, u cilju zavaravanja neprijatelja, u tom periodu obavljena su i neka lažna djelovanja popisnim minopolagačima.

I na kraju je položena minska prepreka u prolazima Veli i Mali vratnik. Ova minska prepreka položena je brodom gliserom koji se za ovu zadaću posebno preuredio. Na palubu je stavljena nova paluba od teških hrastovih dasaka, koje su mogle držati mine na sebi. Time je bila ugrožena stabilnost broda, ali je vještijim vođenjem broda i dobrim rukovanjem srećom sve prošlo po planu.

Morske mine što ih je polagala HRM za protivnika su uvijek bile iznenađenje po mjestu i prostoru, a isto tako i po načinu polaganja, polagačima i vremenu polaganja.

Sve minske prepreke položene su brodovima koji nikad prije nisu nosili minska oružja, a većina ljudi koji su bili angažirani na zadaćama pripreme i polaganja prvi puta su se susretali s ovim oružjem.

Prijetnja od mina je prelazila okvire stvarne minske prijetnje. Protivniku su se uskoro mine pričinjačale svuda i svagdje. Krajem listopada veliki trajekt Liburnija je bio prisiljen uploviti u zaljev luke Slano i nakon nekoliko okreta nastaviti plovidbu. Posada je mislila da je to novi način maltretiranja broda i posade od strane JRM-a. Ljudi u HRM-u su znali da su ovim potezom pripadnici JRM-a htjeli imati saznanje je li zaljev luke Slano miniran ili nije. Iako se sa minama nije smjelo igrati niti se igralo, ponašanje protivničke strane jasno je dalo poruku da se svakoj budućoj prepriči mora prići krajnje studiozno.

Nakon svih ovih djelovanja mineri su stekli iznimno ratno iskustvo, ničim mjerljivo, jer se njihovo ratno iskustvo nije učilo samo u školi već i na ratnoj pozornici.

3.0. DIVERZANTSKA DJELOVANJA SNAGA HRM

Diverzantska djelovanja su posebna vrsta borbenih djelovanja na moru koje se karakterizira posebnosti snaga koje ga izvode, ambijentu u kome se provode i cilju prema kojem su ova djelovanja usmjerena.

Izvode ih pomorsko diverzantske snage koje se opremaju i obučavaju na čitav splet zadaća protiv važnih ciljeva na moru, u lukama i na protivničkom teritoriju.

Jedan od većih problema u HRM-u kod izbora diverzanata bilo je njihovo međusobno poznavanje i zajedničko djelovanje. U svojim zadaćama koje se izvode u dosta posebnim situacijama poznavanje sebe, svojih mogućnosti i poznavanje partnera je od iznimne važnosti. Rješenje ovoga problema pronađeno je u angažiranju već postojeće postrojbe. Na traženje HRM-a 6. operativna zona ustupila omiški 3. „S“ vod, koji je bio u sastavu 3. bataljuna 114. brigade, a sastojao se od 45 ljudi. Ovaj ojačani vod imao je svoga

zapovjednika i kako je rečeno ova postrojba se već istakla u borbama za Drniš, Skradin, Vrliku itd. Osim ovog voda, u postrojbu diverzanata primljeni su i podvodni diverzanti, profesionalci koji su prešli iz bivše JRM (iz tzv. 88. pomorskog centra iz Divulja). Tako je nastala postrojba pod nazivom I. diverzantski odred HRM-a, koja se postrojila i pozdravila admirala Leticu kao I. postrojba HRM-a 2. listopada 1991. u skloništu Zapovjedništva (koje se tada nalazilo u današnjoj zgradi „Montera“ u Splitu). Osim spomenutih, u Odjel za podvodna djelovanja svaki dan su se nudili ljudi iz Splita i okolice, želeći pristupiti redovima pomorskih diverzanata. Mnogi od njih kasnije su dobivali zadaće kako bi zamijenili ljude iz redovnog sastava, a isticali su se velikom energijom i voljom da pomognu. Posebno se osjećala potreba za pojedinim specijalnostima: uvijek je nedostajalo ljudi za raketne specijalnosti, nije bilo dovoljno pirotehničara, stručnjaka za popravak podvodne opreme, vanbrodskih motora i sličnih specijalnosti. Prilike su, s druge strane, bile takve da se većina ljudi koji su se htjeli boriti u diverzantskom odredu prvi put sreli. Malo se moglo učiniti o boljem poznavanju kvalitete primljenih ljudi raspitivanjem kod znanaca, u policiji ili u Uredu za obranu. Jer, nije bilo nikakvih iluzija da će svi završiti svoj „križni put“ kroz ratna iskušenja onako kako se sami najbolje snađu.

Poseban problem bilo je naoružanje. Protiv brodova na moru i velike udaljenosti s kojih oni djeluju potrebna su posebna sredstva. Diverzanti, kako se to obično misli, napadaju brodove na njihovom podvodnom dijelu, dolazeći pod brod ronjenjem. No, ta su vremena prošla. Brodovi JRM-a bili su opremljeni sredstvima za detekciju diverzanata pod vodom, pa im se na otvorenom moru nije moglo prići, a u lukama su i onako bacali ogromne količine protudiverzantskih bombi da je to prešlo sve granice.

Pomorski i podvodni diverzanti, što se tiče opreme i naoružanja, u svakoj vojsci imaju poseban tretman. Njima se, sukladno zadaćama, davala zasebna, netipična, vrhunska oprema za prijevoz i djelovanje. Osim što je ta oprema skupa, teško ju je bilo i nabaviti. Embargo na uvoz opreme oglašen za Republiku Hrvatsku nikako nije smio biti ograničavajući čimbenik za hitnost početka i djelotvornost naših postrojbi. Situacija u kojoj su se nalazili ljudi koji su vodili i planirali diverzantska djelovanja na početku rata nalagala je da za sve svoje potrebe i nađu vlastita rješenja i da ta rješenja budu materijalizirana kroz potrebna borbena sredstva, koja će se moći napraviti u domaćim poduzećima.

Temeljne zadaće pomorskih diverzanata u početnom razdoblju u odnosu na njihov borbeni potencijal i potrebe bile su:

1. uznemiravanje posada protivničkih brodova u njihovim blokadnim djelovanjima i u lukama baziranja,
2. nanošenje vatrenih udara i oštećenja,
3. stalno iscrpljivanje njihovih posada u stražarskim aktivnostima, za što su trebali i morali odvajati neproporcionalno velik dio svojih ljudi,
4. poduzimanje opsežnih mjera osiguranja i zaštite te iscrpljivanje voljnih kapaciteta protivnika.

U početku je trebalo rasporediti snage i postaviti prioritete gdje treba najprije i najsnažnije djelovati? Prije svega valjalo je braniti Splitska vrata, morski prostor između otoka Šolte i otoka Brača. Brodovi JRM-a bili su prisiljeni voziti ovom pomorskom komunikacijom i jedino su na tom mjestu brodovi TG (taktičke grupe) Kaštela mogli doći pod djelotvoran udar naših oružja. Uz to, morali su se braniti prolazi Mali i Veli Vratnik na potezu od poluotoka Pelješca do početka Elafitskih otoka. Značenje ovog prolaza ogledalo se u činjenici da je njime branjen prilaz pomorskoj komunikaciji kojom se odvijao pomorski promet za Dubrovnik. On se odvijao kontinuirano, bez obzira na najavu i provođenje blokade od strane jugomornarice. Na ovim mjestima uspostavljene su stalne posade pomorskih diverzanata sa zadaćom osiguranja ovih dvaju prolaza, na način da se napadne svaki protivnički brod koji bi pokušao proći kroz ove prolaze u Koločepski kanal. Pomoćni zadaci, koji su se rješavali

usporedo, bili su: uvježbavanje postrojbi na terenu i povećanje djelotvornosti protudesantne borbe sa mjesnim stanovništvom i njihovim postrojbama na svim područjima djelovanja. Na taj se način, u početku, diverzantski odred opredijelio za djelovanje iz zasjeda na širem prostoru. Postrojba je bila podijeljena u više grupa, koje su odmah upućene na teren s osnovnim uputama, a realiziranje zadaće prepušteno je zapovjedniku odreda i zapovjednicima grupa.

Najveći problem u diverzantskoj borbi je pitanje raznovrsnosti postupaka, udara i metoda napada. Nikad se ne smije događati ništa po istom modelu, djelovanja moraju biti što raznovrsnija u svim oblicima. Sama djelovanja u međuutočnim prolazima bila su po mjestu izvođenja dosta statična, a vatreni udari i štete što su ih brodovi JRM-a trpjeli, iako česti, ipak nedovoljno djelotvorni da ih protjeraju za stalno iz pojedinih područja.

Akcija diverzanata za konačno istjerivanje protivničkih brodova iz Splitskog kanala.

Diverzanti su po planu protjerivanja protivničkih snaga imali zadaću prethodnih i početnih djelovanja. Izvršena je tehnička priprema, u kojoj je Odjel za podvodna djelovanja trebao primiti sredstva za daljinsko razaranje brodova. Radilo se o više tipova tih sredstava. Prvo sredstvo bio je brod za daljinsku destrukciju dobiven od „3. maja“ iz Rijeke, opremljen u Valdanu (Pula) – „Duh sv. Vlaha“. Bio je to velik gliser, dužine oko 5 i pol metara, sa snažnim vanbrodskim motorom „Yamahom“ od 125 KS, opremljen sa 150 kg eksploziva u pramcu i sustavom za daljinsko navođenje. Brod je bio izrađen od plastike, s dva plovka na kojima se vozio u vrijeme glisiranja. Zapovjedniku Odjela za podvodna djelovanja skrenuta je pozornost od brodograditelja iz Logistike (ACY Marina) da ugrađena plastika ne ulijeva povjerenje i da bi je trebalo obnoviti i postaviti par novih izvanjskih premaza. No za to nije bilo vremena, stalno se požurivalo od strane admirala Letice da se brod što prije uporabi, a osim toga, mislilo se da će za jednokratnu uporabu brod izdržati onakav kakav je bio. Na raspolaganju su bila i dva motorna skutera za vožnju po moru, opremljena svaki sa 30 kg eksploziva, također daljinski navođena. Problem upaljača riješen je tako da budu udarnog tipa. Paljbeni i inicirajući sustav predstavljala su dva olovna roga skinuta sa sidrenih kontaktnih mina SAG - 2.

Bilo je tu i jedno novo sredstvo, mini torpedo s 8 kg eksploziva, također, kao i prethodnici, daljinski upravljani. Za razliku od ostalih sredstava koja su bila uočljiva, mini torpedo se u svom približavanju brodu nije primjećivao, osim jedne male antene za upravljanje i diode koja je gorila prema mjestu s kojega se njime upravljalo. Brzina mini torpeda nije bila velika, tek negdje oko 5.5. - 6 čvorova (oko 11 km na sat), a kako nije bio dobro balansiran, iskakao je više puta iz vode. Tako ga je stalno bilo potrebno „trimovati“, tj. uravnotežiti da bi bio na ravnoj kobilici, nevidljiv, upravljiv i što brži. Bilo mi je žao što nisu bili završeni mali hidrokrilni brodovi, pokretani strojevima snage 8 KS uzeti sa Stihl motornih pila. Ovi čamci, veličine oko 2 metra, nosili su 20 kg eksploziva, a razvijali su brzinu preko 30 čv (60 km na sat). Paljbeni sustav bio je izveden od olovnih rogova, što je omogućavalo eksploziju na vodenoj crti pogođenog broda. Malo njih zna koliko su vrijedne ruke naših inženjera i tehničara odvojile vremena da bi ova sredstva ugledala svjetlo dana. To bi mogli najbolje objasniti gospoda Malger i Bakalar, koji su nebrojeno puta trčali u Zagreb, inozemstvo, požurivali majstore na više mjesta i vječito bili željni sna. S ta četiri sredstva bio je predviđen objedinjeni i istodobni napad na brodove JRM-a stacionirane u Splitskom kanalu. Plan je bio dosta jednostavan i ovisio je, najvećim dijelom, o stupnju ispravnosti tehničkih sredstava. „Duh sv. Vlaha“ napao bi VPBR sa Šolte, dva skutera napala bi dvije RTOP s Brača, a mini torpedo trebalo je upraviti na brod tipa PČ. Preostale brodove JRM-a napalo bi obalno topništvo i pomorski diverzanti, koji su za tu priliku popunjeni i opremljeni gumenim čamcima i dodatnom količinom protuoklopnih sredstava. Napad je bio planiran za

14. studenoga 1991. u jutarnjim satima, kad na tom dijelu mora zavlada bonaca. VPBR i RTOP trebalo je napasti istodobno kako bi se smanjio njihov manevar i mogućnosti uzvraćanja paljbom.

No, slijed događaja urotio se protiv sudionika ove akcije. „Duh sv. Vlaha“, koji je na Šoltu jedan od podvodnih diverzanata, zbog konstruktivne greške (primio je vodu u plutajući dio jer je plastika bila slabo zalijepljena) doživio je havariju i potonuo jednu milju od otoka Drvenika. Skiper se te noći naplivao do obale otoka Drvenika, odakle je uskoro opozvan sa zadatka. Brod je potonuo na dubinu od 40 metara i, vjerojatno zbog kratkog spoja kablova, na dnu eksplodirao. Jedina korist od te akcije bila je što su zapovjednici JRM-a kad su čuli eksploziju pomislili da je nekom tehničkom greškom eksplodirala podvodna, na dnu ležeća morska mina. Takvo je uvjerenje utjecalo na smjer povlačenja brodova jugomornarice, sutradan, 15. studenoga, pri povlačenju iz Splitskog kanala nakon bitke sa snagama HRM-a. Išli su obilaznim putem: Bračkim, Hvarskim i Viškim kanalom (četiri puta dužim) do svojih baza na Visu i Lastovu. I skuterima, koji su u početku bili na razini zahtjeva, dan prije, za vrijeme pokusa, ušla je voda u elektronički sustav i toga se dana više nisu mogli osposobiti za planirani zadatak.

Ostao je jedino mali torpedo koji se ionako na testovima nije pokazao u najboljem svjetlu. Naime, upravljački mehanizmi nisu bili najpouzdaniji, niti je „trimovanje“ broda bilo zadovoljavajuće riješeno. Raspoloženje u Odjelu za podvodna djelovanja toga dana bilo je tmurno. No, nije se pomišljalo na odstupanje. Rukovoditelju mini torpeda, inače diplomiranom inženjeru elektrotehnike i raketne tehnike, je zapovjedbno da torpedo upotrijebi pod svaku cijenu, a da pomorski diverzanti budu spremni u svojim čamcima izići na more i pod okriljem noći napasti brodove JRM-a. U predvečerje, 14. studenoga 1991., PČ-176 prišao je na daljinu od oko 400-500 metara od obale, kad je mini torpedo upućen na cilj. Uz malo sreće, koja taj dan nije bila naklonjena diverzantima, torpedo je pogodio PČ u pramčani prostor, otvorivši rupu od 2 m; posada je zatražila pomoć. Prišao je jedan TČ i prihvatio posadu uz još jednu kanonadu s topovnjača i VPBR-a. Tom prilikom na radiovalovima, koji se koriste za civilni promet, zapovjednici JRM-a prikazali su zanimljiv i opsežan repertoar psovki. U PČ je prodrlo more i posada je mislila da će potonuti, te se evakuirala, ostavljajući trojicu svojih poginulih članova na brodu. Brod nije potonuo, ostao je plutati, a morska struja nosila ga je prema Šolti. Zapovjednicima JRM-a dugo nije bilo jasno od čega je brod stradao, te su u izvješću o minskim djelovanjima HRM-a svog slavnog „Odjela za informisanje JRM“, među ostalim lokacijama naveli i područje gdje je nastradao PČ te optužili HRM da je tamo položila podvodne mine.

Zaključak

Pomorski diverzanti HRM-a bili su prva postrojba HRM-a koja se postrojila pred zapovjednikom HRM-a, a od svog postanka do početka siječnja 1992. podnijela je velik teret borbe protiv brodova JRM-a. Sve to odvijalo se u uvjetima apsolutne nadmoći brodova jugomornarice na jednoj strani, i visoko motiviranih ljudi za okidačima sredstava koja su mogla samo oštetiti, ali rijetko potopiti protivnika, na drugoj strani. Diverzantske postrojbe svih zemalja prolaze višegodišnju napornu izobrazbu, opremljene su najsuvremenijom opremom i sredstvima, a iza sebe imaju mnoštvo napornih vježbi. Diverzanti HRM-a, nisu imali ništa od toga. Niti su mogli, niti su tražili, a niti su imali. Njihova izobrazba bila su ratišta diljem Hrvatske, a misao vodilja domoljublje i želja za slobodom. Nemali broj njih došao je iz inozemstva da bi se borio za slobodu svoje Hrvatske. Oprema ovih ljudi u usporedbi s opremom diverzanata, primjerice, jugovojске, bila je, pojednostavljeno rečeno, reduciranih mogućnosti, tj. nije bila na razini potreba. Lijepo ih je bilo vidjeti kako se raduju svakoj pušci koju su dobili, svakom šatorskom krilu, čizmama ... Prve zavoje i sanitetske

komplete dobivali su tek kasnije, kad su već mnoge rane povijene rupčićima i šalovima. Nikada opreme i sredstava nije bilo dovoljno. Ali volje za borbom bilo je uvijek. U početnom razdoblju o ratu na moru u Hrvatskoj pisala je i strana štampa. Većina upućenih novinara pisala je o bestijalnosti pripadnika JRM-a u svojim postupcima prema bivšim susjedima i sumještanima. Bilo je i nekih, koji su sebe smatrali pozvanim vojnim stručnjacima, koji su se pitali u rujnu i listopadu 1991. , kako to da ne djeluju diverzanti HRM-a i ne nanesu protivniku veće štete. Kasnije su se, krajem 1991. godine pitali, kako to da se diverzanti i ostale postrojbe HRM-a tako okrutno odnose prema mirnim posadama brodova JRM-a. Što su te mirne posade bile i dalje u hrvatskim vodama te stručnjake izgleda nije uzbuđivalo.

Sve to govori da su pomorski diverzanti HRM-a u ovom razdoblju svoju ulogu odigrali časno i pošteno, na što mogu biti ponosni.

4.0. Obalno topništvo

Sredinom rujna 1991. krizni štabovi, civilna zaštita, MUP, te postrojbe ZNG-a poduzimaju razne djelatnosti u okviru zauzimanja vojarni JNA. Na taj način je zarobljeno i preuzeto oružje obalnih topničkih bitnica (izraz za bivše obalne baterije) JRM-a. Postrojbe MUP-a iz Šibenika osvojile su 14. rujna 1991. obalnu topničku bitnicu 90 mm Žirje. Pripadnici Civilne zaštite Rogoznica, MUP-a Primošten i dio pripadnika 3/4 br. ZNG-a 16. rujna zauzele su Obalnu topničku bitnicu 100 mm Zečevo i vojarnu Krušica (Rogoznica). Tom akcijom na Zečevu je preuzeto 5 topova 130 mm (tri topa bila su u položaju za otvaranje paljbe po Šibeniku), 4 obalna topa 100 mm, 4 obalna topa 88 mm, 6 obalnih topova 85 mm i 11 topova PZO 20/3 mm. Od preuzetih topova ustrojavaju se Obalna topnička bitnica 100 mm Zečevo, Obalna topnička bitnica 85 mm Murter, Pokretna topnička bitnica 130 mm, te Pokretna topnička bitnica 85 mm i svrstavaju se u 113. brigadu ZNG-a. Otok Smokvicu je 19. rujna 1991. oslobodila skupina specijalaca ZNG-a i MUP-a Primošten i zaplijenila bitnicu 88 mm s cjelokupnim naoružanjem i opremom. Dva dana kasnije pristupilo se popuni i ustrojavanju bitnice. Postrojbe MUP-a i Civilna zaštita otoka Šolte 17. rujna preuzele su topništvo na Veloj straži i Marinča ratu. Od dijela topova preuzetih u Rogoznici i na otoku Šolti HRM 20. rujna ustrojava Obalnu topničku bitnicu 88 mm Marinča rat (otok Šolta), 24. rujna Obalnu topničku bitnicu 85mm Ražanj (otok Brač), a 1. listopada Obalne topničke bitnice Kašjuni i Duilovo (Split). Pješačka bojna ZNG-a i MUP-a Korčula 17. rujna preuzimaju sve vojarne na otoku Korčuli, između ostalog i Obalne topničke bitnice 88 mm Ražnjić, 85 mm Privala i topničku bitnicu 76 mm M 42 ZIS. Ustroj i popuna izvedeni su do 21. rujna. Na otoku Šipanu Civilna zaštita i MUP 18. listopada preuzimaju Obalnu topničku bitnicu 88 mm Šipan i odmah izvode popunu. U studenome na otoku Lošinju, Premudi i Molatu MUP i HV preuzimaju neke vojarne, a od zaplijenjenih topova 88 mm 20. studenoga ustrojavaju Obalne topničke bitnice Premuda (otok Premuda) i Bonaster (otok Molat). Do kraja 1991. (23. prosinca) ustrojena je i Obalna topnička bitnica 85 mm Pelegrin na otoku Hvaru. Potrebe za topništvom bile su izražene kako na kopnenom, jednako tako i na primorskom bojištu. Tako su i podijeljeni topovi na bazi prioriteta.

PREGLED OBALNIH TOPNIČKIH BITNICA USTROJENIH NA PODRUČJU ŠIBENIKA, SPLITA I OTOKA KORČULE (do 1. studenoga 1991.)

Red.

br.	OBALNA TOPNIČKA BITNICA (lokacija)	Broj topova
i kalibar	Nadnevak	

ustrojavanja OPASKA

(u sastavu)

1. SJEVERNO ŽIRJE
(o. Žirje) 2 x 90 mm 14. 09. 1991. MUP Šibenik
2. JUŽNO ŽIRJE
(o. Žirje) 4 x 90 mm 14. 09. 1991.
3. ZEČEVO
(Rogoznica) 4 x 100 mm 17. 09. 1991. 113. brigada ZNG-a
4. SMOKVICA
(o. Smokvica) 4 x 88 mm 21. 09. 1991.
5. MARINČA RAT
(o. Šolta) 4 x 88 mm
1 x 85 mm 20. 09. 1991. HRM
(Izravno pod zapovijedanjem ZHRM)
- 6.

7. KAŠJUNI

(Split)

RAŽANJ

- (o. Brač) 1 x 88 mm
2 x 85 mm
3 x 85 mm 01. 10. 1991.

24. 09. 1991.

8. PRIVALA

- (o. Korčula) 2 x 85 mm 17. 09. 1991. Obrana otoka Korčula

9. VELO DANCE

- (o. Korčula) 2 x 85 mm 17. 09. 1991.

10. RAŽNJIĆ

- (o. Korčula) 4 x 88 mm
2 x 85 mm 17. 09. 1991.

11. POTB 75 mm ZIS

- (o. Korčula – p/o Pelješac) 6 x 76 mm 17. 09. 1991.

Do odlučujućeg boja u Splitskom i Korčulanskom kanalu borbeno su djelovale bitnice na području Šibenika:

- OTB Žirje: od 16. do 20. rujna – borbeno djeluje po skupinama brodova ispred Šibenika i ciljevima na kopnu u potpori 113. brigadi ZNG-a.
- OTB Zečevo: istakla se u rušenju 4 zrakoplova i helikoptera (događaj zabilježen videokamerom 19. rujna kada su u jednom naletu pogođena 2 zrakoplova „OBADVA – OBADVA“).

Od bitnica na splitskom području borbeno je djelovala OTB Brač - 12. studenoga otvorila je paljbu po PT-72 (istodobno kad su djelovanje na njega vršili i diverzanti HRM-a s otoka Brača). Jednako tako topnička bitnica sa o. Šolte često se prepucavala sa VBR-om i RTOP iz sastava TG „Kaštela“.

Postavljanjem OTB-a na otoke, ojačana je protudesantna obrana svih otoka i pojačan pritisak na brodove u blokadi. Međutim, s topništvom je bilo dosta problema. Protivnik kada je napuštao vojarne oštećivao je svu ratnu tehniku, tako i topove. Zaplijenjeni ispravni topovi, koji su bili u voznom stanju uskoro su najvećim dijelom prešli u ruke brigada koje su vodile

bitke na kopnu. Svi topovi koji su se za vrijeme bitke nalazili na Splitskom području bili su neispravni za vuču. Neispravnosti su se odnosile i na nepostojanje originalnih ciljanih (nišanskih) sprava, kao ni originalnih zatvarača. Sastavni dio topničkih alata bila je teški čekić – macola, kojom se davao onaj krajnji poticaj da top odradi.

Obalno topništvo, makar ono što je bilo u JRM-u, bilo je opremljeno sustavom SUVOA (sistem upravljanja vatrom obalne artiljerije), sada toga nije bilo. Nije bilo radara, nije bilo daljinomjera, nije bilo planšeta. Nije bilo ni školskih gađanja kako bi se topnici uvjerali u ispravnost topa, ili kako bi se orjentirno mogle iznaći određeni kutevi za pojedine udaljenosti na terenu. Naravno, nedostajalo je i granata. One koje su bile na raspolaganju, ne malim dijelom bile su izvađene iz mora i na njima je promijenjen barut, ali nisu imale planirana svojstva.

S takvim topništvom teško da se mogla planirati kakva ozbiljnija akcija. Ali pucali su i to je u onim danima bilo jako važno.

Posebna se pozornost posvećivala izradi paljbenih položaja. Protivnik koga su imali nije se ustručavao pucati i na najmanju prijetnju koju bi primijetio. Pogibija mladog topnika Vranića (24. rujna) to najbolje pokazuje. Pa se izradi položaja prišlo ozbiljno, poštujući sve odredbe struke. Veliku pomoć u izradi topničkih položaja dala su građevinska poduzeća, koja su dala tehniku i obučene ljude koji su znali tu tehniku dobro koristiti. Tako je na najbolji mogući način uskoro dobiven dovoljan broj položaja, istina privremeno uređenih u fortifikacijskom smislu, ali nije bilo više nikakve improvizacije. Sve što se radilo urađeno je solidno i u skladu sa potrebama.

Pored pravih paljbenih položaja napravljeno je nekoliko lažnih. Posebno su se u tom smislu iskazali Bračani. Od vodovodnih cijevi i greda pravili bi imitaciju topovskih cijevi, a od automobilskih guma koje bi postavili kao da su za topovsku vuču, dobivali bi dosta dobre imitacije topničkih položaja, koje bi uz to još i djelomice sakrili. Ali na takav način da se bolje vide nego da ih maska skriva. Ovo se pokazalo sasvim dobrim i opravdanim poslom, jer je za vrijeme boja u Splitskom kanalu protivničko zrakoplovstvo napadalo u više navrata baš ove lažne položaje.

5.0. Protuzračna obrana u Hrvatskoj Ratnoj mornarici

Protivnička strana napadala je svime čime je raspolagala, pa tako i zrakoplovstvo je imalo značajnu ulogu u ostvarivanju te zadaće. Osim toga protivnička strana je stalno prijetila zračnom odmazdom, a napadi zrakoplova, posebice u devetom mjesecu, su bili učestali. Da bi se branili i obranili u sustavu HRM-a brzo su formirane postrojbe PZO-a koje su imale brojne zadaće.

HRM je, iako u ratnim uvjetima i relativno kratkom vremenu stvorila vrlo respektabilan sustav PZO-a, koji su činili:

- 2 divizionu,
- 2 samostalne bitnice i
- 11 samostalnih vodova PZO-a.

Uz spomenute postrojbe PZO razine divizionu i bitnica u području odgovornosti HRM-a, formiran je i veći broj samostalnih vodova PZO-a. Među tim samostalnim vodovima PZO-a, najbrojniji su bili vodovi PZO-a u obalnim topničkim bitnicama:

1. OAB Kašjuni (Split), vod PZO sastava:
 - 2 PZ topa 40 m D-60

- 2 PZ topa 20/1 mm Oerlikon
 - 1 strojnice Browning
 - 1 LM s dvije rakete IGLA
2. OAB Marinča rat (otok Šolta), vod PZO sastava:
 - 2 PZ topa 20/1 mm Oerlikon
 - 2 strojnice 12,7 mm Browning
 3. OAB Gomilica (otok Brač), vod PZO sastava:
 - 2 PZ topa 20/1 mm Oerlikon
 - 2 strojnice 12,7 mm Browning
 - 1 LM s dvije rakete S-2M
 4. OAB Privala (otok Korčula), vod PZO sastava:
 - 2 PZ topa 20/3 mm A3
 - 1 LM s četiri rakete S-2M
 5. OAB Ražnjić (otok Korčula), vod PZO sastava:
 - 2 PZ topa 20/3 m A3
 - 1 PZ top 20/1 mm Oerlikon
 6. OAB Pelegrin (otok Hvar), vod PZO sastava:
 - 2 PZ topa 20/1 mm Oerlikon
 - 2 strojnice 12,7 mm Browning
 7. OAB Šipan (otok Šipan), vod PZO sastava:
 - 2 PZ topa 40 mm M1
 - 1 PZ top 20/3 mm A4
 - 1 PZ top 20/1 mm Oerlikon
 - 1 LM s dvije rakete IGLA
 8. OAB Lopud (Dubrovnik), vod PZO sastava:
 - 1 PZ top 40 mm D-60
 - 1 PZ top 20/1 mm Oerlikon
 - 3 strojnice 12,7 mm Browning
 9. OAB Smokvica (Rogoznica), vod PZO sastava:
 - 2 PZ topa 20/3 mm A3
 10. OAB Zečevo (Rogoznica), vod PZO sastava:
 - 3 PZ topa 20/3 mm A3
 - 2 LM s 5 raketa S-2M
 11. OAB Žirje (otok Žirje)
 - 3 PZ topa 20/3 mm A3

Slično kao u Splitu gdje je PZO imao veliku koncentraciju PZO sredstava i ostalim dalmatinskim gradovima poduzimane su mjere za povećanje djelotvornosti PZO-a. Grad Šibenik je u tom pogledu pružao pravi primjer. Zračna prijetnja po grad Šibenik nije bila samo teorijska već i praktična. U ovom gradu bila je velika koncentracija ratnih brodova koji

su ostali na hrvatskoj strani, postojanje brodoremontnog poduzeća koje je imalo radioničke kapacitete za opravku najvećeg broja oružja i oruđa, pružalo je masu rentabilnih i vrijednih vojnih ciljeva. Stoga su branitelji predvođeni Kriznim štabom grada Šibenika sva postojeća sredstva protuzračne obrane, obalne bitnice na Žirju, Zečevu, Smokvici te većinu brodova HRM-a stavili u funkciju stvaranja protuzračnog kišobrana za obranu šireg područja grada.

Takva je organizacija urodila plodom. U sedam dana za vrijeme bitke za vojarnje, šibenski branitelji su oborili 28 jugo-zrakoplova. Obaranje dva zrakoplova sa obalne bitnice Zečevo, koje se mogli vidjeti i preko HTV-a potpuno je slomilo krila neprijateljskom zrakoplovstvu i ojačalo moral branitelja i puka diljem Lijepe naše.

Ratni brodovi koji su ostali u brodoremontnom poduzeću su se mjerom osposobljavanja oružja stavljali u sustav obrane prvo grada Šibenika, a završetkom remontnih radova, brodovi su napuštali Šibenik i svojim oružjima pomagali PZO drugih mjesta i gradova ili su pratili operacije HV-a na kopnu.

Kao što je poznato, za funkcioniranje sustava PZO-a nezamjenjivu ulogu ima podsustav zračnog motrenja. Pored svojih motrilačkih organa, neprocjenjivu pomoć postrojbama je pružila bojna ZMIN-a iz Splita.

Brzi i veliki uspjesi postrojba PZO-a koji su sa većinom zastarjelim oružjima ostvarili respektivne rezultate vidljive u činjenici da usprkos prijetnjama rukovodećih ljudi iz JNA i JRM-a o razarajućim i osvetničkim udarima zrakoplova, isti se nisu smjeli više pojavljivati iznad dalmatinskih gradova, a kada bi se više i pojavljivali na bojištima bili bi masovno obarani. Zato su se u kasnijim fazama ti zrakoplovi usmjeravali isključivo na nebranjene ciljeve.

6.0. Protuminska djelovanja HRM

U samom početku, kao i u ostalim odjelima HRM-a nisu postojale snage za protuminska djelovanja (PMD): ni ljudi, a ponajmanje sredstva.

HRM je, međutim, veću svojim počecima imala potrebu, da u sukobu sa superiornijom JRM, a poradi zaštite svoje pomorske privrede i turizma osnuje i odmah upotrijebi snage za PMD.

Početak ovakvih aktivnosti vezan je za uklanjanje minske prepreke u Kaštelanskom zaljevu, za koje su časnici HRM, a posebno u Odjelu za podvodna djelovanja, bili uvjereni da će uklanjanje iste, izvršiti mnogobrojne protuminske snage JRM.

Kod polaganja minske prepreke ispred ratne luke Lora vodilo se računa da se pored osnovne minske prijetnje prema svim brodovima, pa tako i prema minolovcima u sastavu JRM-a usloži protuminsko djelovanje minolovaca, jer bi velike razlike u izobatama dubine položenih mina stvarale velike poteškoće njihovim mehaničkim minolovkama. Na veliko iznenađenje ljudi u Odjelu za podvodna djelovanja zadaću uklanjanja mina dobila je HRM. Ovom prilikom neće se ulaziti u svu taktičku i tehničku problematiku uklanjanja mina u ovoj prepreci već će se označiti samo osnovni problemi.

HRM nije imala niti ljudi niti sredstava za PMD, sve se moralo stvoriti odmah i sve što se ustroji sve se to valjalo upotrijebiti odmah. A PMD su jedna od onih vrsta b/d gdje su potrebna mnoga uvježbavanja, puno nastave u učionicama, na trenažerima i simulatorima, vježbe brodova, ispitivanje opreme itd. Prvi mineri koje je angažirala HRM, bili su ronitelji iz sportskih ronilačkih klubova od Pule do Dubrovnika. Većina njih nikada nisu vidjeli kako izgleda bojeva podvodna mina. Prva iskustva s minama isti ljudi neće imati u kabinetima, nego će prvi susreti biti sa pravim bojevim minama postavljenim protiv brodova. Naravno da je bilo odustajanja, ali većina angažiranih ljudi se angažirala predana svojoj zadaći, visoko motivirani da zadaću izvrše do kraja.

Iako se sidrene mine uklanjaju najdjelotvornije mehaničkim minolovkama minolovaca, HRM je morala angažirati ronitelje, jer nije imala ništa drugo ni bolje.

Vremenom, pronalazila su se i druga tehnička rješenja. Ista su se jednostavno morala tražiti, jer je prozirnost mora u Kaštelanskom zaljevu bila u ovisnosti od vremena jako loša. Tako je uskoro uveden i protuminski ručni sonar. Najbolji se pokazao sonar za otkrivanje diverzanata, PP10M, koji je inače bio u opremi mini podmornica tipa „Una“ u opremi JRM-a. Isti je pronađen među ostavljenom opremom u skladištu podvodne opreme u Segetu. Instaliran na barkasu ovaj je sonar sigurno otkrivao sidrene mine na 200 metara, a ronitelje i do 300.

U traganju za minama, kao i kontroli ruta uspješno su angažirana sredstva i ljudi iz Hidrografskog instituta, čija se oprema, planirana za geografske premjere podmorja pokazala uspješnom u kontroli PMD. Sva ova iskustva ugrađena su u taktičko tehničke zahtjeve za novi mali protuminski brod. Kasnije su se, nažalost, oko ovog broa u samoj njegovoj izradi i finalizaciji uključili i neki drugi ljudi koji nisu bili prisno vezani za ovu problematiku.

U akcije PMD angažirane su civilne brodice za logističku potporu i polaganje plovaka. A ribari koji su polagali linije plovaka nakon odrađenog pojasa, bili su vrsni meštri. Voditelji PMD koji su bili izašli iz JRM-a i koji su imali golemo iskustvo na ovom planu bili su iznenađeni kvalitetom polaganja plovaka, koji iako postavljeni u raznim uvjetima postojanja morske struje bili su ravni kao da su polagani „po špagi“.

Velika specijalistička znanja čelnih ljudi koji su vodili PMD, te domišljatost ostalih angažiranih ljudi, uvjetovalo je da se sve položene minske prepreke uklone. U početku usput, a kasnije i planski pronađene su i uklonjene ogromne količine minsko eksplozivnih sredstava u moru, neeksplozivnih granata kako iz Domovinskog rata, tako i sredstava iz II vjetskog rata, a i vježbovne prakse JRM-a kada su izgubljena mnoga MES. U okviru ronilačkih postrojbi HRM-a, angažirani su ronitelji koji su izvadili velike količine odbačenih topničkih granata, uglavnom velikih kalibara, koje je odbacila JRM u nemogućnosti da odveze sve količine u Crnu Goru. Ove granate bile su spasonosne za mnoge topničke bitnice koje su održavale nadmoćnije neprijateljske kopnene i pomorske snage u njihovom naumu.

O uspješnosti ovih djelovanja zorno govori činjenica kako su iskustva iz uklanjanja minskih prepreka brižljivo (1993 i 1994) zabilježena od strane američkih i nizozemskih минера, a zaključci i iskustva naših минера postali su sastavni dio literature u zapadnim vojnopomorskim školama koje se bave minskom problematikom.

7.0. POMORSKI PRIJEVOZ U RATNIM UVJETIMA

Za vrijeme pomorske blokade nametnute od Beograda i JRM-a valjalo je osigurati sve potrebe stanovništva na otocima i opkoljenom Dubrovniku. Ova zadaća je kao i mnoge druge u početku pripala Odjelu za podvodna djelovanja.

Redovite trajektne linije dok su vozile slobodno, nisu se smjele koristiti za prijevoz borbene tehnike i ljudi zbog premetačina brodova i tereta od strane JRM-a. Stoga, Bijela flota se nije smjela kompromitirati, jer su njezini kapaciteti bili i suviše važni za redoviti prijevoz putnika i dopuštene robe, a posebno za prijevoz i zbrinjavanje zaostalih turista i izbjeglica. Bobbene potrebe i vojsku valjalo je riješiti na drugi način.

Potrebe prijevoza bile su najveće prema otocima s najbrojnijim stanovništvom - Braču, Hvaru i Šolti, kako zbog stanovništva, tako i zbog potreba postrojbi HRM-a koje su nastajale, popunjavale se i pripremale za djelovanje. S obzirom na uvjete trebalo je izabrati brze, pokretljive brodove s navigacijskom opremom, koji će biti u stanju naći pukotine u protivničkoj blokadi i neprimjetno obaviti zadaću, čak i u navigacijski složenim uvjetima, koji su ovoj floti bili veliki saveznik.

Trebalo je riješiti i probleme vezane uz posade, logističku potporu i sve vrste osiguranja, koje idu uz tako obiman i složen posao. Dakako, i steći uvid u postojeće stanje i raspoloživa

sredstva, potom dodatno konzultirati ljude od zanata i konačno se odlučiti. Vrijeme kao čimbenik nije bilo saveznik, jer je trebalo požuriti.

ACY Marina Split, a i ostale Marine dale su popis svih brodova na raspolaganju kao i podatke o njihovim vlasnicima. Izbor je bio širok i velik, i nastojalo se da se uzmu brodovi sa posadom koja ih je i do tada vozila i održavala. Ljudi koji su do tada vozili i održavali ove brodove, dragovoljno su se stavili na raspolaganje HRM-u. Bili su to iskusni pomorci, profesionalci, iza kojih je bilo mnogo prevaljenih milja u svim uvjetima i puno popravljenih motora.

Jedan od većih problema u radu ovakve postrojbe svakako je bio tehnički čimbenik (osjetljiva tehnika traži svakodnevno održavanje, strojevi troše gorivo i ulje, itd.). Velika je sreća što su se obučeni i motivirani ljudi brinuli za svoje brodove, a pripomogla je i Baza Odjela za podvodna djelovanja za cjelokupnu i sveobuhvatnu logističku potporu.

Zapovjednik odjela nije dopustio da se na brodove ugrađuje nikakvo teže naoružanje. Prvo, isto je stvaralo veću radarsku refleksiju te bi bilo vidljivo za radare na protivničkim brodovima, drugo, brodovi JRM-a bili su bolje i jače naoružani pa ovi brodovi u bilo kakvom sukobu ne bi imali i onako nikakve šanse, i na kraju ako ove brodove i uhvate brodovi JRM-a uvijek su se posade mogli izvlačiti na šverc i ribolov. A uhvatiti su ih mogli jedino ako zakažu motori. Srećom to se nikada nije dogodilo.

7.1. Pomorski promet za Dubrovnik

U rujnu 1991. snage JRM-a objavile su blokadu Dubrovnika i njegove luke, te je otada brodska veza s gradom ovisila o raspoloženju zapovjednika JRM-a. Pomoć koja se mogla slati jedino brodovima ograničena je na osnovne artikle prehrane i lijekova i ništa više. Brodska veza koju su održavali veliki trajekti (Liburnija, Slavija) redovno je presretana na pučini i sva su materijalna sredstva izvan popisa plijenjena ili bacana u more. Padom mjesta i luke Slano, 7. listopada 1991., prekinuta je jedina kopnena veza s Dubrovnikom. Daljnjim nadiranjem jugovojске, 28. listopada 1991. Dubrovnik je pao u potpuno okruženje, a njegovi građani našli su se u izolaciji, kao i otočani. Blokada prema Dubrovniku bila je gotovo stalna, bez obzira na službene objave njezina prekida. Osim potreba za hranom, koja je brzo trošena, protivnik je kontrolirao napajanje grada električnom energijom i vodom. I dok je agresor kukao i cvilio da se vojarnama u Hrvatskoj povremeno isključuje struja, sam je bezdušno. civilnom pučanstvu ukinuo i struju i vodu. Dana 2. listopada 1991. zapovjednik HRM-a admiral Sveto Letica izdao je usmenu zapovijed Odjelu za podvodna djelovanja HRM-a da morskim putem preveze pošiljke streljiva i lijekova iz Stona do Dubrovnika, uz napomenu da bi zadaća mogla potrajati.

Prvi transport je prošao neslavno. Naišao je na protivničke patrolne brodove, bio razbijen i brodovi su se pojedinačno nasukavali na otoke i mjesta kud je koji stigao. Od 14 gumenih brodova nije stigao ni jedan na odredište, a 9 brodova je bilo potopljeno.

Ovo je bilo dovoljno iskustvo da se ova vrsta prijevoza mora organizirati na bitno drugačiji način. I uskoro se osnovala baza u Brocama na Pelješcu, bilo je u istom mjestu skladište oružja, streljiva i MES-a, odatle su upućivani vojnici i hrana u Dubrovnik. Ustrojena je služba motrenja i uskoro je to bila jedna prava borbena, dobro ustrojena i uvježbana postrojba za prijevoze borbenih potreba. Ruta prijevoza je bila od Broca do uvale Luka na Šipanu, pa je teret prevožen cestovnom vezom preko otoka Šipana do luke Suđurađ na istočnoj strani otoka. Odatle se materijal ponovno ukrcavao na glisere i upućivan u gradsku luku.

Uskoro su se javili i sami Dubrovčani sa svojom flotom, koja je vrlo brzo rasla. Dubrovčani su osjećali potrebu da se angažiraju u borbi za svoj grad, te je uskoro ustrojena brojna ekipa sa velikim fondom brzih brodova koja je gospodarila Koločepskim kanalom usprkos stalnim topničkim kanonadama s kopna i mora.

Protivnička strana dopuštala je samo slovom i brojem pet artikala da se smiju prevoziti trajektima, kada su isti imali dozvolu da plove za Dubrovnik. I onda su redovito pregledavani, maltretirani su da se trajekti odvezu u Zeleniku, luku u Boki Kotorskoj gdje bi teret i putnici bili brižljivo pregledavani. To je bilo tako ponižavajuće. Zato je na palubama male flote moralo biti svega.

Sa pomorskim prijevozom kroz Koločepski kanal je bilo masu problema. Kako se smeće u Dubrovniku danima nije odvozilo, građani su smeće bacali u more te je uskoro cijeli Koločepski kanal bio prekriven plastičnim vrećama i ostalim otpadom koji je plivao. Ovo je bila smetnja za propelere i motore glisera koji su bili prisiljeni se svako malo zaustavljati i čistiti propelere i sustave za hlađenje motora.

I kapacitet brodova bio je nedostatan. Dubrovnik je veliki grad i imao je velikih potreba. JRM nije dopuštala između ostalog da se prevozi sirovo meso u grad. Nisu smjele ići ni cigarete, ulošci za baterije i svake druge gluposti što su smišljali i izmišljali dojučerašnji susjedi. Ovo ovdje navodim da se ove činjenice lako ne zaborave, jer smo kao narod sklon zaboravu. To je samo primjer čega sve nije bilo Dubrovčanima na raspolaganju u mjesecima blokade.

Ali ljudski duh grada i građana je bio velik. Uskoro se čulo u cijeloj Hrvatskoj za ovu rutu „Dubrovnik Express“, pa je rodbina slala pakete preko Zapovjedništva HRM-a ili preko logističke baze u Brocama na Pelješcu, adresirane za svoju rodbinu u Dubrovniku. Sve je uredno stizalo na odredište i napisane adrese, gotovo kao u mirnodopsko vrijeme. Slobodna Dalmacija je odvojila dio novina, ratno izdanje, („pročitaj i daj dalje“) koje je išlo za Dubrovnik. Stizale su sa jednim danom zakašnjenja. Ta sitnica nikoga nije puno pogađala. Bitno je da u uvjetima kada nisu imali radija, da se ljudi makar uvjere u neke informacije preko novina.

Vremenom se povećavala tonaža i sposobnost flote za prijevoz. Sredinom studenog uvedena je „pruga“ s brodom „Lafodija“, veličine barkase, a onda je, HRM u siječnju 1992. godine stavio dva svoja desantno jurišna broda (DJB, bivši DJČ) na raspolaganje. Isti su prevozili materijal do Šipana i Lopuda, a prvi od njih je u drugom mjesecu 1992. godine pristao u gradsku luku, pun teškog naoružanje, streljiva i goriva. Od tada pomorska blokada Dubrovnika gubi značaj. Iako su se i nadalje pripadnici JRM-a izivljavali na trajektima odvođeći ih u Zeleniku, organizirana flota transportnih brodova i glisera radila je svoj posao na najbolji način.

Iz knjige „Zagonetka pobjede“ koja govori o obrani Dubrovnika u Domovinskom ratu, knjiga završava sa osvrtom kbb S. Bernadića:

„Pored doprinosa u dostavi materijalnih sredstava bez kojih obrana Dubrovnika ne bi bila moguća, doprinos skipera i HRM-a kao i ONB-a iz Dubrovnika, bila je posebno visoka na moralnom planu. Bez obzira na teškoće uvjetovane izostankom osnovnih ljudskih potreba, nedostatku struje, vode, hrane, higijene... Dubrovčani su znali da nisu sami. Svaki dan su viđali nova lica u Gradu, otpor nikada nije jenjavao jer je dolazila nova vojska, sve bolje naoružana, dolazili su strani novinari, političari, a malo njih je došlo redovnom brodskom prugom. O svojim nevoljama mogli su čuti na radijskim postajama iz drugih gradova, čuli su da se širi istina o Dubrovniku, vidjeli su i uvjerali se da i strani diplomati ulažu napore da urazume neprijateljsku soldatesku kako bi smanjila svoje tenzije i prekinula besmisleni blokadu. Upravo je svjedočenje stranih novinara i diplomata o stradanju Dubrovčana i Dubrovnika bila ona prelomnica koja je upoznala svijet sa stvarnim stanjem stvari u agresiji JNA i srbočetnika na Hrvatsku.

U HRM-u su bili zadovoljni odrađenim, bez obzira na prinošene ljudske žrtve. Vidjelo se da se mogu napraviti čuda s ljudima koji su motivirani i kojima je more u krvi. Najljepše hvalospjeve HRM-u odao je doktor Slobodan Lang iz opkoljenog Dubrovnika u prosincu (1991.) kad je zahvalio u ime svih Dubrovčana, rekavši - da znaju da su nepobjedivi dok je HRM uz njih.

A HRM je uskoro oslobodila cjelokupnu svoju zonu odgovornosti i već u svibnju '92. godine Jadranski dio Hrvatske bio je slobodan za plovidbu.“

7.2. Pomorski promet na srednjedalmatinskom području

Na ovom području bio je mješovit: u organizaciji HRM-a, ali su se mještani otoka masovno uključili, te je HRM sudjelovao samo u organizaciji i prijevozu većih vojnih prevoženja. HRM je u ovom području sebi priskrbila luksuz da se materijal i ljudi prevoze prekrasnim i brzim „Princezama“ (tip broda glisera – jahte) i po potrebi „švercerima“ i Brzim desantnim brodovima (diverzantski brzi desantni brod). No ova dva zadnja tipa su se uzimala samo u krajnjoj nuždi, kada je trebalo nešto žurno napraviti i dopremiti, obzirom da su trošili velike količine goriva. Ovi su brodovi vozili i danju i noću, nisu se uopće osvrtni na blokadu. Jednostavno su bili previše brzi za brodove JRM-a (kako je u šali rekao jedan skiper: ...“nisu stigli ni da ga zapišu...“).

Bez obzira na blokadu, noću se Splitskim kanalom odvijao redovit promet. Brodovi - trajekti često su zaustavljani nasred mora radi pretresa, pri čemu su pripadnici JRM-a redovito maltretirali posadu i putnike. Zbog poznatih razloga, u Splitu su se mnoge stvari morale raditi u tajnosti, jer su suradnici JRM-a bili jako aktivni i revni te bi sve uočene veće aktivnosti bile javljane posadama brodova JRM-a. Tako je bilo i prilikom jedne smjene pomorskih diverzanata za otok Brač, kad im je podijeljeno „teško“ naoružanje („ose“ i „zolje“). Diverzanti su, čekajući polazak trajekta, neoprezno ostavili oružje ispred zgrade „Montera“, gdje se tada nalazilo Zapovjedništvo HRM-a. Istoga dana, srećom u drugoj turi, zaustavljeni su na moru i pregledani su svi trajekti za Brač i Šoltu. Sve postrojbe na otocima od tada (20. listopada) su se opskrbljivale isključivo našim brodovima HRM-a i u njihovoj organizaciji. Plovidba prema otocima nije uvijek išla istom rutom. Obično bi se s „Princezom“ isplovilo u predvečerje i vozilo kursom uz obalu prema Omišu. Kada bi se primila dojava da je „arija čista“, brod bi okrenuo poprijeko prema Braču i uplovljavao u jednu od luka na sjevernoj strani otoka. Uz sanduke streljiva, hrane i goriva, prevezio se raznolik teret: hrana za kokoši, modra galica, vreće za masline i raznolika roba potrebna otočanima, a jednom čak i dva živahna prašćića, koje je posada sa žaljenjem predala vlasniku.

Brodovi JRM-a danju su uglavnom bili u patroli na spojnici od Splitskih vrata prema zapadu, a noću su s jednim brzim brodom kontrolirali sjeveroistočne prilaze Braču. No, naši brodovi nikada nisu odustali od plovidbe, barem ne zbog prijetnje brodova JRM-a. Iznimka je bila orkanska bura koja je samo jednog jedinog dana spriječila lake brodove da isplove (po prognozi koordinatora iz ACY Marine „bura puše za popizdit“). Za Šoltu se prometovalo na nekoliko ruta, prema potrebama i trenutnom stanju. Prva je bila „trogirska“: kretalo se iz ACY marine u Trogiru do svjetionika Galere, od njega do Drvenika Velog i potom, uz obalu otoka, do uvale Maslinica na otoku Šolti. Druga je ruta bila sa same Šolte. Ljudi bi se noću prebacili kroz najuži dio Splitskih vrata brodicom do Milne na Braču, a odatle kopnenom vezom do luke Povja, odakle je kretala „redovna pruga“ za kopno (za Mimice ili izravno za Split). Veličina otoka i velik broj mjesta na njima uvjetovao je postojanje otočne putne veze, koja je trajala cijelo vrijeme rata. U tu vezu planski su uključivana vozila s najmanjom potrošnjom goriva, pri čemu se nije gledalo na udobnost već na funkcionalnost. Dobri su bili i kamioni. Dizelsko gorivo slalo se u bačvama od 200 litara.

Bilo je zanimljivih bliskih susreta s brodovima JRM-a, odnosno noćnih utrka između „Princeza“ i brzih brodova iz sastava lakih pomorskih snaga JRM-a. „Princeze“ su se

pokazale u najboljem svijetlu. Pouzdanih pogonskih strojeva, vođene iskusnim i sigurnim rukama svojih skipera, nikada nisu zatajile. Preko radioprometa brodova jugomornarice znali se je li „Princeza“ uočena ili nije. Nastojali su svim silama da „je uvate živu“. S protjerivanjem brodova jugomornarice iz Splitskog kanala prestala je potreba za ovom malom, ali probranom flotom. Postrojba se „ugasila“ 15. siječnja 1992., nakon što je na srednjodalmatinskom području prevalila 1150 N bez ijednog kvara, zastoja ili gubitka. Brodovi koje je HRM angažirala, nakon pregleda i potrebnih popravaka u ispravnom su stanju vraćeni vlasnicima.

Umjesto zaključka navodim izjavu viceadmirala Bogdana Pecotića, bivšeg Zapovjednika 4. Armijske Oblasti (Komande VPO) i Predsjednika Udruženja boraca NOB-a:

"Mornarica (JRM) se je sve od svog nastajanja, pa i za vrijeme svog uspješnog poslijeratnog razvoja, oslanjala u punom smislu te riječi na bazu iz koje je nikla; na kadrove, na gospodarstvene, industrijske i znanstvene potencijale i na taj način rasla zajedno s cjelokupnim pomorstvom. Do ovog posljednjeg (viceadmirala Mile Kandića, Potoci kraj Mostara, a kapetan fregate Jovin Dragan, komandant TG – "Kaštela" rođen je u Zrenjaninu) svi komandanti mornarice bili su iz Hrvatske. Najveći broj mornaričkih starješina iz drugih republika srodio se s ovom sredinom, zasnovao obitelji i osjećao se "ovdašnjim". Sve do ovih nesretnih dana eskalacije međunacionalne mržnje i surovog rata na tlu Hrvatske. Onda se dogodilo ono strašno: mornarički vrh se okrenuo protiv vlastitih korijena, protiv dojučerašnjih suradnika i prijatelja, protiv svojih susjeda i građana, pa čak protiv svoje vlastite djece. Ali i protiv savjesti i etike velikog broja svojih vlastitih kadrova".

LITERATURA:

1. Stjepan, Bernadić., PRILOZI ZA POVIJEST HRVATSKE RATNE MORNARICE U DOMOVINSKOM RATU (1991.), Memoarsko gradivo; Hrvatski memorijalno-dokumentacijski centar Domovinskog rata, Zagreb, 2007.
2. Stjepan, Bernadić., HRVATSKA RATNA MORNARICA U PROBIJANJU POMORSKE BLOKADE (14. do 16. studenog 1991. godine); Udruga dragovoljaca HRM-ce iz Domovinskog rata, Split, 2012.
ISBN 978-953-57363-1-8
3. Stjepan, Bernadić., ODJEL ZA PODVODNA DJELOVANJA HRM U DOMOVINSKOM RATU, MORH, Politička uprava, Zagreb, 1996. godine
4. Šime, Matas., OPERACIJA HRM 15 I 16. studenog 1991. godine, Zapovjedno stožerna škola „Blago Zadro“, Zagreb.
5. Seretinek, Željko., Bitka za Jadran, Grafička sekcija Središta za obuku Zagreb, 1996.