

Mornarica NOVJ u oslobodenju Istre

Kada se pogleda historijski put stvaranja i razvoja Mornarice NOVJ u toku narodnooslobodilačkog rata na Jadranu, onda se pored mnogobrojnih i veoma različitih zadataka u prvi plan postavljaju zadaci prevoženja, prebacivanja s obale na otoke i obratno, raznih desanata itd. Sve ove specifične zadatke Mornarica NOVJ je izvršavala vrlo primitivnim transportnim sredstvima, ali sa tako primernom organizacijom i umešnošću, da to predstavlja jedinstveni primer u pomorskoj historiji i ratovima na moru.

Komanda IV armije detaljno je razradila operacijski plan za oslobodenje Hrvatskog primorja i Istre sa Trstom. Međutim, napredovanje naših jedinica, kao i opšti tok događaja na ovom delu fronta, teklo je daleko brže nego što se to predviđalo. Otoci Pag, Rab i Krk, kao i Cres i Lošinj, oslobođeni su 9 dana pre roka, a naše snage na kopnu izbile su pred Rijeku. Zbog svega toga pripreme naših snaga za prebacivanje u Istru vršene su užurbano. Prema direktivi Vrhovnog štaba JNA trebalo je osloboditi Istru i stići u Trst u što kraćem roku.

U desantima za oslobodenje otoka Hrvatskog primorja, pored naših transportnih sredstava, učestvovala su i saveznička što je naročito olakšavalo prebacivanje tehnike i pozadinskih jedinica. Posle oslobodenja Cresa i Lošinja saveznička komanda je tražila da se naši zahtevi za prevoženje dostavljaju 7 dana ranije. Kako je zadatak trebalo izvršiti brzo, Pomorska komanda severnog Jadrana (PKSJ) nije bila u mogućnosti da blagovremeno dostavi takav zahtev pa se prebacivanje IX dalmatinske divizije i Kvarnerskog odreda mornaričke pešadije moralo izvršiti vlastitim transportnim sredstvima.

Pomorska komanda severnog Jadrana odredila je nekoliko svojih oficira za komandante konvoja i uputila ih 23. aprila 1945. godine iz Raba u Beli na severoistočnoj strani Cresa. Isplovili smo na motornom leutu oko 11 časova. Bio je tih i sunčan dan. Vozili smo brzinom oko 4 čv. U blizini Plavnika opazili smo minu na površini. Bio je to nemio predznak jer su mine najveća opasnost koja preti brodovima za vreme prevoženja. Kako smo bili blizu jedne uvale, da ne bismo potrošili previše municije gađajući iz čamca koji se ljuljao, iskricali smo puškomitraljez i sa dva rafala potopili minu. Pre mraka stigli smo u Beli gde su se već prikupljala raznovrsna transportna sredstva.

Na području Istre neprijateljske snage imale su oko 11.000 ljudi. Najveći deo snaga pripadao je 237. diviziji, bilo je samostalnih bataljona, dobrovoljačkih SS bataljona, jedan bataljon tvrđavske artiljerije, tri satnije Hrvatskog mornaričkog odreda, delovi Đijićevih četnika i dr. Na području Rijeke nalazili su se delovi 188, 235. i 392. divizije. Jačina ovih snaga na pravcu našeg nastupanja iznosila je 3200 ljudi.

U materijalnom pogledu neprijatelj je bio odlično pripremljen jer je ovaj deo teritorije već duže vremena bio organizovan za odbranu od eventualnog savezničkog iskrcavanja. Sva uporišta i garnizoni bili su pripremljeni za dugotrajnu odbranu. Do aprila meseca, kada su otpočele operacije IV armije za oslobodenje Hrvatskog primorja i Istre, moral i borbenost neprijateljskih jedinica bili su dobri. Međutim, posle razvoja događaja na ostalim evropskim ratištima, oni su i iz dana u dan opadali.

Plan neprijatelja je bio da gustim minskim poljima i obalskim baterijama oteža i uspori naše iskrcavanje, a da utvrđenim uporištima i garnizonima pruži odsudnu i dugotrajnu odbranu.

Nije postojala naročita opasnost od protivdejstva neprijateljskih pomorskih snaga za vreme prebacivanja u Istru jer ih je neprijatelj već bio povukao iz sektora Rijeke, a u rejonu Pule bilo je samo nekoliko manjih ratnih brodova koji su eventualno mogli da ugroze prevoženje i iskrcavanje u južnom delu Istre. Međutim, mine su predstavljale jedinu i

stalno prisutnu opasnost o kojoj je trebalo voditi računa prilikom planiranja prevoženja. Čitav neprijateljski sistem minskih polja, postavljen u Kvarnerskom i Riječkom zalivu, imao je protudesantnu namenu. Ravni i izlomljeni minski redovi, položeni uglavnom u pravcu istok-zapad, vršili su zaprečavanje u pravcu jug-sever. Slobodne plovnice rute bile su između minskih polja i uz obalu, bile su vrlo uske, na pojedinim mestima i ispod 1000 m, a štice su vatrenim sistemom s obale. Prilikom oslobodenja Karlobaga zapljenjen je minski plan Riječkog zaliva, Kvarnera i Kvarnerića iz kojeg se moglo, s dosta sigurnosti, sagledati kakve se mogućnosti pružaju u izboru ruta za prevoženje.

Bilo je moguće postaviti više plovnih ruta koje bi bile bezbedne od mina, ali izabrana je najsevernija ruta koja je vodila od rta Jablanca do Brseća u Istri koja se posle prvih iskrcavanja proširila uz obalu do Mošćeničke Drage i do Plomina. Ova je ruta vodila paralelno između minskih linija što je mnogo smanjivalo verovatnoću railaska na mine i olakšavalo navigaciju. Neosporno je da je prednost ove rute bila i u tome što je bila najkraća, a time i najbezbednija.

Za izvršenje desanta u Istru bili su određeni: IX divizija (II dalmatinska proleterska, III dalmatinska udarna i IV splitska udarna brigada bez jednog bataljona koji se nalazio u Dubrovniku, zatim artiljerijski divizion sa 20 topova, inženjerski bataljon, bataljon veze, pozadinske i pristapske jedinice. Kvarnerski odred mornaričke pešadije imao je tri bataljona i bateriju od 4 haubice.¹

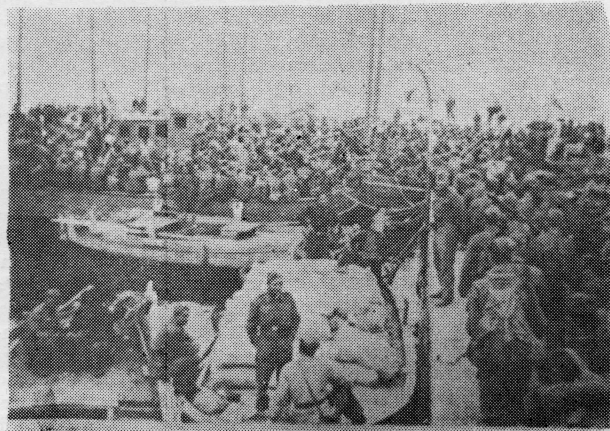
Plan dejstva na kopnu predviđao je da se jednim delom snaga nastupa dužobalnom kopnenom komunikacijom u pravcu Rijeke s ciljem da se likvidiraju neprijateljska uporišta u Lovranu, Ičićima, Opatiji i Voloskom i tako izvrši pritisak na neprijateljske snage u sektoru Rijeke te olakša prodor našim jedinicama koje su napadale iz pravca Klano-Rijeka. Drugi deo naših snaga morao je da krene prema Labinu s ciljem da uništi neprijateljska uporišta u Sv. Nedelji, Štrmcu, Kapranu i Raši te da protera neprijatelja u pravcu Pule i spreči uništenje ugljenokopa u Raši. Treći deo snaga imao je zadatak da nastupa u pravcu Velike i Male Učke da štiti bok naših jedinica koje su nastupale u pravcu Opatija—Matulje i da kontroliše komunikacije.

Prema naknadnoj direktivi Vrhovnog štaba JNA da se Trst oslobodi u što kraćem roku početni plan dejstva i raspored snaga bili su nešto izmenjeni. Koncentracija snaga IX divizije izvršena je na najsevernijem delu Cresa sa planom da se sva ukrcavanja izvrše u Podbeli i u Banji, a početna iskrcavanja u maloj uvali ispod Brseća.

Beli leži na izdvojenom i pošumljenom brežuljku, na visini od 130 m nad morem, izložen buri i jugu, ima oko stotinu stanovnika, a u Podbeli se silazi strmom stazom. Tu se nalazi mala zaštićena luka u kojoj mogu stati 5—6 motornih jedrenjaka od 50 do 200 tona nosivosti. Južno od luke pruža se šljunkovita plaža duga 50 m, a neposredna okolina je dobro pošumljena i pristupačna.

Uvala Banja je nenaseljena, ima zidani gat na koji mogu pristati manji brodovi, zaštićena je od bure, pa i od juga.

Brseć je selo na 157 m visokoj obalnoj hridi. U uvali ispod sela je zidana obala na kojoj mogu pristati čamci i



manji motorni jedrenjaci. Brseć leži na auto-putu Rijeka—Pula.

I pored raspoloživih podataka o minama trebalo je izvršiti protivminsko izviđanje i prekontrolisati prilazne rute, naročito kanal Krušiju i obalnu rutu do Jablanca. Kontrolu poprečne rute od rta Jablanca do rta Šip u Istri, za koju se smatralo da je široka 2000 m, trebalo je izvršiti neposredno pre prevoženja. Nezgoda je bila u tome što je okomito na rutu tekla struja brzine 4 čvora.

Da bi se prebacivanje u Istru brzo vršilo, bilo je nužno povećati brodski prostor. Pomorska komanda severnog Jadrana 23. aprila navečer, uputila je cirkularno naređenje svim mornaričkim jedinicama u Severnom Jadranu da odmah prikupe sve brodove, motorne čamce i leute na vesla i da ih hitno upute u Podbeli tako da stignu do 16 sati 24. aprila 1945. Međutim, predviđalo se da to neće biti dovoljno pa je izdano naređenje da se u Podbeli upute i motorni jedrenjaci angažovani na drugim zadacima.

Sve u svemu, bilo je na raspolaganju: 12 motornih jedrenjaka, i oko 70 raznih leuta i čamaca od kojih su samo 7 imali motore. Za hitna i brza prevoženja bili su povremeno upotrebljavani patrolni čamci PC-7 i PC-8 i bolnički brod »Topčider«. Veći broj transportnih sredstava, naročito motornih splavova, imao je motore u kvaru ili je do kvara dolazilo u toku prevoženja što je znatno otežavalo i usporavalo prevoženje konja, artiljerije i pozadinskih delova.

Za pomorsko obezbeđenje prevoženja bili su određeni naoružani brodovi NB-3, NB-13, NB-14, NB-15, PC-24, PC-1 i bolnički brod »Topčider«, a 25. aprila priključili su se PC-7 i PC-8. Svi brodovi za obezbeđenje pripadali su Kvarnerskom pomorskom sastavu.

Zamisao za prebacivanje predviđala je da se II proletarska brigada ukrcu u Podbeli, preveze i iskrca u Brseć pre zore tako da se do svitanja sva transportna sredstva i naoružani brodovi povuku pod obalu, na tri motorna splava i dva motorna jedrenjaka (»Dalmacija« i »Rava«) da se ukrcu deo brigade, a ostatak boraca s ličnim naoružanjem i opremom na leute.

Svaki motorni splav i motorni jedrenjak treba da tegli po 8 leuta, a motorni leuti po tri leuta na vesla. U svaki leut treba da se ukrcu po 20 boraca s ličnom opremom i naoružanjem. Za protivminsko i za pomorsko obezbeđenje od dejstva neprijateljskih brodova bila su određena četiri NB i dva PC.

U popodnevним časovima 24. aprila raspoloživa transportna sredstva bila su spremna za izvršenje zadatka. U lučici Podbeli bila su vezana dva motorna jedrenjaka, tri motorna splava, bolnički brod »Topčider« i brodovi za obezbeđenje. Izvan luke, uz vanjsku stranu gata vezani ili usidreni po grupama, bili su leuti.

Pre sumraka počela je puhati lagana bura koja je postepeno jačala. Držanje leuta van luke bilo je nesigurno. Bura je tokom noći još više ojačala i čamci su počeli da primaju vodu. Očito je bilo da ne mogu više doći u obzir kao transportna sredstva jer se nije smelo riskirati ukrcavanje i prevoženje neobučenih boraca po takvom vremenu. Spasavanje leuta i čamaca bila je akcija posebne vrste. Plaža na koju su čamci izvlačeni, bila je šljunkovita, ali kratka tako da su čamci slagani u dva paralelna reda. Kada je plaža bila puna, ostatak čamaca se morao sidriti po grupama dalje od obale. Nekoliko čamaca je moralo biti potopljeno u plitkoj vodi, a kasnije su bili izvadeni. Pred zoru svi leuti i čamci bili su spašeni ili obezbeđeni.

Bilo je potrebno hitno izmeniti plan prevoženja za ovu noć. Posle kraćeg savetovanja komandanata Pomorske komande severnog Jadrana i komandanata IX divizije odlučeno je da se noću preveze u Istru samo jedan ojačani bataljon II brigade. Prevoženje je trebalo izvršiti samo većim transportnim sredstvima. Ukrcavanje je otpočelo oko 22 sata, a konvoj je bio formiran i isplovio nešto pre 01 sat 25. aprila. Brodovi obezbeđenja isplovili su u ponoć i oko 02 sata za uzeli svoja postavišta uz obalu Istre, severno i južno od Brseća. Zbog opasnosti od mina konvoj je vozio u stroju kolone. Na čelu su bili naoružani brodovi, a za njima motorni jedrenjaci i motorni splavovi, na začelju je vozio bolnički brod

»Topčider«. Kod rta Jablanca konvoj je okrenuo prema severu za 1 Nm, a zatim u Brseć. Naoružani brodovi započeli su protivminskom kontrolom rute i izvršavali zadatak sve do Brseća. Prevoženje je proteklo bez incidenata i ljudstvo je iskrcano oko 03 sata. Pri povratku na brodove bila je otvorena vatra sa neprijateljske baterije iz Ike, ali bez posledica.

Prebacivanje je nastavljeno. U toku 25. aprila pristigla je grupa motornih jedrenjaka i motornih splavova tako da su se u noći 25/26. aprila formirala tri konvoja od po 5 brodova. Meteorološki uslovi bili su vrlo povoljni, noć vedra i tiha. Iplovilo se već oko 21 sat i do svitanja brodovi su napravili dve ture prevoženja, prvu iz Podbelija, a drugu iz Banje. Kod iskrčavanja prve ture bilo je dosta gužve jer su brodovi, vozeći u konvoju, stigli istovremeno. Po iskrčavanju, brodovi su samostalno plovili u Banju, ukrcavali i pojedinačno se vraćali u Brseć i iskrčavanje teklo nesmetano.

U toku noći 26/27. aprila nastavljeno je prebacivanje u konvojima, ali se odvijao i živ saobraćaj pojedinačnim brodovima, ili manjim grupama brodova. Za ukrcavanje korišteni su i dalje Podbeli i Banja, a za iskrčavanje Brseć i Mošćenička Draga. Konvoji su isplovili oko 19 časova, prvu turu iskricali do 23 sata i uputili se u Banju po drugu turu. Vremenske prilike bile su također povoljne, ali je ujutro 27. aprila počeo da puše jugo koji se do podne još više razvio. Radi pomoračke bezbednosti brodovi su danju bili razmešteni po obližnjim lukama. Po iskrčavanju druge ture, četiri motorna jedrenjaka bili su upućeni u Veliki Lošinj da ukrcaju Kvarnerski odred mornaričke pešadije. Zbog lošeg vremena noću 27/28. aprila vršena su samo važnija i hitna prevoženja većim i sigurnijim brodovima.

28. aprila počelo je prebacivanje i danju. »Dalmacija« i PC-8 prebacili su haubičku bateriju, municiju i deo vojne komore u Mošćeničku Dragu, a natrag su prevezeni ranjenici. Na ruti Jablanac—Brseć neprijateljska baterija iz Ike otvorila je vatru iz tri oruđa, ali bez posledica. U toku sledećih dana rejon iskrčavanja je proširen do Lovrana na severu i Plomina na jugu, a kao mesta ukrcaja korištene su i druge luke na Cresu i Lošnju kao i na oslobođenoj obali od Bakra do Karlobaga.

Kvarnerski odred mornaričke pešadije prebačen je 29. aprila, 1. i 2. bataljon iskrčani su u Plominu sa zadatkom nastupanja prema Puli, a 3. bataljon u Mošćeničku Dragu, gde se priključio II brigadi sa zadatkom nastupanja u pravcu Rijeke. Do 29. aprila završeno je prebacivanje operativnih jedinica, a zatim se pristupilo prevoženju materijala, komore, pomoćnih jedinica, intendature i ostalih pozadinskih delova. IX divizija i Kvarnerski odred mornaričke pešadije bili su prebačeni do 4. maja 1945. godine.

Sigurno je da su politički i vojni ciljevi zahtevali da se prebacivanje u Istru izvrši brzo. Nedostatak brodogorskog prostora i neučestvovanje savezničkih transportnih sredstava uslovi su potrebu i nužnost angažiranja svih naših transportnih sredstava, pa i takvih kao što su motorni čamci i leuti. Što nije došlo do njihove upotrebe razloge treba tražiti u nedovoljnoj obučenosti njihovih posada i boraca te u slabim meteorološkim uslovima. Čitav pothvat treba oceniti kao visoku inventivnost i realno sagledavanje situacije jer, mada su sva raspoloživa transportna sredstva bila maksimalno korištena, ipak je tempo prebacivanja bio spor, pa je u izvesnim trenucima mogao i štetno da utiče na dejstvo na kopnu. Međutim, IX dalmatinska divizija i Kvarnerski odred mornaričke pešadije mogli su na vreme da izvršavaju zadatke prema Trstu, Rijeci i Puli, a da pri tome bitno ne osete nedostatke u ljudstvu, naoružanju, municiji, hrani i ostalnim borbenim potrebama.

Konačno historijska je činjenica da je pre dvadesetak godina mlada Jugoslavenska ratna mornarica, izvršavajući i ovaj zadatak, pokazala visoki smisao za organizaciju, odličnu pomoračku i taktičku obučenost i veliki stepen snalažljivosti u različitim ratnim situacijama.

¹ Prema historijskim dokumentima (Zbornik, tom VIII, knj. 3, dok. br. 174) u Istru je prebačeno: 8200 boraca IX divizije, 800 boraca Kvarnerskog odreda, 1100 novomobilisanih boraca, 70 artiljeraca, 1620 konja, 600 kola, 25 motornih vozila, 4 tenka, 2 oklopna kola, 1200 tona raznog materijala i 150 tona municije.