

# BORBA PARTIZANSKE MORNARICE ZA KOMUNIKACIJE I OBALU JADRANA

Osnovni zadaci koji stoje pred svakom mornaricom mogli bi se uopšteno formulisati terminima: *borba za komunikacije* i *borba za obalu*. Prvi termin obuhvata zaštitu sopstvenog i napade na neprijateljski saobraćaj, a drugi zaštitu obale i napade na nju. Sasvim je razumljivo da situacija na određenom pomorskom ratištu (politička konstelacija, vitalni interesi zemlje, prirodni uslovi ratišta i stepen njegovog uređenja, odnos snaga u ljudstvu i materijalu, moral borbenih jedinica, sposobnost komandnog kadra itd.) bitno utiče na prioritet i realizaciju zadataka dodeljenih ratnoj mornarici. Ovaj članak, uz najopštije podatke o partizanskoj mornarici, ima za cilj da izloži samo neka njena dejstva kroz okvire pomenutih zadataka.

*Najvažniji događaji u razvoju mornarice.* Po završetku aprilskog rata 1941. godine, flota bivše Jugoslovenske ratne mornarice pripala je Italijanima, kao i veći deo istočne obale Jadrana i njegovih otoka. Kvislinška tvorevina, Nezavisna Država Hrvatska, dobila je deo obale od Kraljevice do Zrmanje i od Omiša do Cavtata, sa otocima Pag, Brač, Hvar, poluotokom Pelješcom i grupom dubrovačkih otoka. No i na tom delu obale Italijani su imali svoje garnizone, a pošto NDH nije smela imati nikakve ratne ili pomoćne brodove, Italijani su suvereno vladali čitavom istočnom obalom Jadrana.

Dejstva na moru započela su paljenjem italijanskih brodova u splitskoj luci, sabotazama na ratnim brodovima u splitskom brodogradilištu, a u januaru 1942. godine, kada je u luci Gradac dignut ustanak, zarobljen je motorni jedrenjak »Merkur«. Ova akcija uzima se kao početak partizanske borbe na moru. Posle ustanka u Gradcu formirane su na Biokovu partizanske jedinice koje su povremeno dejstvovale i na moru.

Prva partizanska jedinica namenjena isključivo za akcije na moru bio je Primorski vod, formiran u Podgori sredinom septembra 1942. godine. Četiri meseca kasnije formiran je u istom mestu i Prvi mornarički odred koji je nastavio i znatno proširio delatnost Primorskog voda.

U septembru 1943. godine, kada je Italija kapitulirala, gotovo svi otoci i najveći deo obale bili su oslobođeni. Stanovništvo primorskih mesta masovno je pošlo u partizane, pa su, pored mnogobrojnih odreda, brigada i divizija, bile formirane i tri mornaričke komande. Krajem oktobra formirana je od ovih komandi jedinstvena Mornarica narodnooslobodilačke vojske Jugoslavije (Mornarica NOVJ), koja je u operativnom pogledu bila podređena štabu 8. korpusa.

Operacijsko područje Mornarice NOVJ prostiralo se od Soče do Bojane, a bilo je podeljeno na šest pomorskih obalskih sektora (POS): tr-

šćanski (I POS), kvarnerski (II POS), zadarsko-šibenski (III POS), splitski (IV POS), pelješki (V POS) i bokeljski (VI POS). U vreme kada je ova podela izvršena, teritorije I i II POS-a nisu bile u našim rukama pa je zadatke u njima, ukoliko bi se pojavili, trebalo da izvršavaju susedni sektori.

Uporedo sa formiranjem mornaričkih komandi i Mornarice NOVJ, i Nemci su pristupili stvaranju svoje mornarice na Jadranu. Ljudstvo za nju povukli su sa drugih frontova, a flotu su formirali od zaplenjenih italijanskih ratnih brodova. Po broju ljudstva, nemačka mornarica je bila osam puta jača od partizanske, a odnos snaga u brodovima nije se mogao ni uporediti, jer je razlika u kvalitetu bila ogromna: Nemci su imali ratne, železne brodove, a partizani drvene ribarske brodiće i čamce. Sredinom 1944. godine brojno stanje nemačke mornarice iznosilo je 11 razarača, 2 korvete, 2 lovca-podmornica, 7 minolovaca, 3 minopolagača, 19 torpednih čamaca, 18 dvotrupnih artiljerijskih motornih splavova, 24 desantna broda i oko 140 naoružanih motornih jedrenjaka. Mornarica NOVJ je u to vreme imala samo 6 naoružanih brodova i 35 patrolnih čamaca.

Partizanski naoružani brodovi su bili tunolovci i kočee, nosivost im je najčešće iznosila 70—80 tona, brzina 6—8 čvorova, a naoružanje im se obično sastojalo od jednog topa 40 mm, 2—4 topa 20 mm i 2 mitraljeza 8 mm. Oko topova su bili izgrađeni tzv. bunker, dvostruki zaštitni zidovi od debelih dasaka između kojih se nalazila zemlja. Svi naoružani brodovi nosili su oznaku »NB«, uz koju je stajao i redni broj. Većina naoružanih brodova imala je i posebno ime.

Patrolni čamci su bili ribarski brodići ili čamci. Prvi su imali nosivost oko 30 tona, a naoružanje jedan top 40 i jedan top 20 mm; drugi su imali nosivost 3—10 tona i bili su naoružani jednim ili sa 2 mitraljeza 8 mm. Brzina patrolnih čamaca iznosila je 4—6 čvorova. Svi ovi čamci nosili su oznaku »PČ« i redni broj, a neki od patrolnih čamaca, kao i naoružani brodovi, imali su posebno ime.

Na Jadranu su, posle pada Italije, pored nemačkih i partizanskih, dejstvovali i saveznički ratni brodovi. U Komiži je bazirao odred od 4 do 6 britanskih torpednih čamaca i motornih topovnjača, a povremeno su se u istočnim vodama Jadrana pojavljivali i razarači, bazirani u lukama na italijanskoj obali. Prisustvo savezničkih snaga na Jadranu, a osobito njihove avijacije, paralizalo je u znatnoj meri slobodu kretanja nemačkih pomorskih snaga. No, s druge strane, stvorilo je i neke probleme međusobnog raspoznavanja pri iznenadnim noćnim susretima, pa je dolazilo, ponekad, i do neželjenih borbi.

Polovinom januara 1944. godine, posle četiri meseca borbi, Nemci su ovladali čitavom istočnom obalom Jadrana i lancem otoka koji se pružao duž obale. Ali, u partizanskim rukama ostao je otok Vis koji su branile jedinice 26. dalmatinske divizije, IV pomorskog obalskog sektora i jedna brigada komandosa jačine oko 1.000 ljudi. Pod kontrolom Mornarice NOVJ ostao je i spoljni lanac dalmatinskih otoka od Silbe i Oliba sve do Lastova. Na Dugom otoku su se nalazili Štabovi i jedinice II i III pomorskog obalskog sektora, na Visu su bili Štab Mornarice i IV pomorski obalski sektor, a na Lastovu V pomorski obalski sektor. U italijanskoj luci Monopoli Mornarica je imala svoju pozadinsku bazu.

Sredinom septembra 1944. godine započelo je sa otoka Visa oslobođenje Dalmacije. Posle dvomesečnih borbi Nemci su se povukli na područje Kvarnerskih otoka i Hrvatskog primorja, ali partizanske mornaričke snage prešle su na otok Ist i Molat i odatle nastavile svoja dejstva.

U martu 1945. godine, u sklopu organizacionih izmena u oružanim snagama i priprema za oslobođenje zemlje, Mornarica NOVJ dobila je naziv Jugoslovenska mornarica i status posebnog vida oružanih snaga. Tokom aprila Mornarica je učestvovala u oslobođenju Kvarnerskih otoka i Istre, a početkom maja njene su jedinice oslobodile Pulu.

Od septembra 1942. godine, kada je bio formiran Primorski vod, pa do maja 1945, kada se rat završio, brojno stanje mornarice od dva ribarska čamca i dvadesetak ljudi, naraslo je na blizu 400 transportnih i naoružanih brodova i oko 14.000 ljudi.

*Zaštita sopstvenog saobraćaja.* Za sve ratne mornarice koje su dejstvovala na Jadranu, zaštita sopstvenog saobraćaja bila je primarni zadatak. To je bio slučaj i sa Mornaricom NOVJ, a pre njenog formiranja ovaj problem su rešavali Prvi mornarički odred, Primorski vod i pojedinci koji su bili angažovani na održavanju ilegalnih partizanskih pomorskih veza.

Do kapitulacije Italije partizane su u zaštiti sopstvenog saobraćaja pratila dva problema: oskudica transportnih plovnih sredstava i potpuno pomanjkanje naoružanih plovnih sredstava. Takva situacija zahtevala je i specifična rešenja. Trebalo je stvoriti mogućnosti da se dođe do plovnih sredstava, a potom da se ona učine »nevidljivim« za neprijatelja, jer ih na drugi način nije bilo moguće sačuvati. Pod takvim uslovima, osnovu partizanske taktike pri rešavanju ovog zadatka sačinjavala je težnja da se na svaki način izbegne sukob sa neprijateljskim snagama. Nije potrebno naročito isticati da ovo »izbegavanje borbe« nije imalo ničeg zajedničkog sa moralnim kvalitetima ljudstva koje je održavalo pomorske veze. Naprotiv, trebalo je mnogo moralne čvrstine i fizičke izdržljivosti da se gotovo iz noći u noć vesla ili plovi po moru kojim krstare neprijateljski ratni i pomoćni brodovi, danju ga uz to kontrolišu hidroavioni, a pešadijske jedinice pretražuju otoke tragajući za sakrivenim čamcima.

Partizanske pomorske veze održavane su u ovom periodu najčešće ribarskim čamcima na vesla, jedra ili motor. Povezujući međusobno partijske organizacije na otocima i obali, one su bile neophodne za razvoj ustanka, a kasnije i za prebacivanje ljudskih i materijalnih rezervi koje se na otocima nisu mogle potpuno iskoristiti. Tim vezama prevoženi su sa obale na otoke i ranjenici radi lečenja i oporavka.

U održavanju veze značajnu ulogu su odigrali tzv. punktovi, odnosno partizanske pomorske stanice za prihvata i otpremanje veze. To su bile danonoćno aktivne ustanove sa odgovarajućom organizacijom za tehničko održavanje veza, za prijem i odašiljanje ljudstva i materijala i sa posebno organizovanom službom osmatranja i obaveštavanja.

Okupator je preduzimao razne mere da onemogući ovaj saobraćaj. Popisani su svi plovni objekti do najmanjeg čamca, zabranjeno je noćno kretanje morem, ribolov je ograničen na uska područja koja su se mogla lako kontrolisati. Kada se i to pokazalo nedovoljnim, naređeno je sakupljanje čamaca na određenim mestima i pod nadzorom stražara, pojačana

je patrolna služba, a na sumnjivim mestima postavljene su zasede. Uprkos svega toga, veza je gotovo redovno funkcionisala zahvaljujući odvažnosti i snalazljivosti ljudi koji su je održavali. Kada je prestala italijanska okupacija situacija se bitno promenila. Partizani su zaplenili velik broj plovnih sredstava. Manji deo su naoružali trofejnim naoružanjem da bi ih mogli koristiti kao ratne brodove, a ostatak, među njima i desetak parobroda, koristili su za transport. I pored gubitka obale i unutrašnjeg lanca otoka, Mornarica NOVJ je, sa operacijske osnovice Dugi otok — Kornati — Žirje — Vis — Lastovo i pozadinskim bazama u južnoj Italiji, uspeła da izgradi čvrstu osnovicu za svoja dejstva. Ratni materijal, hrana i ljudstvo prevoženi su iz Italije do Visa parobrodima i većim motornim jedrenjacima. Na Visu se vršio pretovar u manje brodove koji su potom, noću, određenim vezama, raznosili materijal po obali i otocima i iskrcavali ga na istovarnim stanicama. Njihovo mesto čuvano je u strogoj tajnosti, a obezbeđivale su ih obično manje vojne jedinice. Često su karavani žena nosili materijal sa obale u unutrašnjost. Na povratku, brodovi su obično prevozili ranjenike i ugroženo stanovništvo.

U periodu od kapitulacije Italije do početka septembra 1944, dok još na obali nije bila oslobođena nijedna značajnija luka, brodovi Mornarice NOVJ su prevezli 16.688 tona tereta, preko 30.000 izbeglica i preko 100.000 boraca, ranjenika i putnika. Sasvim je razumljivo što se pri takvom obimu saobraćaja, i to u vodama gde Mornarica NOVJ nije imala prevlast na moru, nametala i njegoza zaštita, pri čemu su usvajana različita rešenja. Na kraćim ili manje opasnim vezama od Visa za Hvar, Lastovo i Palagruž, saobraćali su nenaoružani motorni jedrenjaci, bez zaštite. Na vezi za Kornatske otoke saobraćaj se obično obavljao u konvojima od 5 do 10 motornih jedrenjaka pod zaštitom jednog ili više naoružanih brodova i patrolnih čamaca. Pošto nije bilo moguće formirati konvoje od brodova istih brzina, događalo se da se konvoj noću rasturi, jer bi brži brodovi pohnali prema određištu, a sporiji zaostajali. Rešenje je nađeno u međusobnom povezivanju 3—4 broda prema snazi motora. Pokazalo se da je tegljenje moguće i pri uzburkanom moru. Mesto naoružanog broda nalazilo se obično na čelu konvoja ili bočno u pravcu najverovatnijeg nailaska neprijatelja.

Pored bliske zaštite, konvoji su ponekad štice i patrolama čiji je zadatak bio da spreče izbijanje neprijateljskih brodova na komunikaciju gde se odvijao saobraćaj. Međutim, ovakav način zaštite bio je redak, jer brodovi nisu imali dovoljnu brzinu da efikasno prekriju šire područje i sustignu brodove koji bi se probili do komunikacije.

Na najopasnijim vezama, koje su izbijale neposredno na obalu, saobraćali su naoružani brodovi i patrolni čamci pojedinačno, ili bi se teret sa obližnjih otoka prevezio na kopno čamcima na vesla. Mestu veze na neprijateljskoj obali prilazilo se uvek lagano da se bukom motora ne bi odala prisutnost broda. U tu svrhu bili su ugrađeni i posebni prigušivači na izduvnim cevima ili se preko otvora cevi stavljala vlažna krpa. Na brodu je za vreme približavanja obali sva posada bila na borbenim mestima. Neposredno prilazanje obali usledilo bi tek pošto se izmene ugovoreni signali sa kopnom. Vezivanje uz obalu obavljao je minimalan broj ljudi a ostali su se nalazili kod oružja. Isto tako je bilo i kod otplovljenja

ili udaljavanja od obale. Za čitavo vreme akcije vladala je potpuna tišina, a za najpotrebnije dogovaralo se šapatom.

Kad je veza održavana u uvalicama, sasvim pored neprijateljske komunikacije, posebni osmatrač imao je zadatak da motri i osluškuje na ulazu u uvalu. Na ovaj način nekoliko puta su otkriveni neprijateljevi ratni brodovi, te je izbegnut susret i kompromitovanje mesta veze.<sup>1</sup>

U borbi protiv neprijateljskih aviona »roda«, koje su Nemci koristili za napade na partizanske luke, sidrišta i komunikacije, primećeno je da pasivna sredstva zaštite (kamuflaža) ne pomažu, već da je najbolje sredstvo odbrane što pre otvoriti vatru sa broda ili sa visova iznad uvale gde je brod usidren.

Posebne mere za protivpodmorničku i protivtorpednu odbranu na maršu nisu preduzimane, jer su partizanski brodovi za neprijateljeve podmornice bili nerentabilni ciljevi. Ni protivminska odbrana, sve do jeseni 1944. godine, nije partizanskim brodovima stvarala posebne probleme, jer Nemci nisu postavljali nova minska polja, a položaj starih polja je partizanima bio poznat. Međutim, problem protivminske odbrane postao je akutan kada se težište mornaričkih dejstava pomerilo na područje Kvarnerskih otoka. Partizanska obaveštajna služba prikupila je dosta podataka o položajem nemačkim minskim poljima i plovnim putevima, ali su pri svemu tome partizanski brodovi često vozili preko mina. Ipak, zbog malog gaza ili ratne sreće, gubici nisu zabeleženi sve do 1. aprila 1945. godine kada je najveći partizanski naoružani brod »Crvena zvijezda«, nosivosti 180 tona, naišao na minu i potonuo. Pre početka i za vreme završnih operacija plovne puteve za kretanje desantnih konvoja otvarali su ribarski čamci koji su teglili improvizirane minolovke. Mada ovaj način čišćenja nije bio dovoljno pouzdan, samo je jedan od partizanskih brodova tokom završnih operacija naišao na minu.

Na osnovu svega što je izneto može se zaključiti da je svoj osnovni zadatak u ratu, zaštitu sopstvenog saobraćaja, Mornarica NOVJ uspešno rešila. Time je omogućila kopnenim jedinicama boravak i dejstva na otocima, a primorskom krilu IV armije brzi tempo napredovanja u završnim operacijama.

*Napadi na neprijateljev saobraćaj.* Ova dejstva, iako nikad nisu bila glavna, ipak zauzimaju značajno mesto u našem partizanskom ratu na moru. Sva ona bi se mogla svrstati u dve grupe: napade sa obale i napade s mora.

Specifični uslovi jadranskog vojišta — razučena obala, mnoštvo otoka i relativno uski plovni kanali, pružaju mogućnost da se brodovi koji saobraćaju duž istočne obale Jadrana, napadaju s kopna. Efikasnosti ovih napada doprinosili su i neki drugi činioци koji su plovne kanale činili još užim. Minska polja, koja su zatvarala prolaze između nekih otoka ili otoka i obale, imala su gotovo uvek prolaz uz jednu od obala, a jaka bura koja duva u zimskim mesecima prisiljavala je manje brodove da se drže što bliže obale. Zbog svega toga, osobito u periodu do kapitulacije Italije,

<sup>1</sup> Tih Vilović: *Iskustva i pouke iz NOR na moru, Mornarički glasnik* br. 4/1956.

napadi na saobraćaj sa obale bili su najčešći vid partizanskih dejstava. To se vidi iz sledeće uporedne tablice:

Vrsta napada	Do kapitulacije Italije		Posle kapitulacije		Svega	
	potopljeno (zaplenjeno)	oštećeno	potopljeno (zaplenjeno)	oštećeno	potopljeno	oštećeno
Sa obale	11	36	19	7	30	43
Sa mora	20	9	15	18	35	27

Ukupan broj brodova zaplenjenih (potopljenih) napadima s mora bio je veći od broja brodova koji su savladani napadom sa obale. To je sasvim razumljivo kada se ima u vidu da je napadom sa obale moguće zapleniti brod samo ako ovaj pod pritiskom vatre okrene prema obali i preda se. Ali, ako nastavi vožnju, nema nikakvih mogućnosti da bude zaustavljen, sem nekim srećnim pogotkom u motor. Veći broj oštećenih brodova od broja zaplenjenih u ovim napadima, svedoči da je neprijatelj češće bežao nego što se predavao.

Napade sa obale vršile su manje grupe partizana, naoružane obično puškama ili ručnim automatskim oružjem. Kada je trebalo uhvatiti neku ličnost za koju se znalo da će određenog dana putovati brodom, ili ako su se za to pružali povoljni uslovi, prepadi su vršeni i u lukama. Najuspešnija akcija ove vrste bila je zarobljavanje parobroda »Ika« (bivši Vis) a luci Živogošće u julu 1942. godine.

Izuzetno, za napade na neprijateljski saobraćaj korišćena su i artijerijska oruđa smeštena na kopnu. Tako je Prvi mornarički odred kraće vreme napadao neprijateljski saobraćaj jednim protivtenkovskim topom. U periodu posle kapitulacije Italije partizanske obalske baterije u području rta Ploče, na otocima Drveniku i Murteru, zabeležile su nekoliko uspeha protiv neprijateljskih brodova. Ovo se osobito odnosi na bateriju kod Drvenika koja je u oktobru 1943. zatvorila nemačkim brodovima pristup u Split sa severozapada i prisilila Nemce da jedno vreme hidroavionima snabdevaju svoje jedinice u Splitu, pošto su kopnene komunikacije bile pod kontrolom partizana.

Poseban vid dejstva sa obale bili su prepadi na neprijateljske brodove u nezaštićenim sidrištima. To su obično bile manje jedinice, partizanske straže<sup>2</sup> ili brodske posade koje bi se iskrcale sa broda ponevši ručno naoružanje. Ponekad su ovi prepadi sa kopna bili kombinovani napadima s mora, što je pružalo više sigurnosti da napadnuti brod ne pobegne. Među najveće uspehe postignute ovom vrstom dejstva spada zarobljavanje jako naoružanog nemačkog protivpartizanskog broda »Anton« (bivša »Bjanka stela«, odnosno naša »Crvena zvezda«).

Napadi s mora u periodu do kapitulacije Italije vršeni su isključivo ribarskim čamcima, na motor ili na vesla. Partizani bi se obično, prerušeni u ribare, približili neprijateljskom brodu i puškama prisiljavali posadu na predaju. Nekad, umesto ribarske mreže i sanduka s ribom, u čamcima bi se nalazile košare za grožđe, što je davalo utisak da se radi o zemljoradnicima. Specifičan slučaj predstavlja zarobljavanje motornog

<sup>2</sup> Partizanska jedinica koju su sačinjavali naoružani meštani.

jedrenjaka »Sofija« na kome je grupa golorukih ljudi iz Malog Iža sa-  
vladala naoružane italijanske vojnike i zaplenila brod. U Makarskom pri-  
morju, gde su dejstvovali Primorski vod i Prvi mornarički odred i gde  
su napadi na obalski saobraćaj bili veoma česti, lukavstva ove vrste nisu  
mogla uspevati. Tu su se partizani snalazili na drugi način — napadali su  
brodove čim bi im se za to ukazala povoljna prilika, ali bi se povlačili do  
najbliže uvala kada bi se pojavio u blizini neki italijanski ratni ili naoru-  
žani pomoćni brod.

Šteta koju su partizani nanosili italijanskom plovnom parku nije  
bila velika, ali su Italijani ipak preduzimali energične mere da spreče  
partizanske napade, pa su krajem avgusta 1942. počeli da opremaju pro-  
tivpartizanske brodove. To su bili motorni jedrenjaci, na prvi pogled ni-  
malo različiti od ostalih motornih jedrenjaka namenjenih obalskoj plo-  
vidbi. Posada im je bila sastavljena od civila i vojnika. Naoružanje im se  
u početku sastojalo od mitraljeza i nekoliko pušaka, a kasnije su dobili  
i top kalibra 20 mm. Kormilarnica je bila zaštićena debelim daskama, a na  
palubi su bili podignuti bunker i od dasaka i vreća s peskom odakle su  
gađali vojnici.

Uporedo sa opremanjem ovih brodova Italijani su u septembru na-  
redili da manji brodovi na prolazu kroz Makarsko primorje plove u kon-  
vojima i da se na jedan od najbržih brodova u konvoju ukrcava oružana  
pratnja. Kada su partizani u dva uzastopna dana na prelasku iz 1942. u  
1943. godinu zaplenili u Makarskom primorju 6 motornih jedrenjaka, Ita-  
lijani su naredili da u području između istočnog dela Hvara i kopna pa-  
troliraju ratni brodovi za vreme prolaska konvoja.

Da bi se stečenim iskustvima u borbi protiv partizana na moru upo-  
znala sve zainteresovane jedinice, Komanda italijanske ratne mornarice  
u Dalmaciji izdala je 10. aprila 1943. *Uputstva za borbu protiv partizana  
na moru* (Direttive sulla guerriglia antipartigiana in mare). U ovoj knji-  
žici su izloženi politički i emocionalni motivi partizanske borbe na moru,  
sredstva i taktika kojom se partizani služe, a potom se nabrajaju i obja-  
šnjavaju mere za borbu protiv partizana. Uputstva su dokument od prvo-  
razrednog značaja, jer Italijani u njima priznaju, nedvosmisleno i preci-  
zno, partizanski rat na moru sa svim varijantama njegovog vođenja.

Mere koje su Italijani preduzeli za zaštitu svog saobraćaja znatno  
su otežavale partizanima napade s mora, ali ih nisu potpuno onemogućile.  
Sredinom aprila 1943. godine, leut »Proleter« sa posadom od 5 naoružanih  
partizana, napao je u Neretljanskom kanalu konvoj od desetak motornih  
jedrenjaka i uspeo, posle teške borbe, da zapleni jedan brod ovog kon-  
voja. Italijani su posle ove akcije započeli sa brutalnim čišćenjem otoka.  
U tome poslu zatekla ih je i kapitulacija.

U periodu nemačke okupacije jadranske obale prepade na saobraćaj  
vršili su pretežno patrolni čamci. No, koliko je ovaj vid dejstava u odnosu  
na zaštitu sopstvenog saobraćaja bio sekundaran, svedoči činjenica što je  
došlo samo do dva sukoba kada su partizanski brodovi specijalno isplovili  
radi napada na nemačke brodove. Što je pri svemu tome napadima s mora  
bilo zaplenjeno odnosno uništeno 15, a oštećeno 18 brodova, može se pri-  
pisati pomoći stanovništva, koje je, iako nije bilo uključeno u neku orga-  
nizovanu obaveštajnu mrežu, svoja zapažanja uvek saopštavalo nadlež-  
nim licima ili komandama. Čim bi u neku od obližnjih uvala na otocima

uplovio kakav neprijateljski brod, partizani bi o tome bili odmah obavješteni.

Napadi na saobraćaj vršeni su najčešće grupom od dva broda i izvršavali se zarobljavanjem, potapanjem ili bez konačne odluke. Objekti partizanskih napada bili su slabije naoružani motorni jedrenjaci. U nastojanju da ih zaplene sa što manje oštećenja, partizanski čamci su obično posle prvih rafala ili metka ispaljenog pred pramac neprijateljskog broda, pozivali neprijateljski brod na predaju. To je ponekad uspevalo, ali je povećavalo rizik. Jednom su Nemci, fingirajući predaju, otvorili vatru sa najkraćeg rastojanja i ranili nekoliko članova posade partizanskog broda. Inače lukavstva koja su primenjivana u periodu do kapitulacije Italije (ribarske mreže, košare za grožđe i sl.) nisu više bila moguća. Naoružani brodovi i patrolni čamci Mornarice NOVJ nosili su uočljive oznake svoje pripadnosti i namene, pa kod neprijatelja nije moglo biti zabune. Iznenadjenje se postizalo time što su prepađi vršeni pretežno noću, a vatra obično otvarana na udaljenosti manjoj od 200—300 metara.

Poseban vid dejstva protiv neprijateljskog saobraćaja predstavljalo je polaganje mina na pomorskim komunikacijama. U tu svrhu korišćene su sidrene mine vađene iz starih jugoslovenskih ili italijanskih minskih polja. Od tih mina je jedan parobrod bio teže, a jedna peniša lakše oštećena.

Kao Italijani, i Nemci su došli do zaključka da su im ratni brodovi nepodesni za borbu protiv partizanskih brodova, odnosno da je njihova upotreba neekonomična. Tako su i oni pristupili opremanju protivpartizanskih brodova. Po izgledu su to bili bezopasni motorni jedrenjaci, a u stvari veoma jako naoružani brodovi, sposobni da se uvlače u uvale koje su koristili partizanski brodovi. Međutim, kada je prvi od tih brodova, »Anton«, bio savladan od partizana, Nemci su izgubili početno oduševljenje za brodove ove vrste, pa ih nisu izgradili u većem broju — svega desetak do kraja rata. Da je ovih brodova bilo više i da su korišćeni u skladu sa prvobitnom namenom, nesumnjivo je da bi predstavljali veoma opasnog protivnika partizanskim brodovima.

Ni značaj koji su za uspeh partizanskog ratovanja imali raznovrsni i mnogobrojni obaveštajni podaci nije Nemcima izmakao iz vida. Kad god su bili u mogućnosti, oni su stanovništvo sa otoka iseljavali, a neke otoke su potpuno iselili. U tim slučajevima partizani su na otoke ubacivali svoje obaveštajne grupe. Upravo zahvaljujući tako razvijenoj obaveštajnoj mreži, svi pokreti Nemaca bili su zabeleženi, a uvid u situaciju ažuran i tačan. To je i savezničkoj avijaciji, baziranoj na italijanskim aerodromima, i odrede torpednih čamaca, baziranoj u našim vodama, znatno olakšalo zadatke i doprinelo njihovom veoma povoljnom bilansu i dejstvima protiv nemačkog saobraćaja.

*Zaštita obale.* U toku 1941. godine nije bilo slobodnih teritorija koje bi se neposredno oslanjale na obalu Jadrana, ali su na obroncima Velebita, Kozjaka, Mosora, Orjena, Lovćena i Rumije dejstvovali partizanski odredi. Prva slobodna teritorija, koja je zahvatila i deo jadranske obale, bila je obrazovana polovinom 1942. na području Biokova. Slobodna teritorija u Makarskom primorju bila je ujedno, u periodu do kapitulacije Italije, jedina slobodna teritorija što se protezala uz morsku obalu, koja



je branjena od napada s mora i sa koje su vršeni sistematski napadi na neprijateljski obalski saobraćaj. Njena površina bila je oko 200 km<sup>2</sup> (dužina oko 20 km, dubina oko 10 km) a uključivala je sve luke u Makarskom primorju od Tučepa do mesta Gradac. Ovu teritoriju branile su jedinice na Biokovu, a od početka 1943. i Prvi mornarički odred.

Otoci, pogotovu oni manji, nisu bili podesni za dejstva većih partizanskih odreda, jer su pružali ograničene uslove za manevar, jedne od bitnih karakteristika dejstava partizanskih jedinica. Zbog toga su dobrovoljci sa otoka odlazili na kopno i tamo stupali u partizanske jedinice. Na otocima su ostajali samo partizanski logori, a od polovine 1942. godine počinju da se formiraju na njima partizanske čete (na Braču, Hvaru, Korčuli) i stvaraju poluoslobodene teritorije.

Partizanski čamci, po svom kvalitetu i broju u periodu do kapitulacije Italije, nisu mogli odigrati nikakvu značajniju ulogu u zaštiti obale. Uspeši u odbijanju neprijateljskih desantnih prepada na oslobođenu teritoriju mogu se isključivo pripisati partizanskim jedinicama koje su sa obalskog ruba pružale otpor iskrcavanju. Osnovni oblik učešća partizanskih čamaca u zaštiti obale bio je u ovom periodu prevoženje morem radi izvlačenja vojnih jedinica i ugroženog stanovništva iz neprijateljskog okruženja. To se događalo prilikom neprijateljskih ofanziva na slobodnu teritoriju kada su snažni koncentrični napadi s kopna bili praćeni napadima iz vazduha i s mora, a proboj prema unutrašnjosti zemlje iziskivao velike žrtve.

Posle kapitulacije Italije, kada su naše jedinice držale i branile obalu, zatim posle uspostavljanja baze na Visu i kasnije na Istu, naoružani brodovi izvršavali su kraće vreme izvesne zadatke u sklopu organizacije odbrane obale. Naravno, tim slabo naoružanim čamcima i brodovima nisu se mogli poveriti neki krupniji zadaci, ali se njihovo učešće u aktivnoj odbrani obale i otoka pokazalo ipak korisnim. U nekoliko mahova, za vreme patroliranja, brodovi su svojim dejstvom sprečili iskrcavanje manjih desantnih snaga. Tako su u oktobru 1943. dva patrolna čamca odbila pokušaj nemačkog iskrcavanja na Pelješac sa šest gumenih čamaca i jednim motornim jedrenjakom. Mesec dana kasnije jedan patrolni čamac ošteti je u jednočasovnoj borbi nemački motorni jedrenjak koji je prevezio trupe na Pelješac i prisilio ga da se povuče. U severnom Jadranu, jedan drugi patrolni čamac je napao naoružani neprijateljski parobrod koji je prevezio trupe iz Karlobaga na otok Pag i prisilio ga da se pod zaštitom dimne zavesе vrati u polaznu luku.

U periodu borbi za obalu, do polovine januara 1944. godine, partizanski brodovi vršili su obimna prevoženja vezana za odbranu obale. Najveći uspeh zabeležen je u decembru 1943. godine kada su brodovi Mornarice NOVJ prevezli sa obale Makarskog primorja na Hvar i Brač nekoliko partizanskih odreda i brigada i znatan broj stanovnika — ukupno oko 15.000 ljudi, koji su se našli u okruženju.

Patrolna služba, radi zaštite rejona baziranja od prepada s mora, vršena je u vodama Visa, dok je opasnost od nemačkog napada bila akutna. Svake noći patrolni čamci su patrolirali duž čitave obale otoka sa zadatkom da slabije neprijateljske snage napadnu, a pred jačima se povuku u najbliže luke, uz obavezu da obaveste o nailasku neprijatelja.

Efikasnost ovog sistema nije mogla biti utvrđena u praksi, jer se Nemci nisu iskrcali na Vis. Patrolna služba s mora vršena je i u vodama severne Dalmacije kada su mornaričke snage prešle na otoke Ist i Molat.

*Napadi na obalu.* Osnovni vid dejstva partizanske mornarice u napadu na obalu bilo je sadejstvo jedinica kopnene vojske u desantima i desantnim prepadima. U periodu do kapitulacije Italije bilo je nekoliko manjih partizanskih akcija koje su imale izvesne karakteristike desantnih prepada. To su bili napadi na žandarmerijske i finansijske kasarne na Hvaru i poluotoku Pelješcu, jer grupe koje su izvršile ove napade, prevezle su se čamcima sa kopna.

U periodu posle kapitulacije Italije ovaj vid dejstva bio je osobito rasprostranjen. Posle partizanskih iskrcavanja na Cres i Lošinj i oslobođenja ovih otoka, nastupio je period kada su Nemci preuzeli inicijativu. Kao što je već rečeno, oni su do polovine januara 1944. zagospodarili obalom i poseli niz najvažnijih otoka. Ali pošto je u partizanskim rukama ostao jedan od njih — otok Vis, a pod kontrolom partizana čitav spoljni lanac dalmatinskih otoka, obostrano su se pružale povoljne mogućnosti za desantne prepade. Posedajući otoke, Nemci su u prvom redu imali pred očima potrebu da omoguće i obezbede saobraćaj komunikacijom duž obale od Trsta do albanskih luka. No, pošto je posle savezničkog iskrcavanja u Italiji i istočna obala Jadrana mogla postati područje obimnijih iskrcavanja, Nemci su morali da organizuju i jaku protivdesantnu odbranu. Iz tih neodložnih operativnih potreba, iz nesrazmera između potrebnih i raspoloživih sredstava i iz određenih vojnogeografskih uslova, iznikao je specifičan sistem protivdesantne odbrane.

Mesta podesna za iskrcavanje Nemci nisu uređivali za protivdesantnu odbranu tako da pruže otpor već na obalskom rubu. Za to nisu imali ni dovoljno ljudskih rezervi ni materijalnih sredstava. Umesto toga, oni su dominirajuće položaje na otoku organizovali za kružnu odbranu sa objektima poljske i polustalne fortifikacije uz masovnu primenu sredstava za zaprečavanje (bodljikave žice i mine). Prilazi položaju mogli su biti tučeni artiljerijom sa kopna ili susednih otoka, i to po unapred pripremljenim elementima za gađanje. Pri izboru tih dominirajućih položaja vodilo se računa da se u njihovoj blizini nalaze podesne luke ili uvale i to na onoj strani otoka koja je bliže obali. To je bilo važno zbog upućivanja pojačanja sa obale na napadnuti otok, a i radi lakšeg kontroli-sanja komunikacija duž obale. Zbog toga su gotovo svi nemački utvrđeni položaji na otocima i bili izgrađeni u blizini luka ili uvala okrenutih kopnu. Pošto su bili prisiljeni da žrtvuju najveće preimućstvo branioca — udar po napadaču u najosetljivijoj fazi desantne operacije, iskrcavanju i borbi za mostobran — Nemci su stekli drugo preimućstvo: prihvatili su borbu sa našim snagama na zemljištu koje je njima odgovaralo i koje je bilo zasićeno sredstvima zaprečavanja.

Sasvim je razumljivo što su se pri takvom sistemu odbrane izvesne snage mogle nesmetano iskrcati na jednom delu otoka i sve do početka napada ostati neprimećene. Ova činjenica, na prvi pogled, kao da je odigrala značajnu ulogu u svim partizanskim desantnim prepadima, imajući u vidu teškoće borbe za mostobran ako bi se trupe iskrcavale na posednutu obalu (obalski rub) motornim jedrenjacima uz neznatnu podršku neko-

liko malokalibarskih topova sa naoružanih ribarskih brodova. Međutim, da su Nemci svojim nedovoljnim snagama poseli obalski rub ili, u najmanju ruku, mesta podesna za iskrcavanje, zadatak naših jedinica ne bi bio nimalo teži: ili bi se, zahvaljujući mogućnosti dobijanja tačnih obaveštajnih podataka, pronašla ipak neka nebranjena mesta za iskrcavanje, ili bi se, uz pomoć ubačenih odnosno postojećih partizanskih snaga na otocima, pojedine otporne tačke prethodno likvidirale. Na kraju, veoma je verovatno da bi i vatrena moć partizanskih naoružanih brodova bila dovoljna da se učutka neka zaostala tačka otpora. Time bi se stvorili preduslovi za iskrcavanje, a dalji razvoj borbe na otoku ne bi ni izdaleka zahtevao tolike žrtve kao pri postojećoj organizaciji nemačke protivdesantne odbrane. Ta organizacija, za date uslove, predstavljala je za partizane najteži oblik koji im se mogao suprotstaviti.

U periodu od dolaska jedinica 26. divizije i Mornarice NOVJ na Vis pa do početka oslobođenja dalmatinskih otoka, tj. u periodu januar — avgust 1944, sa otoka Visa je bilo izvršeno 14 desantnih prepada u kojima je učestvovalo ukupno oko 10.000 vojnika 26. divizije za čije je prebacivanje bilo angažovano 65 motornih jedrenjaka, 15 desantnojurišnih čamaca i 32 ribarska i motorna čamca. Za osiguranje svih prevoženja upotrebljeno je 12 naoružanih brodova i 9 patrolnih čamaca. Gubici u ovim operacijama su iznosili 2 naoružana broda, 1 bolnički brod, 2 motorna jedrenjaka i 4 ribarska čamca, no samo polovina ovih gubitaka bila je posledica neprijateljskih dejstava.

Oslobođenje Dalmacije počelo je nizom desanata na okupirane otoke uz obalu, a kada se težište mornaričkih dejstava pomerilo na vode Hrvatskog primorja, započeli su sa otoka Ista desantni prepadi na Kvarnerske otoke. Najzad, u proleće 1945. godine, kombinovane operacije su bile zaključene nizom uspešnih desanata na Kvarnerske otoke i poluotok Istru.

\*  
\*   \*  
\*

More je medij u kome se čovek može kretati i živeti samo uz pomoć tehničkih sredstava. Kada je prisiljen da na njemu vodi i rat, onda zavisnost od tehničkih sredstava dolazi još više od izražaja. Partizanski ratni brodovi, spori i drveni, izgledali su bespomoćni u poređenju sa ratnim brodovima koje su Nemci koristili protiv partizana ili sa brodovima koje su saveznici imali na Visu. No, brod je sinteza ljudskih i materijalnih vrednosti. Dobra organizacija, sposoban komandni kadar, visok borbeni moral, majstorstvo u korišćenju i primeni raspoloživog naoružanja, smisao za improvizaciju, psihička otpornost i fizička izdržljivost, mogu u znatnoj meri kompenzirati materijalne slabosti. Uz aktivnu podršku čitavog primorskog stanovništva i uz vešto korišćenje prirodnih uslova ratišta, ove ljudske vrednosti došle su u partizanskom ratu na Jadranu do punog izražaja pa je borbena vrednost Mornarice NOVJ prelazila okvire najsmelijih procena njenih operativnih mogućnosti.

Jugoslovenska mornarica je nastala kao neophodan vid oružanih snaga kada su se jedinice NOVJ našle na obali i otocima, a Nemci nastojali da zagospodare tim područjem. Mornarica je snagama kopnene vojske, koje su se nalazile na otocima ili dolazile u situaciju da budu okružene na obalskom rubu, omogućavala da izbegnu uništavajuće udarce zahvaljujući baš svojim manevarskim mogućnostima. Zatim, preuzevši organizaciju i sprovođenje snabdevanja materijalom iz savezničke pomoći, ona je dala i s te strane značajan doprinos opštim ratnim naporima za oslobođenje zemlje.<sup>3</sup> Najzad, iskustvo Mornarice NOVJ pokazuje da za okupirane narode koji žele da se bore za svoju slobodu, nema bezizlaznih situacija.

Kapetan bojnog broda  
Jovan VASILJEVIĆ

---

<sup>3</sup> Doprinos Mornarice NOVJ u narodnooslobodilačkom ratu pozitivno je ocenjen i u stranim publikacijama. U časopisu Nemačke Savezne Republike *Marine Rundschau*, br. 3/1963, Jürg Meister piše: »Jugoslovenski naponi na moru 1942—1945. zaslužuju potpuno pozitivnu ocenu jer su te pomorske snage morale biti bukvalno stvarane od čamaca na vesla, tako da je u njima jedva bilo istinskih brodova za rat, čak kada su u pitanju i vrste najmanjih ratnih brodova. No, pametnim operativnim ograničavanjem na zadatke koji su se raspoloživim sredstvima mogli savladati, većom i agresivnom taktičkom upotrebom slabo naoružanih i sporih partizanskih brodova, i, najzad, zahvaljujući praktičnoj, gipkoj i jednostavnoj organizaciji mornarice, mogao je problem saradnje sa armijom na zadovoljavajući način biti rešen«.