



Split je obranjen! Polaganje mina ispred ratne luke Lora u rujnu 1991. godine

Sredinom 1991. godine u Splitu se osjetila klima ratnih zbivanja prenesena iz unutrašnjosti zemlje. Flota Jugoslavenske ratne mornarice (JRM), čija je najveća koncentracija bila u splitskoj luci Lora, prešla je, u kolovozu 1991. godine, na ratnu organizaciju. To znači da je JRM provodila blokadna djelovanja protiv hrvatskih luka te sprječavala svaku komunikaciju s drugim lukama i otocima.

Splićani su uskoro upoznali djelovanje JRM-a putem Taktičke grupe (TG) Kaštela, sastava: jedan Veliki patrolni brod (VPBR), jedna raketna topovnjača (RTOP), dva raketna čamca (RČ), više torpednih čamaca (TČ) te jedan patrolni čamac (PČ) i nekoliko desantno jurišnih čamaca (DJČ).

TG Kaštela bila je stacionirana u Splitskom zaljevu, a posebno se okomila na ciljeve u Kaštelima, gađajući: elektro, ptt i vodnu infrastrukturu, kao i prijenosnike RTV signala. Borbena djelovanja izvodila je topovskim udarima po izabranim ciljevima, pri tom ne štedeći

stambene i društvene objekte. U svojim djelovanjima TG Kaštela oslanjala se na ratnu luku Loru, na skladište goriva u sv. Kaji, kao i na brojne druge vojne objekte u Splitu i okolici.

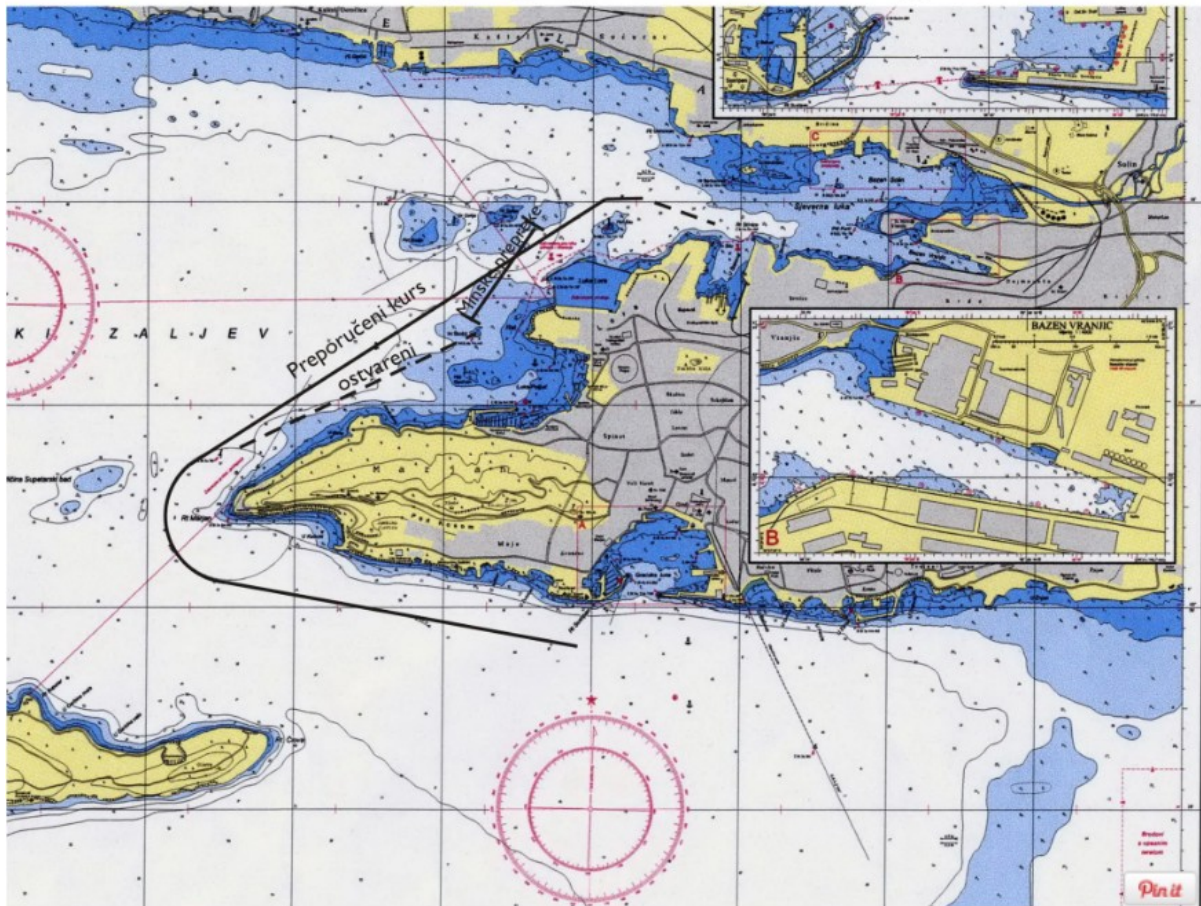
Razmišljanja o izolaciji ratne luke Lora počela su znatno ranije. Tadašnji sekretar za Narodnu obranu grada Splita, magistar Mladen Bujas, okupio je ekipu koja je bila u stanju zapriječiti ratnu luku Loru i time ograničiti djelovanje TG Kaštela.

U prvo vrijeme razmišljalo se o zaprječivanju ulaza u luku Lora, potonućem nekog trgovačkog broda iz rezališta u sv. Kaji, koji bi se doveo pred samu luku i tu naslonio na ulazne lukobrane luke gdje bi, aktiviranjem eksplozivnih naboja, bio potopljen. Za tu svrhu nađen je i odgovarajući brod, koji se nalazio u sv. Kaji, i koji je imao relativno ispravan pogon i upravljačke uređaje te se otpočelo s pripremom za zaprečavanje. U provedbi ove zamisli na raspolaganju je bio splitski škver koji je trebao napraviti potrebne radove na brodu i luka Ploče koja je trebala dostaviti eksploziv.

Uskoro su se ratna zbivanja ubrzala, posebice osnutkom Hrvatske ratne mornarice (HRM) 12. rujna 1991. godine, kada je Odlukom predsjednika RH **dr Franje Tuđmana** admiral **Svetozar Letica** određen zapovjednikom HRM-a, sa zadaćom da što prije ustroji HRM i otpočne s bojnim djelovanjima. Najpriječa zadaća koje je stajala pred HRM-om bila je borba za slobodu pomorskih komunikacija (uzdužnih i poprječnih) na cijelom hrvatskom dijelu Jadranskog mora.

Uskoro se odustalo od zaprečivanja Lore potapanjem broda, jer je operacijom Zelena Tabla Male Bare (14. – 16. rujna) u Pločama zarobljen cijeli garnizon s bogatim ratnim plijenom. Između ostalog, u Pločama se nalazilo skladište podvodnih mina u uvali Tatinja. One su, po ocjeni Zapovjednika HRM-a, bile najpogodnije za zaprječivanje ratne luke Lora.

Shema manevra polaganja mina 24.09.1991 god.



Mineri HRM-a ušli su u skladište koje su detaljno pregledali i uklonili postavljene zamke koje su mogle izazvati eksploziju mina i cijelog skladišta te su pristupili njegovom borbenom i fizičkom osiguranju. Ispred luke Ploče dežurala je druga TG JRM-a „Ploče“ (sastava jedan RTOP, dva RČ i nekoliko minolovaca).

Posebno je bila aktivna topovnjača koja je često granatirala luku i sam grad Ploče, iako su u Pločama još živjele obitelji jugomornara. U samu luku Ploče nije se moglo ući jer je ulaz u luku bio zapriječen debelom sajlom, koja je bila vezana za jedan kraj ulaza u luku, a drugi kraj bio je vezan za manevarsku lokomotivu. Prilikom približavanja raketne topovnjače ulazu u luku, lokomotiva, skrivena iza brda antracita, nategla bi čelični konop koji je efektno iskakao iz mora i priječio svaki pristup luci.

Zapovjednik HRM-a odlučio je da se podvodnim minama zapriječi ulaz u Kaštelanski zaljev, na način da se mine polože od istočnog rta Čiovo prema plaži Kašjuni na Marjanu, gdje je postavljena topnička bitnica.

Jadrolinija je na zahtjev HRM-a, ne znajući detalje zadaće, dala svoj najnoviji trajekt „Vladimir Nazor“. No, kad je posada vidjela da se na trajekt ujutro (u 4.00 sati, 23. 9. 1991.)

ukrcavaju podvodne mine, bili su ne malo iznenađeni. Ipak, kao pravi profesionalci bili su spremni za izvršenje postavljene zadaće polaganja mina.



Za provedbu te zadaće na brod su se, pored stalne posade, ukrcali: taktički zapovjednik (u činu kapetana fregate iz bivše JRM, s mjesta načelnika Minsko protuminske katedre u CVVŠ „Maršal Tito“), tri minska instruktora, i 10 mornara – dragovoljaca koji su osiguravali samo polaganje.

Sama zamisao manevra polaganja bila je jednostavna. Trajekt je imao dosta složen sustav upravljanja brodom, koji se kod nedovoljno vještih zapovjednika kvario pa se odustajalo od putovanja. Tako je zamišljeno da bude i sada. Trajekt se redovnom linijom uputio prema o. Braču, a čim se prošao rt Čiova, radiom je javljeno lučkoj upravi da brod ima problema s upravljačkim uređajem te da se vraća u polaznu luku.

Pri povratku trebao je položiti mine na planiranoj lokaciji. Već u to vrijeme trajektu se na malu udaljenost približio jedan TČ iz TG „Kaštela“, koji je pratio trajekt i motrio što se radi.

Vidjevši da TČ ne odustaje od praćenja, zapovjednik minera odlučio je da se odustane od polaganja i brod se vratio u polaznu luku.

Međutim, od polaganja se ipak nije odustalo. U Jadroliniji je uspostavljen ratni štab (stožer) na čijem je čelu bio umirovljeni kapetan fregate, koji se skinuo iz JRM-a i kasnije bio zapovjednik na trajektima. Uz njega je bio još jedan član, isto tako dugogodišnji zapovjednik na trajektima Jadrolinije. Kako su se ljudi iz HRM-a i Jadrolinije osobno dobro poznavali lako su uspostavili potrebnu komunikaciju za provedbu zadaće. Za iduću zadaću određen je trajekt „Gradac“, koji je bio pred otpisom (rashodom), ali je bio pogodan za zadaću polaganja mina. Imao je visoke bokove, dosta debele limove na bokovima i podvodnom dijelu te vrata na obje strane trajekta.



Trajekt Gradac

Ovaj puta promijenjena je i pozicija polaganja. Određeno je da se mine polože neposredno ispred luke Lora, niti 200 metara od ulaza u luku. To je bila zamisao samog zapovjednika polaganja pa se admiral Letica brzo složio s tom idejom, uz napomenu da će svim sudionicima ove smjele akcije trebati i – sretna zvijezda!

Planirano je da trajekt „Gradac“ plovi po ruti za brodogradilište Split. Ruta trajekta vodila je uz samu luku Lora, a kod polaganja trajekt je trebao samo malo promijeniti kurs, položiti mine na planiranom mjestu i nastaviti prema škveru. Zamisao je bila da se u popodnevnim satima radiom javi lučkoj upravi kako će se trajekt Gradac, u ranim jutarnjim satima, prebazirati u škver radi potrebnog popravka glavnog stroja. Pri toj plovidbi asistirat će mu jedan remorker koji će ga dotegnuti do škvera.

Tako je i bilo napravljeno. Navečer su ukrcane mine na trajekt, uz napomenu da je iz Ploča stiglo pored postojećih 10 mina na raspolaganju, još 10 mina. Ove mine bile su nepotrebne i predstavljale su samo teret i produženje polaganja ispred Lore. Zapovjednik polaganja htio je te mine vratiti u neko skladište, ali kako je već bila noć, više nitko nije mogao zaprimiti ove mine. Tako je trajekt „Gradac“ neplanirano na sebi nosio 20 mina, spremnih za polaganje ispred luke Lora.

Trajekt „Gradac“ je na zadaću polaganja mina isplovio u rano jutro u 4.30 sati. Ovaj sat namjerno je izabran jer je u to vrijeme svitala zora. Od najstarijih vremena vrijedi iskustvo da se u zoru oči stražara same okreću prema izlasku sunca. Pri samom polaganju i trajekt i remorker nalazili su se zapadno od luke i time su bili u mraku, zaklonjeni od pogleda stražara.

Remorker je bio privezan na desnom boku trajekta „Gradac“ i on je skrivao sam čin polaganja mina. Kada bi mine pale u more, s obale se nije vidio pljusak vode, a buka strojeva kamuflirala je same zvukove polaganja. Desetorica vojnika iz osiguranja uvelike su pomogla da se ovako veliki broj mina položi bez problema i na vrijeme. Cijeli proces polaganja mina prošao je srećom nezapaženo od stražara u Lori, koji su stražarili na nekoliko topničkih bitnica (baterija) i trajekt je nastavio planiranu plovidbu do škvera gdje je uskoro pristao.

Po uplovljenju u škver u 5.30 sati, otpušten je remorker koji se vratio u polaznu luku, a trajekt „Gradac“ se nakon hinjenog popravka stroja, vratio u 10.30 sati. Kad je bio u povratku pred ulazom u trajektnu luku, na radiju je čuo obavijest da je ispred luke Lora barkasa JRM-a naišla na podvodnu minu i potonula. Time je označeno postojanje ove prepreke i dana jasna poruka brodovima JRM-a da više ne mogu koristiti ratnu luku Lora za svoje logističke potrebe. Brodovi JRM-a više nikada nisu uplovili u Kaštelanski zaljev, a iz Lore nikada više topovi nisu tukli po Splitu. A zadnja epizoda s TG „Kaštela“ odigrala se 15. studenog 1991. kada je u bici za Split, ova grupa protjerana iz splitskog akvatorija u kojemu se više nikada nije pojavila.

Pripadnici JRM-a u Lori i ne samo oni, bili su uvelike iznenađeni drskošću hrvatskih минера. Bili su naprosto konsternirani i zatečeni novonastalom situacijom. Do tada bahati i osorni, vjerujući da mogu napraviti što žele, bili su sabijeni u bazu Lora i od tada su morali slušati zapovijedi admirala Letice o svom budućem ponašanju i vremenu napuštanja Lore. Tako su se naponi pri polaganju ove minske prepreke u svemu isplatili, a минери HRM-a i posade Jadrolinije stjecali su prvo pravo ratno iskustvo.

PIŠE: Stjepan Bernadić – Kula, a za apl umirovljeni kapetan bojnog broda; ratni zapovjednik „Odjela za podvodna djelovanja HRM“

P.S. *Na naslovnoj fotografiji je podmornica JRM 'Tisa' iz klase Una. Izgrađena je 1983. Odvezena je u Crnu Goru i tijekom 90-ih konzervirana. Predana je Sloveniji te izložena u muzeju "Park vojaške zgodovine Pivka".*

JRM je je 1991. godine imala 11 aktivnih podmornica i većina je nosila ime po rijekama. U **Klasi Una** bile su podmornice – Tisa, Una, Soča, Zeta, Vardar i Kupa. U Klasi Sava bile su Sava i Drava. Tri podmornice bile su iz **klase Heroj** – Heroj, Junak i Uskok. Dvije podmornice iz klase Sutjeska (Sutjeska i Neretva) već su bile povučene iz upotrebe.

Sve podmornice, osim Zete, preuzela je (ukrala) Crna Gora. Zeta je ostala u Hrvatskoj, uvedena u sastav HRM pod nazivom P-01 Velebit, a kasnije povučena iz upotrebe. Sve su izgrađene u Brodogradilištu specijalnih objekata u Splitu, jedno su Sutjeska i Neretva izgrađene u Brodogradilište Uljanik.