

KAŽIMIR PRIBILOVIĆ

## POMORSKI SAOBRAĆAJ U HRVATSKOM PRIMORJU OD OSNIVANJA II POS-a DO KRAJA 1943. GODINE

Jedan od osnovnih zadataka Mornarice NOVJ bio je održavanje pomorskog saobraćaja unutar akvatorije svakog pojedinog pomorsko-obalskog sektora i između sektora, odnosno sektora i Visa. Poseban je oblik pomorskog saobraćaja bilo uspostavljanje i održavanje veza s teritorijem koji je bio pod kontrolom neprijatelja. Pomorske partizanske veze tokom NOR-a bile su specifičan vid borbenog djelovanja, posebno u periodu do kapitulacije Italije, iako je njihov obim u početku bio relativno skroman. Nakon kapitulacije Italije sistemom pomorskih partizanskih veza bila je obuhvaćena praktično cijela naša obala i otoci.

O pomorskom saobraćaju tokom NOR-a do sada je relativno malo pisano, uglavnom zbog nedostatka izvora. Problem se ogleda i u tome što ni direktni učesnici još uvijek nisu na papir stavili svoja sjećanja na te događaje. Zato je i ovaj članak samo prilog, odnosno nastojanje da se što više rasvijetle zbivanja koja se odnose na pomorske partizanske veze u Hrvatskom primorju poslije kapitulacije Italije.

### *Formiranje II pomorsko-obalskog sektora Mornarice NOV*

Uspostavljanje jedinica Mornarice NOVJ u Hrvatskom primorju započelo je neposredno nakon objavljene kapitulacije Italije. Kako je ovaj dio obale prema Rimskim ugovorima pripadao NDH, na njemu je postojala mreža lučkih ustanova vezanih za Lučko zapovjedništvo u Crikvenici. Kada je 8. rujna doznao za kapitulaciju Italije, komandant zapovjedništva, kapetan korvete Juraj Bonačić pozvao je istu večer oko 19,30 sati sve oficire, podoficire i lučke službenike, od kojih su neki već surađivali s NOP-om, te im izjavio da prekida svaku vezu sa NDH, i da se priključuje NOVJ. Svi prisutni su jednoglasno prihvatili njegovu izjavu i kolektivno stupili u redove NOVJ. Dotadašnje zapovjedništvo je odmah počelo da djeluje kao komanda partizanske mornarice bez obzira što nije dobijeno nikakvo službeno odobrenje od nadležnih komandi NOVJ.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Arhiva Vojnoistorijskog instituta (u daljem tekstu A-VII) Beograd, kutija 105 B, br. 36/1—2.

Tokom 9. rujna bivše zapovjedništvo je reorganizirano, pa je u sastavu nove komande uspostavljena sekcija za ratnu mornaricu i sekcija za trgovačku mornaricu. Obje su se počele odmah baviti poslovima vezanim za operativnu službu i pomorski saobraćaj.

Poslije obavljenih pregovora između predstavnika štaba 3. brigade 13. primorsko-goranske divizije i komande talijanske 14. obalne brigade do podne 10. rujna razoružane su u Crikvenici talijanske jedinice. Istu je večer u grad došao štab 3. brigade, čiji je komandant sankcionirao odluku osoblja bivšeg zapovjedništva da se uspostavi Komanda mornarice NOV i PO.<sup>2</sup>

Polovinom rujna boravio je službeno na Primorju član Glavnog štaba Hrvatske Srećko Manola da bi se upoznao sa postojećom situacijom. Budući da je mornarica već praktično postojala, predložio je Glavnom štabu Hrvatske da ona osim organiziranja i zaštite pomorskog saobraćaja preuzme i obranu obale. Štab se složio s njegovim prijedlogom, pa je 24. rujna izdana naredba o formiranju Komande mornarice za Hrvatsko primorje i Istru, čija se nadležnost prostirala i na sve otoke Kvarnerskog zaliva, zatim Rab i zaključno Pag.<sup>3</sup>

Konačno 29. rujna Glavni štab Hrvatske potvrdio je Bonačija za komandanta i odobrio predloženu organizaciju komande uz manje izmjene. Od tada je službeni naziv bio Komanda narodnooslobodilačke mornarice za Hrvatsko primorje i Istru. Ujedno je ona izuzetna iz podčinjenosti štabu 13. primorsko-goranske divizije i direktno podređena Glavnom štabu Hrvatske.<sup>4</sup>

Vrhovni štab NOV i POJ izdao je 24. listopada naredbu o formiranju Mornarice NOVJ. O tome je istog dana izviješten Glavni štab Hrvatske preko radio-stanice 8. korpusa. Već u tom prvom obavještenju naglašeno je da će se uspostaviti pet pomorskih obalnih sektora. Područje Istre i Hrvatskog primorja od Tržiča do linije Starigrad—Rab označeno je kao I pomorski obalni sektor (primorsko-istarski).<sup>5</sup>

Vijest o formiranju Mornarice NOVJ stigla je u Novi, gdje je tada bilo sjedište Komande narodnooslobodilačke mornarice za Hrvatsko primorje i Istru, 28. listopada kada je kurir Glavnog štaba Hrvatske donio spomenutu depešu. U međuvremenu štab Mornarice NOVJ je obalno područje od Soče do Bojane podijelio na četiri pomorska obalna sektora. Kako su u svakom od tih sektora već postojale mornaričke jedinice, odnosno komande, to se nova organizacija počela odmah sprovoditi. Dotadašnja Komanda narodnooslobodilačke mornarice za Hrvatsko primorje i Istru pretvorila se u štab I pomorskog obalnog sektora, a Bonači je postavljen za komandanta. Već 29. listopada štab I pomorskog obalnog sektora šalje izvještaj o stanju i organizaciji sektora.<sup>6</sup>

Međutim, zbog izduženosti jadranskog pomorskog vojišta podjela istočne obale od Soče do Bojane na svega četiri sektora nije bila najbolje rješenje. Zbog toga je 10. studenoga štab Mornarice NOVJ izvršio novu podjelu i umjesto četiri podijelio je obalu na šest pomorskih obalnih sektora: I POS (tršćanski), II POS (kvarnerski), III POS (zadarsko-šibenski), IV POS (split-

<sup>2</sup> Isto. To je bio prvi naziv novoformirane mornaričke komande.

<sup>3</sup> A—VII, k. 106, br. 21—2.

<sup>4</sup> A—VII, k. 104 A, br. 45—2. Za zamjenika komandanta je postavljen Ljubo Dorčić, dok politički komesar još nije bio određen.

<sup>5</sup> A—VII, k. 201, br. 1/1—8.

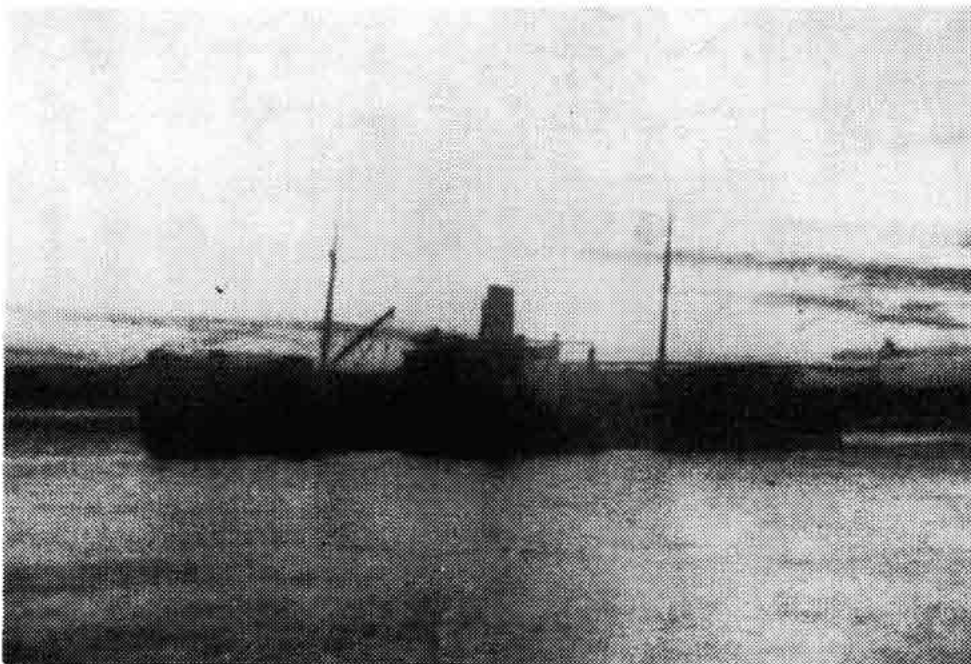
<sup>6</sup> A—VII, k. 105 B, br. 25—4.

ski), V POS (pelješki) i VI POS (bokokotorski). Područje II pomorskog obalnog sektora obuhvaćalo je teritorij od Limskog kanala do linije otok Grujica — otok Dolfin — sredina Paškog kanala — rt Vranjak (jugoistočno od Jablanca). Južna granica sektora ubrzo je promijenjena pa je bila: otok Grujica — otok Moravnik — sredina kanala između otoka Maun i otoka Pohlib — kanal Povljana — prolaz Ljubač — rt Stara Kula u Velebitskom kanalu. U vezi s ovom novom podjelom dotadašnji I sektor preimenovan je u II pomorski obalni sektor i ujedno podređen štabu Mornarice NOVJ. Tako je najzad provedena organizacija pomorskih obalskih sektora koja će uz manje izmjene ostati na snazi sve do ožujka 1945. godine.<sup>7</sup>

Štab sektora je postepeno prilagođen novoj organizaciji i formaciji, iako se osjećao nedostatak potrebnih kadrova, naročito političko-partijskih rukovodilaca. Za političkog komesara sektora postavljen je Branko Mamula, koji je 4. studenog preuzeo dužnost. Bez obzira na sve poteškoće štab II POS-a je kao samostalna mornarička komanda ubrzo postao osnovni nosilac borbe na moru u Hrvatskom primorju.

#### *Prikupljanje i opremanje brodova*

Neposredno nakon kapitulacije Italije već 10. rujna obustavljen je sav promet na moru, pa je naređeno da se svi postojeći motorni brodovi stave na raspolaganje NOVJ. Parobrodi koji su do tada održavali redovne putničko-teretne pruge koristila je talijanska vojska. Njima su prebacivane njihove jedinice iz Senja, Novog, Crikvenice i drugih garnizona u Rijeku.



Sl. 148 — Parobrod »Cetina« 1943. pred senjskom lukom na putu za Dalmaciju.



Sl. 149 — Parobrod »Istra« kojega su potopili njemački avioni u senjskoj luci 8. X 1943.

Prvi parobrod koji je preuzet u službu NOVJ bio je p/b »Makarska«. On je prevezio talijanske vojnike, ali je 10. rujna rekviriran pa je na njemu izvješena zastava sa petokrakom.<sup>8</sup>

Slijedećeg dana je iz Sušaka u Crikvenicu doplovio jedan brzi motorni čamac. On je odmah opremljen i naoružan jednim teškim mitraljezom i dva puškomitraljeza. Dobio je ime »Partizan I«. Također su iduća dva dana opremljena i naoružana dva privatna ribarska broda. To su bili tunolovci »Jadran« i »Marijan« mobilizirani u Crikvenici. Naoružani su sa po dva teška mitraljeza i dva puškomitraljeza. Njihova nova su imena bila »Partizan II« i »Partizan III«.<sup>9</sup>

U međuvremenu doplovili su iz Sušaka parobrodi »Cetina«, »Slavija«, »Senj« i »Lav«. S njima je vršena evakuacija materijala iz Sušaka i Kraljevice za Novi. Osim toga po raznim lukama oslobođenog teritorija popisano je oko 30 motornih jedrenjaka, zatim 20 većih i manjih ribarskih brodova i oko 20 motornih čamaca. Dio tih brodova odmah je upotrijebljen za evakuaciju zaplijenjenog ratnog materijala. Međutim, osnovni je problem bio u tome što su zalihe pogonskog materijala bile veoma male, pa se odmah morala uvesti stroga štednja.<sup>10</sup>

<sup>7</sup> A—VII, k. 516, br. 17/1—4. U službenim dokumentima naziv II POS počeo se upotrebljavati tek od polovine prosinca 1943. godine (A—VII, k. 2021, br. 14/4).

<sup>8</sup> A—VII, k. 105 B, br. 36/1—2.

<sup>9</sup> Isto.

<sup>10</sup> A—VII, k. 2020, br. 1/1—1. Tako su zalihe pogonskog materijala 19. rujna bile: 120 tona ugljena, 900 kg nafte, 1600 kg benzina i 1060 kg mašinskog ulja.

Kako se ubrzo postavio problem prehrane stanovništva, morali su se raspoređivati patrolni čamci »Partizan II« i »Partizan III«. S njih je skinuto naoružanje i ponovo stavljena ribarska oprema, pa su upućeni na ribolov. Umjesto »Partizana II« opremljen je i naoružan motorni brod koji je zaplijenjen na Lošinju. Također su mobilizirana dva motorna broda u Malinskoj koji su naoružani i opremljeni kao »Partizan III« i »Partizan IV«.<sup>11</sup>

Oko 11,20 sati 30. rujna uplovio je u Crikvenicu parobrod »Istria«. Taj su parobrod s teretom od 26 tona pšenice zaplijenili Nijemcima borci 3. bataljona 2. istarske brigade. Nakon što je brod zaplijenjen, na njega je kao pratnja ukrvano dvanaest boraca iz spomenutog bataljona. Parobrod je zatim iz Umaga upućen za Crikvenicu. Kako su na njemu već bila ugrađena pojačanja za topove od 70 mm, to su od Glavnog štaba Hrvatske zatraženi odgovarajući topovi kako bi se parobrod mogao naoružati.<sup>12</sup>

Predviđajući da će neprijatelj pokušati zaposjesti oslobođenu obalu i otoke Hrvatskog primorja, Glavni štab Hrvatske naredio je da se izradi plan evakuacije mornaričkih jedinica prema unutrašnjosti, odnosno predvidi povlačenje brodova prema slobodnoj teritoriji na jugu. U vezi s tim Komanda mornarice je početkom listopada odredila da se mornaričke jedinice i plovni objekti u slučaju potrebe povlače u Senj, a zatim prema Obrovcu. Kao posljednja mjera bilo je predviđeno potapanje svih parobroda i većih motornih jedrenjaka, dok bi se njihove posade priključile kopnenim jedinicama.<sup>13</sup>

Jedinice njemačke 71. divizije i oklopne divizije »Herman Göring« počele su 7. listopada iz Rijeke napad na slobodan teritorij Gorskog kotara i Hrvatskog primorja. Jakim motoriziranim snagama uspjeli su potisnuti dijelove 13. primorsko-goranske divizije i dvije čete mornaričke pješadije, pa su 8. listopada zauzeli Crikvenicu.<sup>14</sup>

Parobrodi i motorni brodovi koji su bili ispravni povukli su se prema Senju, odnosno Krku. Zbog toga se dogodilo da se u Senju sakupio veći broj brodova. Njemački avioni uspjeli su potopiti parobrod »Istru« (»Istriu«), dva motorna jedrenjaka i jedan motorni brodić, a oštetili parobrode »Cetinu«, »Slaviju« i »Cres«. Također je napadnut u vožnji parobrod »Lav«, koji je neposredno prije početka bombardiranja isplovio za Jurjevo. Komandant broda je dobrim manevriranjem uspio izbjeći tri napada, ali je u četvrtom jedna bomba pala blizu broda, rastresla krmu, ubila dva strojara i jednog putnika, a komandanta i vođu palube bacila u more. Međutim, obojica su doplivali do broda u kojeg je prodiralo more. Komandant je ipak uspio brod nasukati u uvali Spasovac, jugoistočno od Senja. Jedini parobrod koji je ostao neoštećen prilikom bombardiranja Senja bila je »Makarska«. Zamjenik komandanta Bonačija s nekim članovima komande isplovio je brodom za Jablanac, a zatim u Bari (Italija).<sup>15</sup>

Njemačka avijacija je nastavila intenzivnu djelatnost nad oslobođenim teritorijem. Tako je 9. listopada u luci Punat oštećen parobrod »Slavija« koji je tamo upućen radi popravka. Slijedećeg dana potopljen je parobrod »Senj«

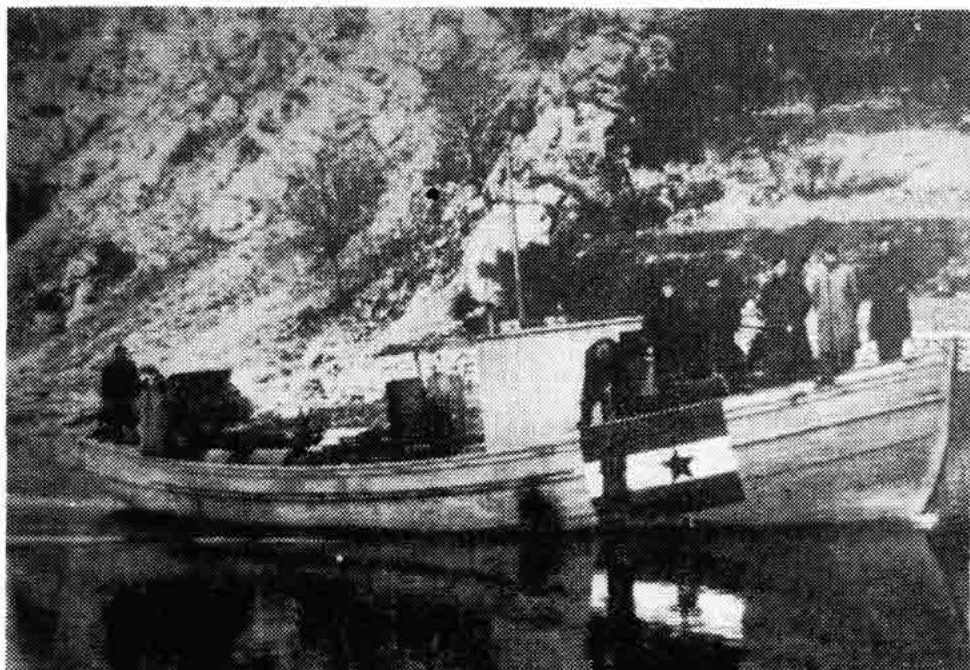
<sup>11</sup> A—VII, k. 2020, br. 1/1—2.

<sup>12</sup> A—VII, k. 105 B, br. 38—2. Unučivanje ovog parobroda iz Umaga u Crikvenicu bio je vrlo smjeli podvig s obzirom da su Pula i Rijeka bile u njemačkim rukama.

<sup>13</sup> A—VII, k. 2020, br. 1/1—2.

<sup>14</sup> Voinoistorijski institut, Oslobođilački rat naroda Jugoslavije 1941—1945, Prva knjiga, Beograd 1957, 563—564.

<sup>15</sup> A—VII, k. 2024, br. 1/1—2. »Makarska« je neko vrijeme bila brod-baza Delegacije NOV i POJ u Barju, a zatim je uključena u saobraćaj sa Visom.



Sl. 150 — Patrolni čamac flotile II POS-a, PC-1. »Jadran« na zadatku potkraj 1943.

u Starigradu (6 M sjeverno od Jablanca), »Cres« u Rabu, dok je u istoj luci oštećena »Cetina«.

Bez obzira na te gubitke štab sektora je imao u svom sastavu još oko 45 motornih jedrenjaka, zatim 18 ribarskih brodova — koča i tunolovaca — koji su i dalje upotrebljavani za ribolov i veći broj privatnih motornih čamaca na benzinski pogon.

Umjesto »Partizana II« naoružan je jedan ribarski brod — koča koji je dobio isto ime. Također je jedan motorni čamac opremljen kao brod matica za flotilu patrolnih čamaca. On je naoružan jednim mitraljezom i dvocijevnim puškomitraljezom.<sup>16</sup>

Do promjene u broju brodova ponovo je došlo početkom studenog. Njemačke snage su se u jutarnjem satima 13. studenog iskrcale na otoke Lošinj, Cres i Krk i jednovremeno izvršile prodor prema Novom. Sva tri otoka su zauzeta dok su trupe na obali prodrle do Novog i tu su zastale.<sup>17</sup>

Poslije kraćeg okršaja Nijemci su uspjeli da kod Lošinja zaplijene patrolni čamac »Partizan III« i naoružani tunolovac lučke kapetanije. U luci Punat (o. Krk) zaplijenili su bivši patrolni čamac »Partizan III« (raniju »Ljubicu«), koji se nalazio na popravku u tamošnjem brodogradilištu. Također su zaplijenili i oštećeni parobrod »Slaviju«. Osim toga zaplijenili su u

<sup>16</sup> A—VII, k. 105 B, br. 25—4.

<sup>17</sup> Detaljnije o njemačkom iskrcavanju na Cres, Lošinj i Krk vidi u radu Jovana Vasiljevića, Njemački desant na Cres i Lošinj u novembru 1943. godine, »Mornarički glasnik«, br. 6, Beograd 1964, 843.

lukama navedenih otoka izvjestan broj motornih jedrenjaka i ribarskih brodova koji se nisu uspjeli povući. Među njima je bio najveći broj brodova s neispravnim pogonskim uređajima, odnosno bili su bez potrebnog goriva. Neki od tih brodova nalazili su se na popravku ili su čekali na popravak u brodogradilištima Krka, Cresa i Lošinja.<sup>18</sup> Zaplijenjenog »Partizana III« privremeno je zamijenio motorni čamac (bivši »Troll«), koji je služio kao matica za patrolne čamce, odnosno kao njihov komandni brod. Budući da je pogon bio na benzin, ubrzo je raspremljen i zamijenjen s »Partizanom IV« koji je dobio ime »Partizan III«. Kao »Partizan IV« naoružana je i opremljena koča »Junak«. Također je zbog pogona na benzin raspremljen »Partizan I«, »Partizan II«, »Partizan III« i »Partizan IV«. Ona je ostala u istom sastavu sve do povlačenja II POS-a na Dugi otok u siječnju 1944. godine.<sup>19</sup>

Od parobroda ostao je na raspolaganju samo »Cetina«, koji je bio oštećen, ali je osposobljen za vožnju. Motornih jedrenjaka, motornih čamaca i ribarskih koča bilo je oko 62, ali svega 15 ispravnih i sposobnih za vožnju. Ostali su bili u dosta trošnom stanju, mnogi sa haviranim motorima, dok su neki bili oštećeni. Samo su u lukama otoka Raba bila 24 neispravna broda. Tokom prosinca broj ispravnih brodova je ostao isti.<sup>20</sup>

Prilikom povlačenja II POS iz Hrvatskog primorja polovinom siječnja 1944. godine poduzete su sve mjere da se ispravni brodovi prebace u luke Dugog otoka. To je skoro u potpunosti i uspjelo, pa su se povukli slijedeći brodovi: »Sv. Ante« (Šonja), »Sv. Šime«, »Spasilac«, »Galeb«, »Sv. Nikola«, »Ema«, »Marjan«, »Neptun«, »Marija Rosalija«, »Bogu hvala« (Oguić), »Bogu hvala« (Babić), »Sv. Ivan«, »Šumar«, »Vladimir«, »Sv. Ante« (Vidas), »Ribar I«, »Ribar IV«, motorni čamac »Uskok« i još tri motorna čamca. Međutim zbog pomanjkanja nafte ostavljeni su brodovi: »Krk«, »Šilo« i »Gospa s nami« u Rabu, a »Marica« u Žrnovnici kod Novog, S tih brodova koji su bili dosta trošni skinuti su glavni dijelovi pogonskih uređaja, pa su tako onesposobljeni za vožnju. U Novom je ostao stari i haravirani motorni kuter »Novigrad«, u Jurjevu m/j »Bog s nami« (Pio), u Pagu »Gospa od Začeca«, dok je u Jablancu onesposobljen jedan motorni čamac.<sup>21</sup>

Prema tome II pomorski obalni sektor je od kapitulacije Italije pa do povlačenja na Dugi otok imao u svom sastavu osim flotile patrolnih čamaca i transportne brodove koji su se sastojali od parobroda, motornih jedrenjaka i motornih čamaca. Iako je njihov broj varirao, prvenstveno radi kvarova na pogonskim uređajima, zatim zbog potapanja i oštećivanja od neprijateljskih aviona, ipak je uz velike napore uvijek bio na raspolaganju određeni broj brodova koji su upotrebljavani za održavanje pomorskih veza. Zahvaljujući tome bilo je moguće skoro redovno održavati pomorski saobraćaj unutar granica sektora, a dio brodova dati na upotrebu operativnim jedinicama za izvođenje desantnih prepada i drugih akcija.

### *Organizacija lučke službe*

Lučke ustanove (lučke kapetanije i lučka zastupništva) koje su postojale u Hrvatskom primorju i na otocima prije kapitulacije Italije odmah su uk-

<sup>18</sup> A—VII, k. 105 C, br. 3—2. Prema izvještaju štaba II POS-a Glavnom štabu Hrvatske do 1. prosinca nisu se javili nadležnim kapetanijama brodovi: »Cetiri brata«, »Assidio«, »Marijan«, »Laura«, »Margaret« i »Zora«, koji su bili određeni za prevoz soli.

<sup>19</sup> A—VII, k. 2023, br. 4/1—1.

<sup>20</sup> A—VII, k. 2024, br. 1/1—2.

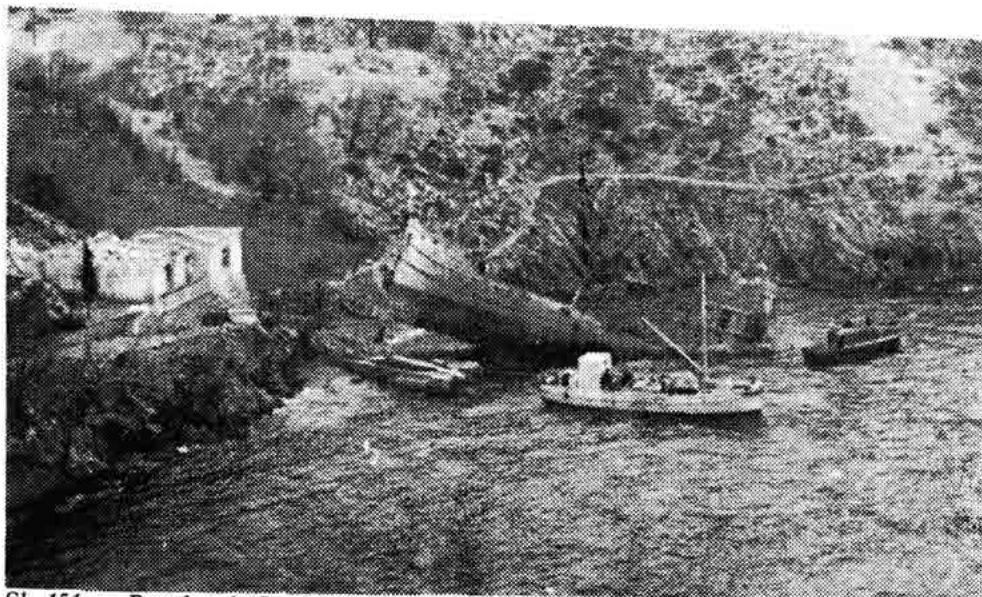
<sup>21</sup> A—VII, k. 2064, br. 34/1—3. Detaljnije o povlačenju na Dugi Otok vidi u mom članku Povlačenje jedinica II primorsko-obalskog sektora Mornarice NOVJ iz Hrvatskog primorja na Dugi otok u januaru 1944, »Pomorski zbornik«, br. 10, Rijeka 1972, 63—81.

ljučene u normalan rad. Dotadašnje osoblje koje se nalazilo na službi u njima, ukoliko se nije ogriješilo o NOP, zadržano je na svojim radnim mjestima.

U sastavu Komande mornarice uspostavljena je Pomorska direkcija koja je dobila zadatak da upravlja cjelokupnim pomorskim saobraćajem. Također je bila odgovorna za upotrebu brodova, sigurnost plovidbe, kontrolu ribolova i za upravljanje sa lučkom službom i njenim personalom. Njoj su bile podređene lučke kapetanije i lučka zastupništva. Kapetanijama su rukovodili kamandanti luka, dok su na čelu zastupništva bili upravitelji. Oni su postavljeni na te dužnosti iz redova dotadašnjih lučkih službenika i dobrovoljaca koji su se prijavili za NOVJ. Lučka služba vršila se po propisima bivše jugoslavenske pomorske uprave i po naređenjima i uputstvima Komande mornarice.<sup>22</sup>

Na oslobođenom teritoriju radile su lučke kapetanije u Sušaku, Bakru, Crikvenici, Senju, Krku i Rabu, a lučka zastupništva u Kraljevici, Selcima, Novom, Jurjevu, Jablancu, Malinskoj, Šilu, Vrbniku, Baškoj, Puntu, Novalji, Pagu i Karlobagu (započele radom početkom listopada).

Kada su krajem rujna oslobođeni otoci Lošinj i Cres, odmah je upućeno i nekoliko drugova koji su preuzeli komande luka. Kako se osoblje lučkih kapetanija u Cresu i Malom Lošinju sastojalo od Talijana, to su novim komandantima izdane direktive da se u službi privremeno zadrži najpotrebniji broj lučkih službenika, dok se detaljno ne upozna situacija u tamošnjim lukama, pogotovo zato što su dotada sve pomorske ustanove bile pod komandom talijanske ratne mornarice. Lučke kapetanije u Cresu i Malom Lošinju nastavile su radom čim su ih preuzeli novopostavljeni komandanti.<sup>23</sup>



Sl. 151 — Parobrod »Lav« oštećen 8. X 1943. njemačkim bombama leži nasukan u uvali Spasovac (južno od Senja).

<sup>22</sup> A—VII, k. 2020, br. 1/1—1.

<sup>23</sup> A—VII, k. 105 B, br. 36/1—2.



Tako je već u rujnu funkcionirala mreža lučkih ustanova na cijelom oslobođenom teritoriju Hrvatskog primorja od Rijeke do Karlobaga uključujući i sve otoke. Međutim, dok je stručnog kadra za popunu lučkih ustanova bilo dovoljno, dotle su nedostajali politički komesari u kapetanijama i politički delegati u zastupništvu.<sup>24</sup>

Uspostavljanjem štaba Mornarice NOVJ naređeno je da štabovi pomorskih obalskih sektora imaju i sekcije za pomorski saobraćaj. Njihov je zadatak bio da organiziraju sav pomorski saobraćaj na teritoriju svog sektora, i to za vojne i civilne patrole.<sup>25</sup>

Štab II pomorskog obalnog sektora je početkom studenog izvršio određenu reorganizaciju pomorsko-lučke službe. Lučke kapetanije bile su u Crikvenici, Senju, Krku, Rabu, Malom Lošinj, Cresu i Pagu, a lučka zastupništva u Novom, Selcima, Jurjevu, Jablancu, Karlobagu, Malinskoj, Omilju, Šilu, Vrbniku, Baškoj, Puntu, Nerezinama, Velom Lošinj, Osoru, Belom i Novalji. Komandi lučke kapetanije u Malom Lošinj stavljeni su u zadatak da se ispita mogućnost otvaranja lučkih zastupništava na otocima Susku, Iloviku i Unijama. Lučke kapetanije, a preko njih i lučka zastupništva direktno su podređena štabu sektora, dok je dotadašnja Pomorska direkcija ukinuta.<sup>26</sup>

Neprijateljskim nadiranjem na oslobođen teritorij i njegovim iskrcavanjem na otoke Krk, Cres i Lošinj u studenome, broj lučkih kapetanija i zastupništava je smanjen. Prestale su raditi lučke kapetanije u Crikvenici, Krku, Cresu, Malom Lošinj i Karlobagu, a zastupništva u Kraljevici, Malinskoj, Omišlju, Šilu, Vrbniku, Baškoj, Puntu, Nerezinama, Velom Lošinj, Belom i Osoru. Dio lučkih službenika je zarobljen, dok su se neki povukli s našim jedinicama, odnosno razbježali. Lučka kapetanija Karlobag evakuirana je na slobodnu teritoriju (o. Pag), pa je njeno osoblje raspoređeno po postojećim lučkim uredima. Radom su nastavile lučke kapetanije u Senju, Rabu i Pagu, a zastupništva u Selcima, Novom, Jurjevu, Jablancu i Novalji. Ukupno brojno stanje koje je iznosilo 90 lučkih službenika smanjeno je na 34.<sup>27</sup>

Tokom prosinca djelimično je reorganizirana lučka služba, pa su radile lučke kapetanije u Senju, Rabu i Novom, a lučka zastupništva u Selcima, Jurjevu, Jablancu i od kraja prosinca u Pagu i Novalji.<sup>28</sup>

Kada su početkom siječnja 1944. godine uočene namjere neprijatelja da zauzme preostali dio slobodne obale u Hrvatskom primorju, Glavni štab Hrvatske naredio je da se izvrše pripreme za povlačenje jedinica II POS-a na teritoriju III POS-a. Štab sektora je odmah stavio u zadatak lučkim kapetanijama i zastupništvima da obave sve pripreme za nesmetano povlačenje. Posebno je naređeno da se osoblje lučkih ureda Pag, Novalja, Rab i Jablanac povuče na teritorij III POS-a, a iz Jurjeva, Senja i Novog s komandama tih mjesta prema unutrašnjosti. Međutim, materijal lučkih ureda u Senju, Rabu, Jablancu i Novalji (konopi, ronilački aparat, petrolej za svjetionike, itd.) ukrao se na brodove koji su bili posebno određeni za evakuaciju.<sup>29</sup>

Prilikom povlačenja koje uslijedilo polovinom siječnja evakuirano je na Dugi otok osoblje i materijal lučkih kapetanija Senj, Rab i Pag i lučkih zas-

<sup>24</sup> A—VII, k. 2020, br. 1/1—2.

<sup>25</sup> A—VII, k. 516, br. 17/1—4.

<sup>26</sup> A—VII, k. 2024, br. 4/1—1.

<sup>27</sup> A—VII, k. 1050, br. 3—2.

<sup>28</sup> A—VII, k. 2024, br. 1/1—2. Njemačke snage su krajem prosinca napustile o. Pag.

<sup>29</sup> A—VII, k. 2064, br. 34/1—3.

tupništava Novalja i Jablanac. Osoblje je raspoređeno na rad u lučke ustanove III pomorskog obalnog sektora.<sup>30</sup>

### *Održavanje pomorskog saobraćaja*

Mreža lučkih ustanova i postojeći brodovi omogućili su da se posredno nakon kapitulacije Italije organizira pomorski saobraćaj na teritoriju II POS-a.

Kao prvi zadatak koji se postavio bila je evakuacija zaplijenjenog ratnog materijala iz Sušaka, Kraljevice, Crikvenice, Krka i Raba u Novi i Senj. Prijevoz je vršen parobrodima i motornim jedrenjacima, a završen je do kraja rujna.<sup>31</sup>

Budući da su na o. Krku bili četnici koji su se povukli iz Gorskog kotara i Like, prebačen je sa dva ribarska broda i jednim parobrodom iz Crikvenice u Silo jedan bataljon 3. brigade 13. primorsko-goranske divizije sa zadatkom da očisti otok. Po završenom zadatku jedinice su vraćene u Crikvenicu.<sup>32</sup>

Jedan bataljon Rapske brigade iskrcao se 13. rujna sa tri motorna jedrenjaka na istočnu obalu Cresa. Poslije razoružanja agrnizona u Osoru bataljon se vratio u Rab.<sup>33</sup>

Prilikom oslobođenja Raba u koncentracionom logoru je bilo 4.390 interniraca uglavnom Slovenaca, Židova i manji broj Hrvata. Od dobrovoljaca formirana je Rapska brigada i jedan bataljon sastavljen od Židova. Glavni štab Hrvatske naredio je da se Rapska brigada prebaci u Sloveniju, a Židovski bataljon u Brlog. S Raba je u Bakar, Crikvenicu, Senj i Novi prevezena Rapska brigada, bataljon Židova, zatim svi ostali internirci osim bolesnika i manjeg broja Židova koji su ostali dalje na otoku.<sup>34</sup>

Osim toga vršen je prijevoz dobrovoljaca za NOVJ s otoka Krka i Raba u Crikvenicu. Također je iz Crikvenice za Dalmaciju prebačeno brodovima oko 1.200 interniraca koji su se uspjeli pješke probiti iz Italije u Hrvatsko primorje. Istovremeno su prevožene jedinice iz Crikvenice u Senj. Dijelovi 2. brigade 13. primorsko-goranske divizije prebačeni su iz Senja u Cesaricu radi napada na Karlobag, koji je izvršen 21/22. rujna,<sup>35</sup>

Noću 22/23. rujna sa parobrodima »Lav«, »Slavija« i »Makarska« i motornim jedrenjakom »Dva brata« prebačena je iz Kraljevice na Krk 1. brigada 13. primorsko-goranske divizije, a iz Senja motornim brodom jedan tenk. Slijedeće noći dva bataljona ove brigade izvršila su desant na o. Cres, a treći bataljon se iskrcao na o. Lošinj, u noći 24/25. rujna. Četnici su svladani do večeri 26. rujna. Idućih dana jedinice 13. primorsko-goranske divizije i zarobljenici prebačeni su u Crikvenicu i Senj.<sup>36</sup>

Između o. Cresa i o. Krka uspostavljena je stalna kurirska veza koja se održavala motornim čamcem i to na relaciji uvala Merag—Krk. Također je

<sup>30</sup> A—VII, k. 2964, br. 27/1—3.

<sup>31</sup> A—VII, k. 105 B, br. 36/1—2.

<sup>32</sup> Isto.

<sup>33</sup> Isto. Rapska brigada formirana je poslije kapitulacije Italije u Rabu od preživjelih interniraca iz tamošnjeg koncentracionog logora. (Janez Tomšič, Prvi desant na otok Lošinj i oslobođenje Osora od strane Rapske brigade, »Mornarički glasnik« br. 2/1962, 205—209).

<sup>34</sup> A—VII, k. 104 A, br. 50—2.

<sup>35</sup> A—VII, k. 105 B, br. 36/1—2. Napad na Karlobag tada nije uspio. Prilikom ponovnog napada početkom listopada Karlobag je oslobodila 1. i 2. brigada 13. primorsko-goranske divizije. Tada je izvršeno iskrčavanje jednog bataljona jugoistočno od Karlobaga.

<sup>36</sup> A—VII, k. 105 B, br. 37/1—2.

ustpostavljena stalna pruga sa m/j »Marica« na relaciji Vrbnik—Šilo—Crikvenica. Međutim, zbog štednje pogonskog goriva Glavni štab Hrvatske je naredio da se pomorski saobraćaj vrši u najpotrebnijem obujmu.<sup>37</sup>

Osim prebacivanja jedinica i ratnog materijala, te održavanja redovnih kurirskih pruga, organiziran je i prijevoz soli iz solane u Pagu za Senj. Za prijevoz soli upotrebljavani su motorni jedrenjaci sa pogonom na naftu. Usljed toga što su zalihe nafte bile male, naređeno je da prijevoz soli vrše postojeći parobrodi koji su trošili ugljen. Kako ni ugljena nije bilo dovoljno, organizirano je kopanje lignita kod sela Kolana na Pagu. Međutim, zbog slabog kvaliteta upotreba ovog lignita za pogon je bila veoma ograničena. Osim toga uslijed gubitka ostao je na raspolaganju samo parobrod »Cetina« koji je bio djelomično oštećen.<sup>38</sup>

Tokom listopada i početkom studenog prevežena je sol iz Paga u Senj i Jurjevo. Također su održavane redovne kurirske pruge: Crikvenica—Šilo, Krk—Merag, Lopar—Baška, Rab—Lošinj i Rab—Lun. Poslije iskrcavanja Nijemaca na Krk, Cres i Lošinj privremeno je održavana samo pruga Rab—Lun.<sup>39</sup>

U drugoj polovini studenog uspostavljene su redovne kurirske pruge Senj—Novi, Senj—Jablanac i Jablanac—Rab, a nastavljen je prijevoz soli. Od 1. do 30. studenog preveženo je ukupno 578 tona soli. Također je preveženo oko 500 tona ratnog materijala i hrane.<sup>40</sup>

Teška situacija u pogledu pogonskog goriva donekle je ublažena jer je 21. studenog brodom stigla iz Visa preko Dugog otoka u Novalju pošiljka nafte i benzina, koju je uputio štab Mornarice NOVJ za potrebe II POS-a. Osim toga iz potopljenih peniša u Senju je 4—5 tona nafte. Međutim, i dalje je striktno provođena štednja pogonskog goriva.<sup>41</sup>

Sav teret u održavanju pomorskog saobraćaja pao je na motorne jedrenjake čije su posade u najvećem broju slučajeva besprijekorno obavljale postavljene zadatke, bez obzira na skoro stalnu opasnost od neprijateljske avijacije. Štab II pomorskog obalnog sektora je Naredbom br. 10 od 14. prosinca 1943. godine pohvalio posade osam brodova. Naredba glasi: »Za uporan i savjestan rad te vješto upravljanje brodovima, pogotovo poslije neprijateljskog zauzimanja gornjih Kvarnerskih otoka: Krka, Cresa, Lošinja i obale od Crikvenice na sjeverozapad, a nedavno Karlobaga i otoka Paga — odajemo svoje priznanje i pohvaljujemo zapovjednike i momčad motornih brodova: »Jadran«, »Marija Rosalija«, »Šumar«, »Sv. Ante« (Šonja), »Šilo«, »Neptun«, »Sokol i »Galeb«.<sup>42</sup>

Jedini preostali parobrod »Cetina« koji je bio oštećen osposobljen je 2. studenog za vožnju. Prilikom njemačkog iskrcavanja na o. Krk štab II POS-a je naredio da se p/b »Cetina« iz Jurjeva probije u Novalju. Međutim uplovio je u Rab, a zatim u Jablanac gdje mu je popunjena posada. U uvali Stinica kod Jablanca na »Cetinu« su ukrcani ranjenici koji su dovedeni kamionima. »Cetina« je isplovila 26. studenog sa ranjenicima za Rab gdje je ukrcala vodu, a zatim produžila za Vis.<sup>43</sup>

<sup>37</sup> A—VII, k. 104 A, br. 45—2.

<sup>38</sup> P/b »Cetina« je osposobljen početkom studenog.

<sup>39</sup> A—VII, k. 105 C, br. 38/.

<sup>40</sup> A—VII, k. 105 C, br. 3—2.

<sup>41</sup> A—VII, k. 2023, br. 4/1—1.

<sup>42</sup> A—VII, k. 106, br. 21—3.

<sup>43</sup> Dnevnik kapetana bojnog broda Bonaći Jurja za period od 7. X do 1. XII 1943, prepis, str. 52—53.

Tokom prosinca prevezio se ratni materijal i jedinice s Raba i Paga na obalu i obratno. Nastavljen je prijevoz soli iz Paga za Senj i Jurjevo. Također je vršen prijevoz baraka iz Raba za potrebe 13. primorsko-goranske divizije i Glavnog štaba Hrvatske, kao i evakuacija Židova s Raba na kopno. Održavane su redovne kurirske pruge Novi—Senj, zatim Senj—Jablanac i Jablanac—Rab. Dok otok Pag nije zauzeo neprijatelj, radila je i pruga Lun—Rab.<sup>44</sup>

Polovinom siječnja 1944. godine jedinice II POS-a povučene su na Dugi otok. Nijemci su zaposjeli preostali slobodni teritorij u Hrvatskom primorju. Pomorski saobraćaj je obustavljen. Međutim, jedan od osnovnih zadataka II POS-a je u novim uvjetima bio da održava vezu s otocima i obalnim pojasom svog teritorija koji je privremeno napustio. Održavanje tih pomorskih veza započelo je već krajem siječnja 1944. godine i nije prekinuto sve do konačnog oslobođenja Hrvatskog primorja.

#### o-o-o

Štab II pomorskog obalnog sektora uspostavio je odmah poslije kapitulacije Italije na svom teritoriju mrežu lučkih ustanova, što je znatno doprinijelo da se nesmetano priđe prikupljanju postojećih brodova i organiziranju pomorskog saobraćaja. Zahvaljujući takvoj orijentaciji bilo je moguće da se održava redovni pomorski saobraćaj i ujedno izvršavaju operativni zadaci. Desanti koji su tada izvedeni na Cres i Lošinj, kao i prilikom borbi za oslobođenje Karlobaga, spadaju u red prvih operacija takve vrste koje su izvedene u NOR-u.

Iako su parobrodi praktično izgubljeni poslije svega mjesec dana upotrebe, njih su nadomjestili motorni jedrenjaci koji su se pokazali kao nezamjenjivi u održavanju pomorskog saobraćaja. Njihove posade su u dosta složenim uvjetima uspjele izvršiti sve postavljene zadatke. Prema tome može se zaključiti da je održavanje pomorskog saobraćaja u Hrvatskom primorju poslije kapitulacije Italije bilo moguće zahvaljujući narodu tog kraja, koji je nesebično stavio na raspolaganje svoje brodove čiji su se pomorci uspješno borili pod zastavom Mornarice NOVJ.

<sup>44</sup> A—VII, k. 2024, br. 1/1—2. U decembru je utrošeno za pogon brodova 5.963 kg nafte, 200 kg motornog ulja i 290 kg benzina.