

Glava 7

BORBA SA MINAMA

(III deo — 1951—1953)

Novo gledanje na problem mina

Porazom i slomom severnokorejske vojske nije završena borba s minama u jesen 1950. godine. Umesto da se ta borba završi, upad Kineza u Koreju i pomeranje linije fronta prema jugu obeležili su početak nove faze protivminske borbe snaga Ujedinjenih nacija. Od početka rata, suprotno dejstvima u vazduhu i na kopnu, pomorskim operacijama Ujedinjenih nacija nisu postavljena nikakva ograničenja osim pažljivog osmatranja blokadnog područja. Međutim, početkom 1951. godine u rukama Kineza ponovno se našla cela severnokorejska obala. Njihove mogućnosti u pogledu poboljšanja odbrane protiv artiljerijskog dejstva pomorskih snaga Ujedinjenih nacija znatno su porasle. Neprijatelj je bio u mogućnosti da ponovno izvrši polaganje mina u svojim lukama i u obalnom području i da postavlja obalske topove.

Zbog toga su se problemi razminiranja u 1951. godini, pored toga što su povećani, i znatno razlikovali od onih iz 1950. godine. Kao prvo, element vreme bio je manje kritičan 1951. godine nego u 1950. godini. Tokom jeseni 1950. godine zadaci razminiranja bili su obično hitni — nekoliko časova da se očisti Inčon; nekoliko dana da se otvore luke Vonsan, Činampo, Ivon i Hungnam. Trupe i materi-

jalne potrebe, a ponekad i jedno i drugo, trebalo je hitno prebaciti na obalu. Obrnuto, u 1951. godini pomorske desantne operacije bile su ograničene, pa je bilo i za minolovce manje tih striktno određenih vremenskih termina za izvršavanje pojedinih zadataka.

Drugo, dok su u jesen 1950. godine posade minolovaca bile relativno još neiskusne, u 1951. godini one su već bile potpuno uvežbane.

Treće, u 1950. godini minolovcima su nedostajala remonta postrojenja, nedostajali su ili se oskudevalo u rezervnim delovima. Početkom 1951. godine mnoge od tih teškoća bile su savladane.

I najzad, u 1950. godini razminiralo se i tamo gde mina *nije bilo*, dok je u proleće 1951. godine minolovcima naređivano da razminiraju samo tamo gde su *mine položene*.

»Ova promena u taktici bila je potrebna da se dobije više manevarskog prostora za brodove artiljerijske podrške kad se nađu pod vatrom obalskih baterija«, kaže kontraadmiral Džordž Dajer (*George Dyer*), komandant operativnog odreda 95. »Jer ukoliko brodovi priđu bliže obali, utoliko je bolje njihovo gađanje.«

Da bismo ilustrovali rezultate te nove Dajerove taktike, navodimo da je početkom 1951. godine razminirano kod Hungnama 186 mina. U pripremi za opsadu Vonsana, koja je počela 16. februara, razminirano je 325 mina. Od 1. maja do 31. decembra 1951. godine Odred minolovaca razminirao je ukupno 683 neprijateljske mine. U ovaj broj uključeno je i 9 magnetskih mina sovjetskog porekla, od kojih je 5 uništio pomoćni minolovac »Mergenser«.

Kao što je već gore rečeno, u proleće 1951. godine problem mina nije više bio toliko ozbiljan niti su postavljeni određeni hitni rokovi. Sada je bilo dovoljno vremena da se obrati više pažnje na minske brodove i da se obezbedi rekreacija njihovim posadama. Brodovi radionice »Luzon« i »Kermit Ruzvelt« bili su na raspolaganju u Sašebu za redovne remonte.

Zadaci razminiranja u 1951. godini

Uprkos pretećim glasinama iz Mandžurije o ponovnom polaganju mina i postavljanju dalekometnih obalskih topova u Severnoj Koreji, kapetan bojnog broda Ričard Viljems, koji je zamjenio kapetana bojnog broda Spoforda u martu 1951. godine, imao je razloga da bude optimist. Njegov prethodnik ostavio mu je u nasleđe dobro uvežbanu grupu da izvrši novi zadatak razminiranja koji je on sebi ovako predložio:

»Prvo, glavni cilj razminiranja u 1951. godini jeste da se omogući savezničkim brodovima artiljerijske podrške da pridu što bliže severokorejskoj obali i da neprijatelju prekidaju saobraćaj; da uništavaju koncentracije trupa, artiljerijske položaje i skladišta materijala.

Drugo, našim razminiranjem treba da se postigne taktička varka, kako bi se neprijatelj naterao da vrši pregrupisavanje trupa i opreme za odbranu od pomorskog desanta. Na taj način mi bismo olakšali neprijateljski pritisak na kognene snage Ujedinjenih nacija.

Treće, minolovci bi povećali efikasnost pomorske blokade i brodskih artiljerijskih odreda koji operišu u području Vonsan—Hungnam—Sondžin time što bi osigurali direktnе, od mina očišćene, rute između tih luka. To bi omogućilo elastičniju artiljerijsku podršku u slučaju nužde.

Četvrti, minolovci bi razminiranjem i uklanjanjem usidrenih mina smanjili opasnost od lutajućih mina za vlastite brodove.

I najzad, minolovci bi omogućili da se dođe do novih, „pogodnih ciljeva”, naročito oko železničkog čvora Hamhung, kroz koji je prolazio veliki procent dotura materijalnih potreba neprijatelju.«

*Način razminiranja u 1951. godini prema zapažanjima
desantnog broda za tenkove LST-799*

Jedan od oficira koji je stalno učestvovao u operacijama razminiranja u Koreji u toku 1951. godine, bio je komandant desantnog broda za tenkove LST-799, poručnik

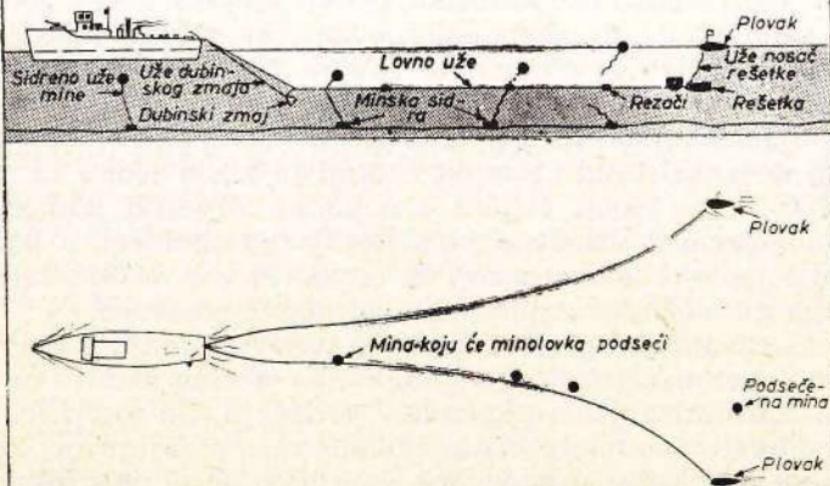
bojnog broda T. E. Hjuston. Njegova opažanja iz tog perioda poslužiće za bolje razumevanje kako se stvarno vršilo razminiranje.

»Na brodu sa nama bio je od početka 1951. godine komandant 3. divizionala minolovaca, koga smo zajedno s njegovim štabom ukrcali u Sasebu. U to vreme sastav snaga za razminiranje bio je heterogen, ali je ipak predstavljao kompaktnu grupu. U sastav divizionala su spadali: moj desantni brod za tenkove koji je nosio jedan ili više helikoptera, jedan čelični i nekoliko drvenih pomoćnih minolovaca, povremeno južnokorejski minolovci, a ponekad i jedan remorker koji bi se sidrio van 180-metarske izobate i služio za uzimanje geografskih smerova.

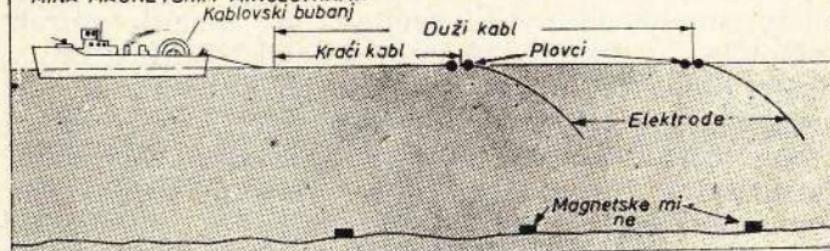
Desantni brod za tenkove je redovno danju plovio sa minolovcima i zadržavao se nekoliko stotina metara od linije razminiranja, u „sigurnom“ području. Sa tog položaja određivali smo navigacijske elemente za razminiraje, kontrolisali pokrete minolovaca, učestvovali u prikupljanju izgubljene minolovne opreme — plovaka, plutača i sl., i uništavali malokalibarskim topovima podsečene mine.

Svi minolovci, svake noći još pre mraka, ubirali su minolovke i vezivali se obično uz bok desantnog broda za tenkove. U početku se razminiranje vršilo samo danju. Kasnije, kad smo očistili ceo hungnamski zaliv i obe obale, primorani smo da ga vršimo i noću, i da se zbog neprijateljske vatre držimo sve dalje i dalje od obale. Gotovo svakog dana lovili smo i odsecali mine od njihovih sidrenih užeta. Posada desantnog broda za tenkove LST-799 angažovala se, kad god je to mogla, u uništavanju mina. Prosečno je eksplodirala jedna mina, od svakih sedam koje su uništavane artiljerijskom vatrom. Ostale su se, nakon što im je minská posuda izbušena mećima, punile vodom i tonule na dno. To uništavanje mina oživljavalo je svakodnevnu dosadu brodskog života i podizalo moral ljudi. Raspored mina u neprijateljskim minskim poljima bio je neobičan. Neke su bile položene slično kao žbice na kolskom točku, u minskim redovima koji su se iz središta zrakasto protezali. Druge su bile polagane bez ikakvog reda. Nijedna shema tih minskih polja nije ličila američkim.

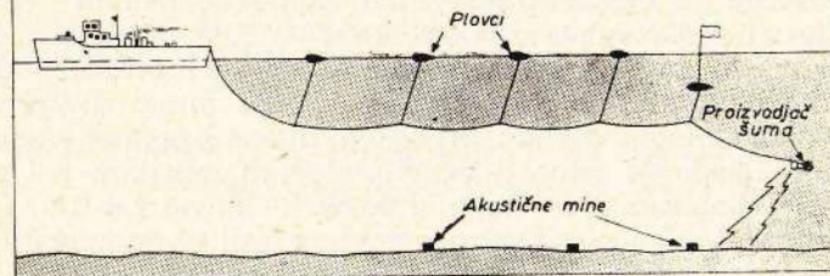
RAZMINIRANJE USIDRENIH MINA MEHANIČKIM MINOLOVKAMA



RAZMINIRANJE MAGNETSKIH (NA DNU LEŽEĆIH) MINA MAGNETSKIM MINOLOVKAMA



RAZMINIRANJE AKUSTIČNIM MINOLOVKAMA



Sk. 10 — Tehnika razminiranja

Pokreti naše grupe nisu se uvek odvijali po naročitom planu. Pomorskodesantne snage izvršile su nekoliko demonstrativnih desanata, pri čemu su ih naši minolovci uvek prethodili. Prvo je išao helikopter, zatim čamci-minolovci, koje su sledili ostali minolovci manjeg i većeg tipa (AMS i AM). Pre nego što bi veliki ratni brodovi došli radi pružanja artiljerijske podrške ili bombardovanja objekata na obali, mi smo razminirali područje ispred linije bombardovanja i u vonsanskoj luci. Pored toga, dolazili smo u svako područje za koje je bilo javljeno da su polagane mine. U nekim pak područjima, kao što su morski prilazi Vonsanu i ispred Sondžina, te na zapadnoj obali severno od Inčona (područje nazvano ‚Citadela‘), vršili smo dnevna kontrolna razminiranja.

Da bi pomogli razminiranje, na moj desantni brod za tenkove ukrcana su 4 čamca-minolovca tipa LCVP. Međutim, to, iako je predstavljalo novost, nije se pokazalo praktičnim, jer je pramac broda izbjao stalno iz kursa, što je otežavalo ukrcavanje čamaca na tenkovsku palubu pa je, izuzev po vrlo mirnom vremenu, manevar bio suviše komplikovan i opasan. Posle izvršene probe, opet smo se vratili na smeštaj čamaca na brod-dok ‚Komstok‘.

Helikopteri, ukrcani na LST-799, u početku su upotrebjavani kao minski izviđači. Spasavanje brodolomaca bio im je drugorazredni zadatak, i to samo na zahtev. Osmatranje mina iz helikoptera bilo je prilično jednostavno: mašina je lebdela iznad čelnog minolovca i radiom obaveštavala osmotrene mine. U nekoliko slučajeva helikopteri su puščanom vatrom uništavali podsećene mine. Ali kad je jednom jedan helikopter, uništavajući minu, prouzrokovao eksploziju još 4 druge, s tom praksom se prestalo. Nepotrebno je reći da je helikopter zbog toga bio skoro izgubljen.«

Komandanti minolovaca potvrdili su korisnost helikoptera. »Po lepom vremenu, helikopter je dokazao da je od dragocene pomoći minolovcu«, kaže komandant minolovca »Redstrat« koji je u korejskom ratu ulovio 80 mina, zarobio 5 neprijateljskih sampana (obalski jedrenjaci) i

uništo dva samohodna topa i jedan laki tenk. »Pilot helikoptera je za ‚Redstarta’, u stvari, bio izviđač za daleko izviđanje.«.

Helikopteri su se, takođe, efikasno koristili za pret-hodno izviđanje područja razminiranja. Oni su pomagali rukovodiocima razminiranja da unapred odrede prisutnost i tip mina, pravac protezanja minskih redova, postojanje obalskih baterija i utvrde da li ima markantnih kopnenih objekata za potrebe navigacije.

»Zahvaljujući helikopterima«, kaže komandant ‚Redstarta‘, »bilo je mogućno da se razminiranje unapred isplanira, bolje i sa više sigurnosti.«

U nekim slučajevima minolovcima je uspelo da se uz pomoć helikoptera izvuku iz minskog polja. »Iz vazduha, oni su mogli da vide mine koje mi nismo mogli da opazimo«, kaže komandant minolovca »Dekstres«. »Helikopter je lebdeo iznad pramca ‚Dekstresa‘, kad je on zašao u minsko polje. Brod je bio vođen radiom kroz minsko polje i izveden u čiste vode. Helikopter je stekao mnogobrojne prijatelje na minolovcima.«

Cišćenje obalnog područja za brodove koji su vršili bombardovanje obale

Tridesetog marta primljena su naređenja da se počne sa razminiranjem severno od Vonsana. »Snage za razminiranje, koje su se nalazile u Vonsanu, isplovile su jednovremeno«, kaže kapetan bojnog broda Ričard Viljems, komandant 3. diviziona minolovaca. Viljemsov divizion sastojao se od njegovog komandnog broda, dok-broda »Komstok« s ukrcanim čamcima minolovcima, zatim 12 odreda minolovaca (»Inkredibl«, »Osprei«, »Mergenser«, »Četerer«, »Peliken«, »Moking Berd«) i od broda za spašavanje »Graspa«. Te snage, pod taktičkom komandom kontraadmirała R. H. Hilenketera, ukrcanog na krstarici »St. Pol«, imale su zadatak da izvrše protivminsko izviđanje područja koje se protezalo od Sondžina na oko 20

nautičkih milja prema jugu, da bi se omogućilo brodovima da priđu bliže obali radi bombardovanja i uništavanja prigodnih ciljeva.

»Prvog dana razminiranja« — kaže kapetan bojnog broda Viljems, — »podsečeno je 15 sidrenih mina na ulazu luke Sondžin. Samo razminiranje izvuklo je branioce sa položaja na okolnim brežuljcima i oni su očigledno pohrlili da brane obalni rub od pomorskog desanta. Mnogi od njih bili su osmotreni i uništeni kad su se približavali Sondžinu. Kasnije se približio obali, nekih 15 nautičkih milja južno od Sondžina, dok-brod „Fort Merien“, iz kojeg se iskrcao na obalu odred britanskih mornaričkodesantnih jedinica sa zadatkom da eksplozivom razori železničku prugu i tunel. Pri tome britanski komandosi naišli su na slab otpor i s uspehom izvršili svoj zadatak. Kad su se minolovci noću vraćali u Vonsan, poslužilac radara na „Komstoku“ javio je da je na ekranu registrovan jedan neodređen i misteriozan objekt, koji se kreće u blizini ostrva Jo-do. Taj objekt potvrdila je i patrola razača. Iako svetlećim granatama i reflektorima nismo uspeli ništa da otkrijemo, ipak sam naredio da 4 minolovca rano u zoru pretraže sumnjivo područje. Oni su to i učinili; do 6.30 časova minolovkama su uhvatili i uništili 15 mina. Da te mine nisu bile uništene, krstarica „St. Pol“ prošla bi tog istog jutra oko 11 časova sasvim blizu tih mina.«

U nastojanju da se izazove zabuna u branilaca obale, a da se istovremeno vrši razminiranje, bilo je naređeno minolovcima da izvrše sredinom aprila taktičku diverziju kod Kodžoa. Polazeći sa 180-metarske izobate, plitki čamci-minolovci napravili su prolaz prema obali a do granice dometa brodskog topa kalibra 127 mm. Taj prolaz su docnije proširili i produžili veći minolovci.

»Iako su minolovci očistili i uništili samo dvanaestak mina« — kaže kapetan bojnog broda Viljems — »oni su ovde naišli na najgušću vatru obalske artiljerije, s kojom se do tada nisu suočili.«

Kontrolno razminiranje zapadne korejske obale

Dok su radovi oko čišćenja istočne obale i proširivanja prolaza kojim su spojena razminirana područja Kodžo i Vonsan bili u toku, iznenada se, početkom maja 1951. godine, ukazala potreba za drugim zadatkom. Britanske snage koje su operisale na zapadnoj korejskoj obali zatražile su da se sproveđe kontrolno razminiranje područja Činampo duž rute »Cigaret«, koju je čistio ranije, još u novembru 1950. godine, sastav kapetana korvete Arčera.

»Važnost kontrolnog razminiranja porasla je — kaže kapetan bojnog broda Viljems — »jer se očišćeno područje smatralo sigurnim samo dotle dok je osmatrano. Međutim, zbog udaljenosti, bilo je nemoguće da se jednovremeno svuda kontroliše, pa smo zbog toga morali mesečno da vršimo kontrolno razminiranje ispred obe obale.«

Obično je kontrolno razminiranje zahtevalo isto-toliki napor kao stvarno razminiranje. Tako je kontrolno razminiranje rute »Cigaret« u maju 1951. godine angažovalo 4 američka minolovca i 3 britanska razarača za artiljerijsku podršku, a takođe još jedan desantni brod za tenkove, 6 čamaca-minolovaca, 1 brod-dok (»Komstok«, čija je posada postavljala plovke u prolazu) i 2 južnokorejska obalska minolovca. Minolovci su vršili kontrolno razminiranje protiv magnetskih i sidrenih mina, ali nije pronađeno ništa duž celog područja dugog 20 nautičkih milja.

Razminiranje rute »Cigaret« u maju 1951. godine ponovno je istaklo sve veći značaj helikoptera. On je postao korisno sredstvo ne samo za osmatranje ispred stroja minolovaca, već i za bacanje ručnih granata duž svakog odseka prolaza radi neutralisanja akustičnih mina.

(Potreba za stalnim kontrolnim razminiranjem ističe činjenicu da veliki napor, potreban za razminiranje, nije prouzrokovao samo stvarno prisutnim minama, nego da se on preduzima i onda kad njih nema. Dovoljno je, dakle, da samo preti opasnost od mina.)

Kontrolno razminiranje u Koreji vršilo se skraćenim postupkom, koji ovako opisuje operativni oficir 3. divizionala minolovaca:

»Minolovci su razradili brži metod kontrolnog razminiranja obalnog područja«, kaže on. »Dva, tri, pa čak i više minolovaca plovilo je u stroju vrste kroz područje. Ako se pritom nije naišlo na mine, onda smo smatrali da to područje nije bilo ponovno minirano. Ovaj metod pokazao se mnogo bržim nego da se izvodilo razminiranje celog područja. Međutim, to nije obezbeđivalo potpunu sigurnost da tu više nema mina. Ako bi morska struja ili plima nanele minu u očišćeno područje, onda se celo područje moralo ponovno razminirati kao mera opreza od eventualnog ponovnog miniranja.«

Minolovci proširuju područje rada

»Posle završenog kontrolnog razminiranja kod »Činampoaa« — kaže kapetan bojnog broda Viljems — »zapочet je ozbiljno rad na istočnoj obali. U toku kvartala, koji se završio krajem juna, u obalnom području od Suvandana do Vonsana pronađeno je skoro 200 mina. Za to vreme pojačane su snage za razminiranje sa još 2 minolovca: ,Redstart' i ,Dekstres' i sa 2 pomoćna minolovca ,Kondor' i ,Voksbil'.«

U međuvremenu dejstvo obalskih baterija postalo je znatno veći problem. Svuda gde su minolovci išli na razminiranje, sledila ih je neprijateljska artiljerija. Sve više i više pojavljivala su se artiljerijska oruđa na brdima, u dolinama i špiljama koje su dominirale nad područjem gde su minolovci radili¹. Iako je tačnost tih topova bila daleko od onoga što se od njih traži, ipak je zbog gustine njihove vatre dolazilo do nekog pogotka. Tokom leta 1951. godine minolovci su postepeno očistili obalno područje prema severu sve do Hungnama. Istovremeno i čamci-minolovci čišćenjem su proširili područje luke Vonsan, omogućavajući time našim brodovima da priđu bliže neprijateljskim topovima na Hodo Pando i Kalma Gaku. Oni su u letnjim mesecima očistili 138 mina — više nego što je postigao

¹ Vidi IX glavu »Brodska artiljerija«.

ma koji od ostala tri diviziona minolovaca, u odgovarajućem vremenskom periodu.«

Do 10. septembra 1951. godine čamci-minolovci završili su svoj posao u Vonsanu. Ostalo je samo kontrolno razminiranje koje je trebalo da vrše pomoćni minolovci. Zato je pridodato 5 pomoćnih minolovaca: »Moking Berd« (komandni brod), »Kajt«, »Redhed«, »Gal« i »Heren«. Pomoćni minolovci počeli su u zoru, i kontrolno razminirali prolaz širok oko 900 m, počev od zapadnog kraja ostrva Sin-do 3 milje dalje na zapad. To razminiranje praćeno je uraganskom vatrom neprijateljskih obalskih baterija u pravcu severa, zapada i juga. Jedino oštećenje za vreme tog gađanja pretrpeo je »Redhed« koji je udario o jarbol ranije potopljenog jedrenjaka severozapadno od ostrva Sin-do. »Redhed« je tom prilikom oštetio desni propeler ali mu je uspelo da ubere svoje minolovke i da se izvuče iz luke. Ostala 4 neoštećena minolovca okrenula su i nastavila rad na sledećem prelazu. Neprijatelj je prekinuo vatru i tako dopustio malim minolovcima da dođu bliže. Kada su ta 4 minolovca stigla do zapadnog kraja svoga puta, na 3 nautičke milje od najbližeg zaklona, neprijatelj je ponovno otvorio vatru. Vodeni stubovi poprskaše minolovce. Okrećući prema istoku, komandanti minolovaca nastojali su da manevrom izbegnu neprijateljske pogotke i uspeli su da izbegnu oštećenje sve do blizu ostrva Sin-do, u čiju su zavetru mogli da se sklonie. Iznenada je radio sa »Herona« javio: »Pogoden u desni bok«. Uragansko gađanje je nastavljeno. Najzad, uspelo je »Moking Berdu«, a zatim i ostalim minolovcima koji su ga sledili, da dođe u relativno siguran zaklon pod zapadni kraj ostrva Sin-do. Tako su se muke završile. Očišćene su 4. mine. Granata od 75 mm s udarnim upaljačem pogodila je desnu ogradu »Herona«. Parčad se rasula po palubi i vodonepropustljivoj pregradi. Da se granata rasprsla samo malo više, posada pramčanog topa 40 mm pretrpela bi teške gubitke. Ovako je šteta bila beznačajna. (Kasnije smo doznali da je neprijatelj mislio da to naše intenzivno razminiranje prema Vonsanu predstavlja uvod u desantni napad, pa je zbog toga pojačao svoje obalske baterije, evakuisao civilno sta-

novništvo iz područja blizu verovatnih mesta iskrcavanja i razvio svoje jedinice za protivdesantnu odbranu.)

Razminiranje se nastavilo i u jesen 1951. god. prema severu ka srazmerno teško miniranoj hungnamskoj luci. Broj razminiranih i uništenih mina povećavao se, a takođe se pojačavala i neprijateljska artiljerija na obali koja je nastojala da ometa to razminiranje. I pored intenzivne artiljerijske vatre obalskih baterija, u periodu od 1. jula do 30. septembra, očišćeno je više mina nego dotada u celom korejskom ratu. »Sreća, iskustvo i planiranje, — sve je to igralo važnu ulogu«, — rekao je kapetan bojnog broda Viljems.

Razminiranje u blizini sovjetskog područja

Jedno od najtežih razminiranja u 1951. godini izvodilo se od 3. do 10. novembra, kod Čongdžina, na severnokorejskoj istočnoj obali, 75 nautičkih milja južno od Vladivostoka. »Naš glavni zadatak u Čongdžinu« — kaže kapetan bojnog broda Viljems — »bio je razminiranje minskog polja unutar 90-metarske izobate da bi se omogućilo bombardovanje da dejstvuju u ovom području sa malih daljina. Obaveštajni podaci o Čongdžinu dali su neprijatelu sliku tog područja. Bili smo obavešteni da se u tom području nalaze komandovane mine, a javljeno nam je da su radarom osmotreni brzi patrolni čamci. Dalje, to područje nalazilo se u dometu neprijateljskih aviona protiv kojih naši minolovci nisu raspolagali odgovarajućim oruđima, komandnim računarima niti brzinom. Pored toga, da bi se problem još više komplikovao, približavala se zima sa jakim vetrovima, hladnoćom, ledom i teškim morem.«

Razminiranje kod Čongdžina počelo je 3. novembra. Odstranjene su 23 kontaktne mine, od kojih je 10 potopljeno puščanom vatrom. Jedna je eksplodirala kad je bila zahvaćena minolovkom, dok su ostale 4, verovatno, uništene topovima 40 mm, pošto im helikopter više nije mogao da otkrije trag.

»Šestog novembra« — nastavlja svoje izlaganje kapetan bojnog broda Viljems — »poslužilac podvodnog električnog lokatora na minolovcu „Heron“ otkrio je nov minski red u području koje je bilo očišćeno tek pre tri dana. Ponovnim razminiranjem tog područja odstranjeno je 8 mina. To je za nas predstavljalo iznenadenje. Znači, ponovno polaganje mina vršilo se upravo pred našim nosem. Posle trodnevnog razminiranja unutar 90-metarske izobate i nakon što je otkriveno da je neprijatelj to područje već jednom prethodno razminirao, pa skoro opet minirao, odlučili smo da se koncentrišemo dalje prema otvorenom moru, između 90-metarske i 180-metarske izobate. Kod Čongdžina opet se pokazalo da su za razminiranje neophodni brod-dok „Komstok“ i helikopter. Međutim, efikasnost helikoptera znatno je bila umanjena maglom i sunežicom. Zbog toga nije ni otkriveno novo minsko polje, položeno 6. novembra. Čamci-minolovci imali su, takođe, teškoća zbog rđavih vremenskih prilika. U visokim geografskim širinama oni su mogli da razminiraju samo po lepom vremenu. Dva razarača-minolovca, „Dojl“ i „Endiket“, dokazali su svoju vrednost kod Čongdžina kao brodovi za podršku, jer su mogli da intervenišu protiv eventualnog pokušaja ponovnog polaganja mina, a i da se upotrebe za brzo kontrolno razminiranje područja.«

Uprkos svim opasnostima i teškoćama na koje se nai-lazilo kod Čongdžina, uspeli smo da to područje, od 90-metarske izobate prema otvorenom moru, očistimo bar pri-vremeno od mina. Najznačajniji aspekt razminiranja kod Čongdžina jeste da su severnokorejski minopolagači na-stojali da održe korak sa našim minolovcima.

Obaveštajni podaci o minama (1951—1953)

Konkretni dokaz o neprijateljskom ponovnom polaganju mina u području Hungnam—Sondžin dobijen je 19. novembra 1951. godine kad je minolovac »Ptarmigen« ulio dve nove sidrene kontaktne mine u blizini Hungnama. Kasnije, 3. decembra 1951. godine, »Peliken« je potopio

novu minu u istom području. Zbog novog izgleda tih mina, bilo je jasno kapetanu bojnog broda Viljemu da su one tek nedavno položene.

Pojedinačni slučajevi otkrivanja mina predstavljali su za naše komandante najpozdaniji oslonac na osnovu kojih se cenila minska aktivnost neprijatelja. Nikada tokom celog rata nismo uspeli da izradimo i da ažurno držimo kartu situacije o neprijateljskom polaganju mina. Brodova je bilo suviše malo, obaveštajni podaci površni, obale previše duge, noći tamne, a neprijateljsko polaganje mina pretežno lokalno. Minski stručnjaci američke ratne mornarice mogli su samo da nagadaju o neprijateljskim zalihamama mina.

Međutim, smatralo se da neprijatelj raspolaže sa dovoljno mina da izvrši opsežno miniranje svih korejskih luka i da je izgradio minska slagališta u Činampou, Čongdžinu, Songdžinu i Hungnamu. Takođe, vladalo je uverenje da neprijateljski minski rat ima dvostruki cilj: prvo, da odvratí snage Ujedinjenih nacija od izvršenja još jednog pomorskog desanta; i drugo, da ometa dejstva mornaričkih snaga za bombardovanje.

Obaveštajni izveštaji, dobijeni od severokorejskih gerilaca, begunaca, dezterera i zarobljenih ribara, bili su obično oskudni a morali su se i proveravati. Međutim, svi ti izveštaji ukazivali su na to da je neprijatelj polagao mine noću, koristeći se za to lokalnim obalskim plovnim sredstvima (džunke na jedra ili s motorom, ribarske sampane) i torpednim čamcima. Navodno upotrebljavan je i jedan bivši sovjetski minopolagač, ali taj podatak nije se mogao proveriti.

Na zarobljenim sampanima, koji su služili kao minopolagači, ustanovljeno je da su poprečno na palubi bili postavljeni specijalno konstruisani klizači od drvenih gredica na kojima su ležale mine i sa kojih su se mogle ručno obarati preko boka. Uprkos primitivnoj konstrukciji i maloj nosivosti sampana (mali tip sampana mogao je da nosi 2—4 mine), neprijatelj je bio u stanju da ugrozi minama najmoćniju i najsavremeniju ratnu mornaricu na svetu.

Navodimo tipične obaveštajne izveštaje, koje su primali saveznički komandanti u proleće 1951. godine, a koji su izdvojeni iz sumarnih obaveštajnih izveštaja komandanta Dalekog istoka:

3. januar: Javljen o opsežnim minskim operacijama u kanalu Tedong i duž obale u blizini Činampaia.

1. mart: Javljen da neprijatelj istovaruje mine sovjetskog porekla iz teretnih yagona u blizini železničke stанице Kalma.

7. mart: Javljen da je američka krstarica »Manchester« efikasno tukla artiljerijom železničku stanicu Kalma. Jedan zatvoreni vagon natovaren minama eksplodirao je.

28. mart: Motorni čamac polagao mine u blizini Vonsana. Mine su položene u pravcu sever-jug.

31. mart: Pomorske jedinice Ujedinjenih nacija otvorile artiljerijsku vatru na čamce za koje se pretpostavlja da služe kao minopolagači, u blizini Vonsana. Komandant pomorskih snaga Dalekog istoka izveštava da postoje jaki dokazi da neprijatelj preduzima odlučne mere da ponovno položi mine u područja koja su bila prethodno razminirana.

10. april: Jedan crn torpedni čamac, dug 13 metara, primećen u blizini Činampaia. Pretpostavlja se da je čamac polagao mine po mraku. Javlja se da neprijateljski brodovi polažu mine u blizini pozicije $\varphi = 38^{\circ}45'N$, $\lambda = 12^{\circ}29'E$.

Ratni zarobljenici, koje je zarobio razarač »Daglas H. Foks« (*Douglas H. Fox*), dali su tipično konfuzan i kontradiktoran prikaz neprijateljske aktivnosti u pogledu polaganja mina. Na osnovu informacije dobijene od zarobljenika pohvatanih 2. maja 1952. godine dobijen je ovakav izveštaj: »Mine su bile položene u aprilu 1951. godine od Sinčang-ni u jugozapadnom pravcu na daljini oko 1.800 metara«. Zarobljenici su prilično neodređeni u pogledu broja položenih mina; obično upotrebljavaju reč »mnogo«. Četiri dana docnije, 6. maja 1952, zarobljenici koji su pohvatani od razarača »Foks«, izjavili su: »Nema nikakvih mina u području Sinčang-ni«.

Ratni zarobljenici izjavili su 7. maja komandantu razarača »Foks« da su položene mine u luci Hamhung. Međutim, tri dana docnije, 9. maja, zarobljenici izjavljuju: »Niye primećeno polaganje mina u luci Hungnam«.

Malo je takvih izveštaja bilo ili moglo biti potvrđeno, ali oni su ipak karakteristični kao fragmentarna obavešte-

nja koja su priticala od južnokorejskih gerilaca, civilnih izbeglica, ribara i dezertera od 1951. do 1953. godine.

Slučajno bi se poneki izveštaj pokazao tačnim. Jedan severnokorejski dezerter iz Kodžoa izjavio je: »Za većinu mina koje se sada polažu govori se da su protivdesantnog tipa. Priča se da se te mine polažu na pojedinim odsecima istočne obale, gde je moguće iskrcavanje pomorskog desanta.« Taj obaveštajni podatak proveren je 2. marta 1952. godine, kad je kod Vonsana otkrivena nova vrsta neprijateljske protivdesantne mine. Usidrena na položajnoj dubini od 0,5 do 2,5 m, ta srazmerno mala mina kontaktnog tipa (minска posuda promera oko 0,5 m), sa oko 20 kg eksploziva TNT, nateralna misa je da helikopterom izvršimo naknadno pretraživanje i podvodno izviđanje sumnjivog područja.

Pozitivan dokaz o minskoj delatnosti na istočnoj obali dobijen je 18. juna 1952. godine kad je minolovac »Kerlju« (Curlew) pronašao u luci Vonsan minu s automatskim sidrenim uređajem. Mina, obešena o železnu ili drvenu bačvu, odnosno o komad balvana, puštana je rečnom strujom u luku. Po što se rastopio osigurač (salmijak ili šećer), otkačila bi se kuka i oslobođila minu, posle čega se mina sidrila automatskim uređajem za sidrenje. Posle tog otkrića komandant Operativnog odreda 95 obavestio je da je područje na ušću reke nesigurno za plovidbu.

Severnokorejski zarobljenici ispričali su žalosnu istoriju svoje ratne mornarice. Govorili su da od nje, osim uspomene, nije ostalo ništa, i da praktički nikakve zadatke više nije u stanju da izvršava. U stvari, veliki broj priпадnika ratne mornarice prebačen je u kopnenu vojsku. Nijedan od zarobljenika nije znao da postoji neki severnokorejski ratni brod.

Slučaj kanadskog razarača »Nutka« (Nootka)

Krajem septembra 1952. godine »Nutka«, kanadski razarač tipa »trajbel« (Tribal), imao je tu čast da zarobi jedan severnokorejski minopolagač, jedini neprijateljski brod koji je zarobljen na moru u toku rata. U noći 22.

septembra, »Nutka« se nalazio u patroli jugoistočno od ostrva Čo-do, u blizini prilaza Činampou. U 2.23 č. njegov radar otkrio je nepoznati brod, koji je plovio severnim kursem uz obalu, u blizini Čin-gang-poa. Došavši do rta, severno od ovog mesta, brod je okrenuo i uzeo kurs na jugoistočni kraj ostrva Čo-do. Iako sumnjiv, zbog čega ga je trebalo pažljivo osmatrati i pratiti, smatralo se prema onom što je radar pokazivao, da je to neki saveznički patrolni brod koji se vraća na svoje sidrište sa noćnog patroliranja.

Došavši do razminiranog prolaza neidentifikovani brod je promenio kurs, koji je inače vodio prema uobičajenom sidrištu patrolnih razarača. Međutim, prema njegovom postupku sada je izgledalo kao da nešto pretražuje, pa je komandant razarača »Nutka« izdao naređenje da se približe sumnjivom brodu. Razarač je okrenuo i prešao u gonjenje; radarski ekran odmah je registrovao da sumnjički brod prelazi u novi kurs prema kopnu. Pošto bi razaračev direktni lovni kurs vodio preko područja kroz koje je malo pre prošao sumnjivi brod, i u koje je možda položio mine, to je komandant »Nutke«, smatrajući da je nerazumno ploviti u tom pravcu, uzeo kurs prema jugu da bi zaobišao sumnjivo područje i presreo sumnjivi brod. Međutim, brzina razarača od 29 čv nije mu omogućavala da preseče put neprijateljskom brodu pre nego što ovaj stigne u vode koje su bile suviše plitke za razarač i na taj način se zaštiti.

»Uzaludno smo pokušavali da nateramo brod prema otvorenom moru time što smo glavnom artiljerijom tukli litice obale preko njihove glave«, kaže komandant Stil. »Sada smo bili potpuno uvereni da se radi o neprijateljskom brodu, ali smatrali smo da će njegova posada više vredeti kao zarobljenici nego kao leševi koji plutaju u moru. Sledеće što smo preduzeli bio je pokušaj da ga zarođimo naoružanim čamcima, ali kako je neprijatelj vozio brže, uspelo mu je da nam umakne. Prema onome što je brod radio i prema kursevima kojima je vozio, došli smo do zaključka da je bio angažovan u polaganju mina i da u području preko kojeg je prolazio verovatno ima mina. Kao

odgovor na moj signal kojim sam tražio da se u ovom području izvrši kontrolno razminiranje, došao je američki minolovac „Difens“ i izvršio kontrolno razminiranje područja magnetskim minolovkama; razminiranje je počelo u sutor, 27. septembra. U ponoć izvestio je depešom da je „rezultat negativan“ i otplovio za Vonsan.«

Posle 46 minuta razarač »Nutka« je uspostavio po drugi put kontakt prilično duboko u reci Namčon. Kapetan korvete Stil vozio je polagano prema jugu i približio se obali u nameri da dođe u zaklon tamne senke koju obrisi kopna stvaraju, i da tako spreči koliko god duže može, da ga ne osmotri neprijateljski brod. Kad je neprijateljski brod bio prilično van, na ruti »Cigaretta«, tj. na poziciji koja je po mišljenju Stila bila najdalje dokle se neprijatelj usudio da dođe, »Nutka« se brzinom preko 30 čv približila i uspela da preseče put prilično velikom brodu koji je svim silama nastojao da se dočepa kopna.

»Približavali smo se, vozeći pravo na njega u nameri da pokušamo psihološki da ovladamo situacijom, kako bi smo sprečili neprijatelja da se bori«, kaže Stil. »Obratili smo im se na korejskom jeziku, i rekli da bi svaki pokret sa njihove strane doveo do njihovog potpunog uništenja, i da ćemo ih razbiti u paramparčad. Kad smo došli bliže, nismo bili načisto o kakvoj se vrsti broda radi. Izgledao je kao džunka ali je bio ipak drukčiji. Silueta mu je bila niska; dosta brzo se kretao i motor je skoro bešumno radio.

»Nutka« se zaustavio na oko 90 m od neprijateljskog broda. U mraku se moglo opaziti kako sa krme padaju neki crni predmeti koji su plivali prema nama. Pretpostavljajući da se radi o plutajućim minama, zavezli smo krmom i opalili nekoliko granata iz boforsa u dok broda, u visini vodene linije, a zatim spustili čamce posednute naoružanim odredima za napad. Pošto su nas izvestili da je posada napustila brod, čamci su okrenuli prema plutajućim objektima, za koje se ustanovilo da su mali splavovi na kojima se nalazila posada napuštenog broda. Približivši se prvom splavu, naš čamac br. 1 primenio je već ranije isprobanoj taktilku koja se sastojala u tome da se neprijatelj

iz neposredne blizine zaslepi jalkim reflektorskim snopom. Ustanovilo se da se na splavu, napravljenom od automobilskih guma, nalazi jedan korejski mornarički oficir koji je imao mitraljez uperen na razarač. Obe su strane otvorile jednovremeno vatru, ali zahvaljujući zaslepljujućem snopu svetlosti, čamac br. 1 nije imao gubitaka dok je neprijatelj nestao sa površine vode.«

Zatim su čamci pozvani na brod, a preostali neprijateljski splavovi osmatrani su na radaru. »Nutka« je pristao uz bok neprijateljskog minopolagača. Pošto nismo hteli da reskirammo da po mraku šaljemo ljude u unutrašnjost broda, vezali smo nekoliko čeličnih užadi za deo brodske palube; koristeći se snagom brodskih mašina od 44.000 KS, otrgli smo deo palube da bismo ustanovili šta se na njemu nalazi — mine ili ljudi. Brod je bio prazan. »Nutka« ga je zatim oteglio prema zapadu, van miniranog područja, da bi se po danu na njemu mogao izvršiti detaljan pretres.

»Nutka« je tokom noći stražario nad preostalom neprijateljskom brodskom posadom koja se nalazila na splavovima, a kad je svanulo uputio se prema brodolomnicima. Kad im se približio da bi ih pokupio, oni su razbili splavove i potopili automobilske gume, a neki su pokušali da izvrše samoubistvo davljenjem. Svaki je bio naoružan automatom, pištoljem i tucetom bombi, a kad im se »Nutka« približio pobacali su ih u more. Među zarobljenicima bila su 2 poručnika i 2 starija podoficira severnokorejske ratne mornarice.

»Dogodio se interesantan slučaj« — priča dalje kapetan korvete Stil. »Prvo naše uže s mačkom² koje smo bacili na zarobljeni neprijateljski brod, nije zakačilo već je sklznulo preko ograde. Kad smo ga izvukli na palubu »Nutke«, ustanovljeno je da je mačak zakačio za vreću punu ručnih bombi; vrlo pažljivo smo ih bacili u more.«

² Malo sidro sa nekoliko krakova koje se upotrebljava u čamcima. — Prim. prev.

Docnije su od jednog zarobljenika dobijena mnogo-brojna obaveštenja, koja su se odnosila ne samo na ovo minsko polje, već i na jedno drugo, položeno mnogo dalje prema jugu.

»U ovom slučaju kao i u drugim kad su na razaraču „Nutka“ preuzimani zarobljenici, kaže Stil, »interesantno je bilo primetiti psihološku reakciju koja se javljala kod tih ljudi usled dobrog i ljubaznog ophođenja prema njima, umesto mučenja koja su očekivali. Kupanje, topla kafa i hrana, kao i druga osveženja učinila su da bar jedan od njih postane vrlo govorljiv. Međutim, primetilo se da su gotovo uvek njihovi iskazi, dati u prvim časovima, mnogo verodostojniji nego naduvane preinačene verzije, davane docnije, koje su se uvek svodile na jedno isto: »Ja zaista nisam komunist. Okolnosti kao i moja okolina naterali su me da predem na njihovu stranu.«

Neprijateljski ratni zarobljenici izjavili su da je nakon što je aktivirano minsko i torpedno odeljenje u pomorskoj bazi Činampo opet počelo noću 13. septembra polaganje mina, ali u manjem obimu.

Torpedno odeljenje sastojalo se od 4 oficira i 20 mornara. Severnokorejski mornarički oficiri proveli su mesec dana na minerskoj obuci u Rašinu. Nastavu su, pretežno, držali korejski mornarički oficiri, na osnovu sovjetskog minerskog priručnika prevedenog na korejski jezik.

Minersko ljudstvo upotrebljavano u Činampou, sastojalo se od starijeg poručnika bojnog broda, koji je, ujedno, bio politički i navigacijski oficir, zatim od jednog poručnika fregate-minera i od 6 mornara odabranih po veslačkim sposobnostima. To ljudstvo bilo je upućeno iz Činampaia u obližnju luku Mongumpu, gde je trebalo da popravi teško oštećenu džunku (to je bio brod koji je zaborio razarač »Nutka«) i osposobi je za polaganje mina.

Zarobljenici su izjavili da su nastojali da izgrade takav minopolagač, koji se ne bi mogao ni čuti ni videti, pa čak ni radarom otkriti. Zbog toga su odlučili da motorom zamene veslače, koji su se pri veslanju dobro čuli, i da

smanje nadvođe broda na oko 0,5 m da bi time umanjili mogućnost vizuelnog i radarskog otkrivanja. Drveni uzdužni nosači postavljeni su kao minske tračnice.

Polaganje mina započeto je šest noći kasnije, noću 19. septembra kad su položene 2 magnetske mine, a 20., 26. i 27., opet noću, položeno je još 6 mina istog tipa; tom prilikom nisu korišćeni nikakvi navigacijski instrumenti. Navigator je, po mesečini, uzimao smerove »odoka« na rtove obale i pri vođenju navigacije računao sa brzinom broda od oko 1 čvora. Ovaj slučaj jasno pokazuje da su Severnokorejci pravilno ocenili da je zapadna obala, zbog velikih razlika u plimi i oseki i jakih morskih struja, pogodnija za magnetske nego za sidrene kontaktne mine.

Nekoliko dana kasnije došao je u područje Činampo američki minolovac »Četerer« i počeo 2. oktobra razminiranje severnog minskog područja. Istog dana, u 12.08 časova eksplodirala je prva mina, stvarajući pritom visoki vodeni gejzir. Razminiranje minskog polja nije prošlo bez teškoća, jer je neprijatelj doveo artiljerijske baterije i više puta otvorio jaku vatru na minolovce.

»Sa divljenjem smo mi, Kanađani, posmatrali ove male minolovce kako se izvlače iz vatre nog haosa brzinom 6—7 čvorova, zadržavajući pritom svoje minolovke u vodi umesto da ih slipuju«, kaže kapetan korvete Stil. »U nama se usadilo duboko poštovanje prema borcima američke ratne mornarice zbog njihove upornosti i veštine koje ćemo još dugo pamtitи. Neki od rukovodilaca na tim minolovцима bili su rezervisti, povučeni sa svojih ugodnih, bezbednih poslova na kojima su nastojali da izgrade svoje domove i da nadoknade vreme izgubljeno u II SR, dakle, ljudi koji su već prešli one godine života u kojima ratovanje predstavlja uzbudljivu avanturu. Energične akcije tih ljudi moraju se ubrajati među najbolje primere rukovodjenja i patriotizma, i nadam se da njihovi poznanici u građanstvu potpuno shvataju njihov veliki doprinos.«

Brodovi Ujedinjenih nacija oštećeni od mina

I pored toga što je neprijatelj neprekidno polagao mine, pomorske snage Ujedinjenih nacija pretrpele su srazmerno mala oštećenja od mina od proleća 1951. do primirja 1953. godine.

Prilikom razminiranja područja u blizini Jong-janga, pomoćni minolovac »Partridž« udario je na plutajuću minu i potonuo posle nepunih desetak minuta. Dva oficira i 6 mornara je tom prilikom poginulo, a 1 oficir i 5 mornara teže ranjeni. »Partridž« je četvrti i poslednji američki minolovac koji je izgubljen u korejskom ratu.

Flotni remorker »Sarsi« potopljen je od mine u noći 30. avgusta 1952. za vreme dok se nalazio u patroli ispred Hungnama. Dva čoveka su izgubljena.

Dva razarača udarila su u mine: 12. juna 1951. godine »Voki« (Walke), a 7. oktobra 1951. »Smol« (Small). Oba su pretrpela veća oštećenja. »Voki« je imao 26 poginulih, a »Smol« 9.

Još jedan razarač, američki »Barton«, naišao je na minu 16. septembra 1952. godine na oko 90 nautičkih milja istočno od Vonsana za vreme dok se nalazio u osiguranju Operativnog odreda 77.

»Bartonov« komandant smatra da mina na koju je udario njegov brod potiče iz minskog polja kod Vonsana. Ona se bila otkinula od svog sidrenog užeta u vreme kad je tornado »Karen« 18. avgusta prešao preko tog područja. Komandant 7. flote viceadmiral Klark, izvestio je da se oko njegovih brodova u sledećih nekoliko nedelja našlo oko 40 mina. Pojedine mine su se pojavile i na površini u vonsanskoj luci, a neke je more izbacilo čak i na obalu.

»Nailazak ,Bartona' na minu dogodio se pod neobičnim okolnostima«, kaže njegov komandant. »Barton' je u poretku operativnog odreda, koji je vozio prema jugu, zauzimao najseverniji položaj. Nosači aviona i razarači koji su vozili ispred nas neizbežno su morali proći blizu mine na koju smo udarili. Kad se dogodila eksplozija, ja sam upravo završavao čitanje izveštaja o opasnostima kojima je brod izložen od plutajućih mina. Izveštaj se završavao za-

ključkom da je brod, koji vozi brzinom preko 10 čvorova, siguran od mine, pošto je pramčani val odbacuje na stranu. Međutim, pramčani val nije uspeo da zaštiti »Bartona«, jer je operativni odred vozio brzinom od 15 čvorova! Na minu smo udarili u 21.15 časova. Eksplozijom je razrušena brodska oplata od kobilice do glavne palube. Prednja kotlarnica bila je potpuno razorenja i poplavljena. Otvorena je rupa od 12 m. Petorica ljudi u prednjoj kotlarnici poginulo je dok je mašinsko osoblje u susednoj prostoriji zadobilo teške opekotine.«

U tom vremenskom razdoblju nastradala su od mina i dva južnokorejska ratna broda: YMC-306* 6. maja ispred Činampa i patrolni čamac PC-704 noću 26. decembra 1951. ispred ostrva Jo-do, u luci Vonsan. Kasnije je pokušljeno 20 leševa u blizini Jo-doa. U južnokorejskom mornaričkom operativnom dnevniku izričito стоји да је »patrolni čamac PC-704 нашао на мину и потонуо за време док је оперисао на источној обали, унутар подручја вонсанске луке.«

Minolovac JMS-306 bio je upućen sa još dva minolovca (JMS-302, YMS-502) i eskortnim brodom PF-61 u Činampo radi provere neprijateljske minske aktivnosti. U jutro 6. maja 1951. godine чим се дигла gusta јутарња магла, почео је JMS-306 извиђачко патролирање. Двадесет минута дочније, у 9.20 часова ударио је о мину. Експлозија је прouзроковала прород воде у машиношкву просторију; погинуло је 6, а ранјено 18 до 36 људи колико је имала нјегова посада.

Citava 72 minuta nastojalo je 12 preostalih članova posade da savlada prorod vode. U međuvremenu pozvata su u pomoć dva jedrenjaka koji su pristali uz boč oštećenog minolovca. Oni su pokušavali da spasu sav materijal koji se mogao preneti, uključujući ту, како се kaže у јуžnokorejsком извештају, »и велику количину službenih spisa«. Brod је потонуо у 10.32 časa. Preživele članove posade preuzeo је eskortni brod PF-61 ради пребacivanja у Pusan.

* Minolovac građen u Japanu, nešto manji od američkog помоћног minolovca tipa AMS.

Severnokorejska artiljerija protiv minolovaca

Počev od jeseni 1951. godine pa sve do kraja korejskog rata mnogo više savezničkih minolovaca oštećeno je od protivničke artiljerije nego od mina.

»Više puta« — kaže jedan očevidac — »neprijateljske baterije otvorile bi vatru na minolovce i gađale do momenta kad je izgledalo da predstoji pogodak, a onda bi, bez nekog razloga, prestale da gađaju. To prekidanje i otvaranje vatre moglo je da traje i ceo dan. Kad bi vatra postala suviše jaka, naši minolovci napuštali su područje i čekali da ona prestane. Zbog te česte izloženosti neprijateljskoj vatri, nije skoro bilo minolovca koji nije bio pogoden ili mu nije granata pala u neposrednu blizinu, odnosno da nije bio zasut parčadima zrna.«

Najčešće, bio je pogadan minolovac »Ospri« koji je 29. oktobra 1951. godine dobio dva pogotka; jedan u vrh dimnjaka, a drugi u bok iznad vodene linije. Samo je jedan čovek bio teško ranjen. »Ospri« je ponovno 23. aprila 1952. godine bio pogoden od sondžinske obalske baterije za vreme dok je zajedno sa minolovcem »Svolou« osmatrao neprijateljske vozove za račun velikog minolovca »Marilet« (*Murrelet*). »Gađanje neprijateljskih noćnih vozova i njihovo uništavanje postala je neka vrsta sporta za te male minolovce«, kaže jedan od očevidaca. »Noću bi se oni približili obali i izveštavali veće minolovce kad se neprijateljski vozovi pojave iz tunela i počnu da voze duž obale. Mimolovci su na taj način izbacili iz stroja izvestan broj vozova.«

»Ospri« je pogoden treći put 13. oktobra 1952. godine kad je učestvovao u diverzionom desantu kod Kodžoa. Tom prilikom zasut je mnogobrojnim parčadima rasprsnute granate, koja su ranila prvog oficira i 3 mornara³. Sledeći brod, koji je takođe često izlagan pogocima neprijateljskih

³ Desantna demonstracija kod Kodžoa opširno je prikazana u XI glavi »Opasnost od pomorskog desanta«.

obalskih baterija bio je razarač-minolovac »Tompson«. On je, takođe, tri put bio pogoden.⁴

Pomoćni minolovac »Heron« dobio je 8. septembra 1951. godine pogodak u bok, 1,8 m iznad vodene linije. Minolovac »Kompitent« (*Competent*) bio je 27. avgusta 1952. izložen vatri obalske baterije (4 topa kalibra 122 mm), i oko 100 granata palo je tada u njegovoј blizini. Brod je pretrpeo samo neznatna oštećenja, a posada nije imala gubitaka. Na minolovac »Kajt« je za vreme razmiranja kod Vonsana, 19. novembra 1952. godine, ispaljeno 47 granata kalibra 76 mm. Parčad granate lakše je ranila jednog oficira i 4 mornara. U martu 1953. godine tri minolovca Ujedinjenih nacija laksu su oštećena od neprijateljskih obalskih baterija u blizini Sondžina: američki »Gal« i »Swift« i južnokorejski YMS-510.

I pored uzbudjenja zbog čestog izlaganja neprijateljskoj vatri, minolovci su registrirali dvoboje s obalskim baterijama kratko i ravnodušno. Tako je u brodski dnevnik minolovca »Fajerkrest« (*Firecrest*) uneseno:

14^h 45^m: Brod pod vatrom obalske baterije. Sve mašine svom snagom napred.

15^h 04^m: Pogoden u desni bok... granata prodrla u trpezariju... probila palubu... prošla kroz donji deo hladnjake... okružnut ventilacioni cevovod. Prošla kroz levu nepropustljivu pregradu i pala u more.

15^h 05^m: Granata nije eksplodirala i nije prouzrokovala gubitke.

Pričinjena šteta na »Fajerkrestu« opravljena je na dok-brodu »Ganston Hol«. Kasnije su te obalske baterije uništili bojni brod »Nju Džersi« (*New Jersey*) i razarač »Eperson« (*Epperson*).

Komandant minolovca »Dekstres« uneo je u brodski dnevnik ove podatke:

12^h 43^m: Posednut 76 mm top.

13^h 09^m: Obalske baterije otvaraju vatru na brod. Data uzbuna »brod na borbu«. Komandant preuzima komandu broda.

⁴ O oštećenju »Tompsona« pisano je u IX glavi »Brodska artiljerija«.

13^h 10^m: Početa vožnja u cik-cak kursevima, brzinom 16 čvorova. Direktan pogodak u desnu stranu pramca.

13^h 12^m: Direktan pogodak u vrh jarbola.

13^h 14^m: Brojna rasprsnuća granata u vazduhu i pad granata u neposrednu blizinu. Početo bacanje dimnih kutija (da bi se maskirao položaj broda).

13^h 18^m: Slipovanje minolovki. Gubici: 1 mrtav i dva ranjena. Dve rupe u brodskom trupu: jedna prečnika od 30 cm, a druga od 15 cm. Velika oštećenja na električnoj opremi, radioanteni, radaru, signalnim užicama, levo navigacijsko svetlo nestalo.

Defanzivni manevar komandanta »Dekstresa« primenjivali su svi minolovci u borbi sa neprijateljskim obalskim baterijama. Kad god je bilo mogućno, minolovci su otvarali vatru na neprijateljske obalske baterije, tražeći vatrenu podršku ukoliko se njome raspolagalo. Zatim su prelazili na maksimalnu brzinu, slipovali minolovke, vozili u cik-cak i zadimljavalni da bi omeli neprijateljsko gađanje.

»Ovome se mogao dodati još jedan manevar«, kaže komandant »Dekstresa«. »Kad nas je blesak topova obalske baterije upozorio da je ispaljen plotun, mi bismo odmah promenili kurs, vozili 20 do 30 sekundi i zavisno od daljine gađanja odlučivali s koje ćemo strane početi cik-cak vožnju.«

Kad se zadimljavanje izvodilo u dovoljnim količinama, bilo je naročito efikasno za potpuno maskiranje manevra izbegavanja minolovaca. Komandant minolovca »Mergenser« poručnik bojnog broda Mej pronašao je nov način zadimljavanja, koji su, uskoro, usvojili svi komandanti minolovaca. Mej je uvodio ulje za loženje direktno u ispušni lonac glavnog motora, čime se stvarao gust beo dim koji je kuljao iz dimnjaka. »Prednost stvaranja dima na ovaj način«, kaže Mej, »jeste u tome što je trebalo samo otvoriti jedan ventil u mašinskoj prostoriji, pa da dim pokulja kad god zatreba.«

Mada taj postupak nikad nije odobrila Mornarička tehnička uprava, komandant sastava minolovca, kapetan bojnog broda Viljems, dozvolio je da se primeni u slučaju nužde. Međutim, minolovci su i dalje primenjivali »Mejov metod«, kad god bi se našli u kritičnoj situaciji, smatra-

jući da će ulje za loženje pričiniti manje štete motorima nego što bi to učinile neprijateljske granate. I zaista, nijedan brod nije zbog toga imao bilo kad požar ili oštećenje na motorima, iako je taj način zadimljavanja mnogo puta upotrebljavan.

Tehnička uprava propisala je postupak za zadimljavanje kod minolovaca upotrebom dimnih kutija koje su se mogle brzo aktivirati, bilo na krmi broda bilo da se bacaju u more. Međutim, na minolovcima se ustanovilo da dimne kutije suviše polako razvijaju dim. Dok bi dim postao efikasan, brod bi se već izvukao iz opasnosti ili bi bio pogoden.

Tačnost gađanja neprijateljskih obalskih baterija istakla je važnost artiljerijske podrške radi kontrabatiranja. Pre Koreje malo je komandanata razarača imalo iskustva u pružanju artiljerijske podrške minolovcima, a nisu postojala ni odgovarajuća borbena uputstva, kad je rat u Koreji izbio.

Komandant američkog razarača »Zil« (Zeal) izložio je ukratko taj problem u svom borbenom izveštaju: »Ne postoje nikakva osnovna uputstva u pogledu artiljerijske podrške koju razarači mogu da pružaju minolovcima u području za koje se zna da ima obalske baterije. Za sada je odluka kako će se postupiti u tom slučaju, izgleda, prepustena komandantu broda koji pruža podršku. Ovaj oficir je video brodove artiljerijske podrške kako slede plovak unutrašnje minolovke i tako se drže bliže obali od minolovaca. Drugi se brodovi drže prema moru, na suprotnoj strani od minolovaca. Preporučuje se da se prouči pitanje najboljeg položaja brodova za artiljerijsku podršku, i to za razne kombinacije brodova koji bi došli u obzir. Takođe, brodovi artiljerijske podrške treba da budu obavešteni o tome da u slučaju nužde mogu da prođu između minolovca i njegovih plovaka, a da se pritom ne zapletu u minolovke.⁵

Svaki komandant broda artiljerijske podrške određivao je položaj svoga broda prema svom nahođenju, s obzi-

⁵ Spojna minolovka mora ležati na dovoljnoj dubini da bi se omogućio prolazak brodova preko nje.

rom na postojeću situaciju. Neki brodovi pružali su izvanrednu artiljerijsku podršku time što su vozili iza minolovca, u njegovoj brazdi, a potom se postavljali između neprijateljskih obalskih baterija i vlastitog minolovca. Drugi brodovi artiljerijske podrške držali su se na spoljnoj strani, prema moru, prilično daleko od minolovaca, dok su se u nekim slučajevima minolovci nalazili između brodova podrške i obalskih baterija. Razumljivo je da su minolovci više voleli da se brodovi artiljerijske podrške nalaze što bliže cilju.

Jedan od komandanata, čiji je brod 33 dana pružao artiljerijsku podršku minolovcima u području luke Vonsan, bio je komandant razarača »Barton«. On je smatrao da je bolje da se razarači drže na spoljnoj strani minolovaca nego da voze pozadi njih u brazdi: »To se naročito pokazalo ispravnim unutar područja Vonsana« — kaže on — »gde je manevarski prostor bio ograničen kako za minolovce tako i za razarače. Sve što smo mogli da učinimo bilo je da primenimo „osmicu“. Na jednoj petlji dobro bi „pritegli“ obalske baterije, dok bi na sledećoj olabavili prisak«.

Sličan plan artiljerijske podrške upotrebio je komandant američkog razarača »Daglas H. Foks«, čije su rezultate oduševljeno pozdravili minolovac »Marilet« i komandant sastava minolovaca u Pacifiku.

Posle žestoke vatre kojom je razarač »Foks« pružao podršku minolovcima »Svolou« i »Mariletu«, severistočno od svetionika kod Hungnama, »Marilet« je uputio depešu:

»Od „Marileta“: Dejstvo razarača „D. H. Foksa“: 13/05.42Z: Svi brodovi artiljerijske podrške treba da uče od vas stop. Bilo je pravo zadovoljstvo sadejstvovati sa vama.«

„Foks“ je na to odgovorio: Od „D. H. Foksa“: Dejstvo minolovca „Marilet“: 13/05.55Z: Zahvaljujem vam stop. Vaš artiljerac sa topa 76 mm najbolji je što sam ih video stop. Hoćete li ga trampiti za jedno celo naše topovsko odeljenje.«

Komandant »Foksa« objasnio je da je »taj međusobni izliv divljenja došao posle nekoliko provedenih dana na razminiranju područja od Ča-ho do Hungnama. Za

to vreme došlo je do nekoliko okršaja s obalskim baterijama. Naš plan artiljerijske podrške minolovcima odvijao se na sledeći način: prvo bi komandni minolovac predao drugom svoj deo razminiranog područja kako bi zajedno dejstvovali prema istim osnovnim pravilima. Zatim bi „Foks“ zauzeo položaj na 360 m ispred čelnog minolovca u smeru 10° prema otvorenom moru. „Foks“ bi topom kalibra 127 mm gađao napred, a po obali sa tri cevi kalibra 40 mm (kad bi daljina prelazila 2.700 m, onda topom 127 mm). Ostali minolovci preuzeeli bi na obali svaki svoj cilj, gađajući ih topovima 76 mm i 20 mm. To je dobro funkcionalo jer je „Foks“ privlačio vatru na sebe, pa su minolovci mogli da okrenu kroz našu brazdu da bi dobili u prostoru.

Kad smo dejstvovali na taj način, ja bih se uvek osećao kao onaj razbojnik u western-filmu koji na konju upada u grad, pucajući iz pištolja na sve strane. Gledajući kroz durbin mogli ste opaziti kako Severnokorejci trče tražeći zaklon po okolnim brdašcima i tunelima.«

Plan artiljerijske podrške komandanta »Foksa« imao je svesrdnu podršku komandanta Sastava minolovaca u Pacifiku, kontraadmiraala J. A. Snekenberga (*Snackenberg*). U depeši upućenoj 14. maja 1952. godine razaraču »Foksu«, Snekenberg kaže: »Obavešten sam od svojih brodova da ste im dosledno pružali podršku efikasnom artiljerijskom vatrom sa najmanjih daljina. Molim Vas da izručite oficirima i mornarima razarača „D. H. Foksa“ zahvalnost i poštovanje kako od mene, tako i od Sastava minolovaca Pacifika.«

I pored uznemiravanja i pretnji od neprijateljskih obalskih baterija, svi minolovci nastavili su da izvršavaju svoje zadatke veselo i energično, ne gubeći nikad smisao za humor. Na primer, kad je »Kebildo« (*Cabildo*), komandni brod 3. diviziona minolovaca bio pogoden u vonsanskoj luci za vreme dok je prikupljao svoje čamce-minolovce, komandant broda Hereld F. Staut održao je vatreni govor posadi broda. On je tada izjavio:

»Dok je „Kebildo“ prikupljao čamce-minolovce sa spuštenim krmenim preklopnim vratima, neprijatelj je ispalio u sre-

dinu broda desetak granata na potpuno nesportski i nedžentil-menski način, pri čemu je jedan direktni pogodak probio palubu br. 2, prouzrokujući nepredviđenu ventilaciju paluba, skladišta, ličnih stvari i u stambenim prostorijama. Potcenjujući hladno-krvno tu uvredu prema dostojaštvu i ličnoj svojini od nevidljivog, ali bezosećajnog neprijatelja, „Kebildo“ je kroz sve to prošao u savršenom redu i sjajnom brzinom.«

Kapetan bojnog broda Staut je na kraju još dodao »da se sa gore navedenim činjenicama u priloženoj pohvali lično osvedočio i to suviše dobro«. Naime, neprijateljska granata pala je na palubu metar-dva od njega.

Razminiranje po mesečini

Značaj noćnog razminiranja porastao je naročito 15. oktobra 1952. godine, kad se izvodio diverzionalni desant kod Kodžoa, grada na istočnoj obali, 40 km jugoistočno od Vonsana, a 56 km severno od fronta. Minolovci su došli pred Kodžo tri dana pre predviđenog roka za početak desanta (D-3), ali zbog jakog vетра i teškog mora nisu mogli da počnu sa razminiranjem do u zoru 13. oktobra.

Pet čamaca (minolovaca) malog gaza izvršilo je prvi prelaz. Kad su se približili obali na oko 1.400 m, otvorila je obalska baterija na njih jaku vatru. Neprijateljske artiljerijske i mitraljeske vatre bile su tako intenzivne i tačne da su samo 3 čelna minolovca uspela da završe prvi prelaz, dok su druga dva, preuzevši ulogu zaštitnice, slipovala minolovke i povukla se na otvoreno more. Docnije su po danu tri pomoćna minolovca, uz neposrednu artiljerijsku podršku dva američka razarača, pokušala ponovno da vrše razminiranje.

Iako je za artiljerijsku podršku razarača rečeno da je bila »izvrsna«, ipak nije bila dovoljno efikasna da učutka neprijateljske topove. Minolovac »Ospri« i razarač »Perkins« lakše su oštećeni. Na »Perkinsu« je 1 čovek poginuo, a 17 ih je ranjeno od šrapnela dve granate koje su pale u njegovoј neposrednoj blizini.

Sledećeg jutra, 14. oktobra, pokušala su još jednom 3 pomoćna minolovca, pri izlasku sunca, da očiste prolaz.

Ponovno ih je oterala jaka artiljerijska vatrica, ali ovog puta još pre nego što su mogli da dođu do područja predviđenog za razminiranje. Neprijateljska vatrica bila je tako koncentrična i tačna da je dnevno razminiranje 15. oktobra ocenjeno kao neuspeh. Ukoliko je trebalo nastaviti sa razminiranjem kod Kodžoa, onda se to moglo sprovesti samo po mraku. Ostala je još samo jedna noć, 14/15. oktobra, ali je ipak u toj noći završeno razminiranje. Srećom, mine nisu bile pronađene.

Neuspeh pokušaja razminiranja danju kod Kodžoa, kao i sve jača neprijateljska artiljerijska vatrica duž severoistočne obale, ukazali su na potrebu noćnog razminiranja. Od tada će se velikim delom, ako ne i potpuno, sva razminiranja u korejskim vodama vršiti noću. Noćna razminiranja vršena su i u II SR, ali posle toga više nisu praktikovana. Zbog toga je bilo hitno ponovno upoznati taktilku noćnog razminiranja — naročito sa strojem za razminiranje koji se primjenjuje neposredno pred izvršenje pomorskog desanta.

Komandant minolovca »Šavler« predložio je: 1) da se ponovno prouči i usavrši noćna takтика razminiranja; 2) da se nađe sigurno sredstvo kojim se utvrđuje kad minolovka zahvati minu; i 3) da se prouče sredstva osvetljavanja ili obeležavanja položaja podsečenih mina po noći. On je dalje predložio da se položaj podsečenih mina obeležava raznim sredstvima kao npr. podvodnim pirotehničkim sredstvima i bojama, vidljivim noću, i čakljama.

Međutim, noćno razminiranje je, i pored smanjene opasnosti od dejstva neprijateljske artiljerije, mnogo teže od dnevnog iz više razloga:

- 1) navigacija je noću teža, a takođe teško je i tačno vođenje i unošenje navigacijskih podataka razminiranog područja na pomorskoj karti. Morske mene i morske struje mogu prouzrokovati prekide u razminiranju ili ga udvostručiti;

- 2) uništavanje mina i obeležavanje plovčima teže je noću;

3) noćno razminiranje povećava opasnost kod onih minolovaca koji se nalaze na začelju stroja, i

4) desetine i desetine ribarskih brodića (sampana) vrzaju se noću duž korejskih obala. Prema tome, postoji uvek opasnost da neki od njih upadne u stroj minolovaca ili da se uplete u minolovke.

»Kako se korejski rat bližio kraju, tako su minolovci sva svoja razminiranja u obalnom području obavljali noću«, izjavio je kapetan korvete Holifild, komandant minolovca »Simbol«. »Na istočnoj obali minolovci su vršili kontrolno razminiranje od linije bombardovanja do severno od Jang-doa, dakle, na daljini od oko 227 nautičkih milja. Minolovke smo ispuštali van dometa obalskih baterija u sumrak, a zatim bismo se po mraku približili obali i počeli da razminiramo. To smo činili paralelno s obalom u jednom pravcu sve do zore narednog dana, prešavši pri tome obično oko 60—70 nautičkih milja. Ponekad bi se noću naš stroj primakao obali do na 500 metara. Nešto pre svitanja okrenuli bismo prema otvorenom moru da bismo ubrali minolovke van dometa obalskih baterija. Bez obzira na stanje mora, nikad nismo znali da li smo nešto razminirali za vreme noći. Zbog toga, posle svitanja, vršili bismo brzo izviđačko patroliranje u obrnutom pravcu kroz područje koje smo u toku noći razminirali. U razminiranom području nailazili smo, s vremenom na vreme, na plutajuće mine, što je značilo da smo ih ili minolovkama podsekli ili pak da su se same tokom noći otkinule od svojih sidrenih užeta. Najveći problem u razminiranju od 38. paralele predstavljali su ribarski sampani koji bi se uvek našli ispred nas. Znali smo da Severnokorejci strašno gladuju i da im je neophodno ribarenje, ali nikad nismo bili sigurni da li zamračeni sampani nose ribarsku opremu ili mine.«

Pri takvim kontrolnim razminiranjima, Holifild je naročito upozoravao i savetovao da minolovci ne vrše обратне prelaze noću da ne bi maišli na mine koje su mogle biti podsećene pri prethodnom prelazu. »Ne samo da su minolovci vršili razminiranje bliže obali« — kaže on — »već su često vršili manevr prelaza u protivkurs noću, što je bilo škakljivo čak i za stručnjake.«

Jedan drugi oficir, komandant minolovca »Tuken«, izjavio je: »Teškoća u pogledu noćnog razminiranja sastojala se u tome što nikad nismo znali da li dobro radimo. Pošto smo podsekli mine od sidrenih užeta, postavljao se problem njihovog uništavanja. Po uzburkanom moru naš redar ih nije mogao pronaći. Podsečena mina koja pluta na površini, a ne može se osmotriti, isto tako je opasna kao i usidrena. Mi nismo znali da li ugrožavamo i komplikujemo situaciju minolovca koji vozi pozadi nas. To je bio, zaista, težak zadatak na zapadnoj obali, sa svim njegovim navigacijskim rizicima. Faktor »J« se po noći strahovito povećavao. Ipak, koliko je nama poznato, noćno razminiranje bilo je efikasno.«

»Međutim, noćno razminiranje u korejskim vodama, i pored svih svojih teškoća, nije bilo nikad tako opasno kao ono kod Ancija«, kaže kapetan fregate Majera, koji je kao komandant minolovca YMS-13 u II SR vršio noćna razminiranja. »Kod Ancija smo bili suočeni sa preciznom vatrom kako obalskih baterija tako i avijacije. Da smo naišli u Koreji na takav otpor kao kod Ancija, problemi razminiranja i artiljerijske podrške bili bi umnogostručeni.«

Mnogostrana upotreba minolovaca

Pored toga što su vršili razminiranje do kraja korejskog rata, uspevši da očiste ukupno 1.088 mina, minolovci su i na drugi način značajno doprineli celokupnom vojnem naporu.

Do maja 1952. godine minolovcima su, pored razminiranja lučkih prilaza, luka, kanala, odbrambenih područja, ostrva, područja za artiljerijsku podršku, obalskih patrola i brodskih artiljerijskih položaja, dodeljivani i drugi zadaci. Tako su oni upotrebљavani za osiguranje razminiranih područja u kojima su hvatani neprijateljski ribarski brodovi, zatim su angažovani u proučavanju neprijateljske taktike polaganja mina, u prikupljanju podataka o minama i u obaveštavanju o njima; vršili su obuku južnokorejskih snaga za razminiranje i obuku korejskih mornaričkih oficira za vezu i angažovani u spasavanju palih

avijatičara u more. Minolovac »Simbol« spasao je 19. juna 1953. jednog savezničkog pilota blizu Hungnama, a »Dekstres« takođe jednog u istom području 23. maja 1953. godine. Minolovac »Radi« spasao je 1. jula 3. avijatičara sa prisilno spuštenog aviona B-26 u blizini zapadne obale ostrva Čo-do.

Zaplena neprijateljskih sampana i hvatanje zarobljenika predstavljali su za minolovce neophodan predah u svakodnevnom poslu oko razminiranja. Minolovac »Ptarmigen« izvestio je 7. maja 1952. godine da je između Hungnama i Mejeng-doa zarobio 5 sampana i 25 ljudi. Minolovac »Marilet« izveštava 10. maja 1952. godine o zarobljavanju 6 sampana i 26 Severnokorejaca. Godine starosti zarobljenika kretale su se od 41 do 57. Svi su bili ribari iz sela Kvadong-ni, koji su izjavili da imaju vrlo malo hrane i da među decom u selu vlada epidemija gripa, a neraspolažu lekovima. Zarobljenici su, takođe, izjavili da je civilnim licima zabranjeno putovanje iz jednog grada u drugi, i da se već nekoliko meseci ne čuju vozovi duž obale. Razarač »Endikot« istakao se time što je za vreme operacije ometanja komunikacija teško oštetio nekoliko vozova.

Kontrolno razminiranje zamenjuje pravo

Admiral Džingrič (Gingrich) doneo je u junu 1952. godine odluku da se protivminske operacije ograniče samo na kontrolno razminiranje područja koja su prethodno bila razminirana, i da se obustavi čišćenje novih područja. Posle toga kontrolno razminiranje postalo je uobičajeni svakodnevni zadatak. Minolovci su vozili gore-dole duž obe korejske obale radi kontrole od ponovnog miniranja sidrišta, kanala i područja brodskih artiljerijskih položaja.

Na istočnoj obali minolovci su redovno vršili kontrolno razminiranje područja brodskih artiljerijskih položaja, od Suvondana blizu južnog kraja Koreje, do Musu-dana, u blizini mandžurske granice. Minolovci su na istočnoj obali osiguravali od mina područja luka i sidrišta površine oko 270 kvadratnih nautičkih milja i vršili kontrolno raz-

miniranje svih onih područja koja su bila pogodna za miniranje, a prostirala su se od obalne linije prema otvorenom moru u dužini od oko 300 nautičkih milja.

Na zapadnoj obali, Činampo kanal, širine 1,5 nautičke milje bio je dug oko 70 nautičkih milja. Morski rukav Hedžu dug je 73 nautičke milje, Inčonski ili kanal »letećih riba« 61, a Mokpo skoro 73 nautičke milje. Sa kanalima, sidrištima i lukama, minolovci su na zapadnoj obali morali stalno kontrolno da razminiraju preko 337 kvadratnih nautičkih milja morskog područja.

Odlukom da se prekine s pravim razminiranjem i da se ubuduće ograniči samo na kontrolno razminiranje, smanjena je do kraja rata opasnost od mina.

Razminiranje posle zaključenog primirja

Posle zaključenog primirja, 27. jula 1953. godine, obustavljeno je razminiranje na istočnoj obali. Međutim, na zapadnoj obali nastavljeno je u području Inčona, Hedžua i Gazana sve do 10. septembra 1953. godine. Umesto razminiranja, minolovci su od tada upotrebljavani na obema obalama kao patrolni brodovi za nadzor nad neprijateljskim obalnim saobraćajem, da paze na zaroobljeničke logore na Čedžu-dou i da štite savezničko brodovlje i ribare od piratstva južno od demarkacione linije.

Komandant Operativnog odreda 95, kontraadmiral Olsen, preduzeo je oštре mere protiv neprijateljskih tvrdnji da brodovi Ujedinjenih nacija povređuju odredbe primirja. U vezi s tim, naredio je:

1. Da se svi brodovi Južnokorejske Republike zadržavaju južno od demarkacione linije, a da posle 15. avgusta 1953. godine to važi i za brodove Ujedinjenih nacija.
2. Nijedan neprijateljski sumnjivi brod ne sme se pretrazivati niti pregledavati.
3. Svi brodovi Ujedinjenih nacija treba pre da izbegavaju sukobe, nego da uzvraćaju na vatru neprijateljskih topova.

U vreme kad je zaključeno primirje, nije bilo jasno da li je neprijatelj planirao da razminira minska polja koja je položio ili nije. Međutim, 9. oktobra 1953. godine

saveznička Komisija za primirje izvestila je da su Severnokorejci počeli da razminiraju severno od demarkacione linije. No, i pored toga, opasnost od mina u korejskim vodama zadržala se još za izvesno vreme. U avgustu 1953. godine viceadmiral Robert Briskou (*Briskoe*), komandant Pomorskih snaga Dalekog istoka, izdao je u vidu oglasa upozorenje za pomorce o opasnosti od mina. U tom oglasu se kaže da vode severno od demarkacione linije nisu bile razminirane do 27. jula. Prema tome, brodovi koji ulaze u ta područja čine to na vlastiti rizik. Takođe, u njemu je rečeno da se sidrene mine pomeraju prema otvorenom moru, i da loše vremenske prilike prouzrokuju otkidanje mina od sidrenih užeta, koje tako postaju »lutajuće«. Dalje, istaknuto je da postoji još uvek mogućnost da se neprijatelj ponovno odluči na polaganje mina u nekim ranije razminiranim područjima severno od demarkacione linije.

Od 27. jula 1953. do 1. januara 1954. godine pronađena je samo jedna mina, i to otkinuta od sidra; ocenjeno je da se nalazila u vodi oko 2 godine. Neočekivano odsustvo plutajućih mina posle zaključenog primirja ukazuje da su neke od njih na koje se nailazilo za vreme neprijateljstva bile u stvari »lutajuće«, puštene *namerno* da lutaju, a ne zbog toga što su se slučajno otkinule od sidrenog užeta.

Značaj minskog rata

Minski rat u Koreji značajan je i bogat poukama. Jedan od najvažnijih rezultata trogodišnje borbe s minama jeste u tome što je ona pokazala od kakve je velike važnosti obaveštajna služba.

Pribavljanje dobrih obaveštajnih podataka za preduzimanje efikasnih protivminskih mera, kao što je to pokazao korejski rat, jeste od neocenjive vrednosti.

Mine koje se mogu otkriti i uništiti pre polaganja, nije više potrebno razminirati. Takođe i uništavanje sredstava za polaganje ograničava broj mina koje se mogu položiti. Tačni obaveštajni podaci u pogledu položaja i sasta-

va minskih polja uprošćavaju problem protivminskih mera. Ako uslovi za razminiranje nisu povoljni, minsko polje treba izbeći.

Brzo i tačno prikupljanje obaveštajnih podataka preduslov je za uspešne minske operacije.

U korejskom ratu stečena su mnoga poučna iskustva u pogledu upotrebe američkih minolovaca i minolovne opreme. Svi tipovi minolovaca bili su upotrebljeni u Koreji. Razarač minolovac pokazao se korisnim u vodama duž severoistočne obale, ali kao minolovca za različite minerske zadatke vrednost mu je bila sumnjiva. I pored ograničenog radijusa dejstva, manjkavosti u pogledu sredstava veze i slabijeg stabiliteta, kao najpogodniji za raznovrsne zadatke pokazao se pomoćni drveni minolovac tipa AMS. On je mogao da vrši razminiranje u dubokim i plitkim područjima, a predstavlja je i malu metu za neprijatelja. U eksploataciji se pokazao izdržljiv i ekonomičan. Minolovac od 220 stopa pokazao se izvanrednim za razminiranje ispred obale. Bio je brz, raspolagao je stabilnom platformom za brodsku artiljeriju i opremljen dobrom navigacijskom opremom. Imao je dovoljno smeštajnog prostora da bi se mogao upotrebiti kao komandni i štabni brod. Pošto se u proleće 1951. godine raspolagalo na Dalekom istoku samo sa dva takva minolovca, »Redstartom« i »Dekstresom«, njihova upotreba tako je planirana da se jedan od njih uvek nalazio u borbenom području.

Upotreba desantnog broda za tenkove kao broda za snabdevanje, zatim kao platforme za helikoptere i kao komandnog broda, povećavala je uveliko pokretljivost odreda minolovaca. Međutim, desantni brod za tenkove kao matični brod nije bio tako dobar kao brod-dok. Spuštanje i prihvatanje čamaca preko preklopne rampe desantnog broda za tenkove bilo je vrlo polagano i rizično za posade a i za čamce, izuzev u izvanredno povoljnim vremenskim uslovima. Naprotiv, brod-dok pokazao se idealnim kao matični brod za čamce-minolovce i kao brod za snabdevanje i podršku većih minolovaca.

Novina u protivminskoj borbi u korejskom ratu bilo je traženje i otkrivanje mina helikopterima i patrolnim avionima (PBM), i bombardovanje minskog polja.

U pogledu opreme može se reći da su u korejskom ratu upotrebljavani isti tipovi podvodnih lokatora za otkrivanje sidrenih mina kao u II SR. Nisu postignuta nikakva poboljšanja na minolovkama za sidrene mine i na minolovkama protiv nekontaktnih mina (magnetskih i akustičnih).

Što se tiče samih operacija razminiranja, može se reći da nije bilo neke veće promene u tehnici njihovog izvođenja od one koja je primenjivana u II SR. Protivminske mere, koje smo primenjivali u korejskim vodama u 1953., bile su iste kao one u 1943. godini.

Nekontaktne mine sa hidrodinamičkim sistemom upaljača, ili u kombinaciji sa magnetskim, odnosno akustičkim sistemom koje se sa postojećim minolovkama praktično ne mogu razminirati, predstavljale su isto tako ozbiljnu opasnost kao i u II SR. Stoga, može se zaključiti da su snage Ujedinjenih nacija imale sreću što je neprijatelj upotrebljavao samo tipove mina iz I i II SR, uglavnom, jednostavnog kontaktnog tipa, izuzev magnetskih. Da su upotrebljene nekontaktne magnetsko-akustičke mine, zadatak razminiranja stostruko bi se povećao. Na osnovu toga, mora se zaključiti da je u stalnoj trci usavršavanja mina i protivminskih mera, mina zadržala vođstvo koje je stekla u II SR.

Korejski rat nam je, takođe, ukazao na aspekt sposobnosti neprijatelja da vodi minski rat na moru. Sovjetska pomoć u polaganju mina u korejskim vodama alarmirala je američku ratnu mornaricu da preduzme korake u istraživačkom radu, razvoju i proizvodnji odgovarajućih protivsredstava. Shvatajući tu činjenicu, u mornarici je 3. januara 1951. godine ponovno formirana minerska komanda u Perl Harboru na čelu sa kontraadmiralom Džonom Higginsom (John M. Higgins). Uskoro posle preuzimanja komande, admirал Higgins podneo je izveštaj o minskim operacijama u Koreji koji bi trebalo često da čitaju pripadnici američke ratne mornarice.

»Na osnovu iskustava stečenih u minskom ratu u ko-rejskim vodama, jasno je da se to smrtonosno oružje može upotrebiti i da će ga efikasno upotrebiti svaki neprijatelj s kojim se ubuduće sukobimo. Osnovna je činjenica da je svaka mala pomorska država, koja raspolaže samo jedno-stavnim transportnim sredstvima, mislim tehničkim isku-stvom i minimalnom improvizovanom opremom, u stanju da uz srazmerno male materijalne žrtve, obilnim polaga-njem čak i jednostavnih tipova mina, onemogući jakim i savremenim neprijateljskim pomorskim snagama upotre-bu njenih luka i plitkih obalnih područja«.

Američka ratna mornarica naručila je 22. avgusta 1953. godine 125 novih minolovaca raznih tipova. Mnogi od njih bili su drvene konstrukcije da bi se njihovo mag-netsko dejstvo svelo na najmanju meru. Možda izgleda ma-lo čudno da zemlja koja u to vreme prva na svetu gradi nuklearnu podmornicu, gradi i drvene ratne brodove, — ali, takva je priroda savremenog pomorskog rata.

Minski rat u Koreji pružio nam je još jedno iskustvo, koje nalaže da američka ratna mornarica pokloni veću pa-žnju specijalizaciji ljudi za minski rat. Jer, kao što je kon-traadmiral Carls Momsen (*Charles Momsen*) rekao: »U jednom pogledu moramo biti sigurni; ako dođe do rata, neprijatelj će protiv nas upotrebiti mine u velikim raz-merama. Nijedna država u istoriji nije nikad upotrebila dovoljno mina prave vrste«.

Najvažniji zaključak koji se može izvući iz minskog rata u Koreji, jeste činjenica da je neprijatelj upotreboom zastarelih tipova sidrenih kontaktnih i magnetskih mina, položenih primitivnim sredstvima, uspeo da nanese zнатне štete brodovima Ujedinjenih nacija i da omete njihove operacije. Neprijateljska minska dejstva imala su čisto de-fanzivan karakter, i to ograničen i lokalan. Opasnost od mina držala je savezničke brodove van 180-metarske iz-obate »izuzev u razminiranom području«. Da su neprijateljska ofanzivna i defanzivna minska dejstva vršena u pu-nom obimu, uz upotrebu najnovijih vrsta mina i prime-nom najsavremenijeg načina polaganja, vođenje rata u Koreji bilo bi daleko skuplje i teže.

Najvažnije iskustvo iz minskog rata u Koreji jeste da treba stalno održavati borbenu gotovost. Ratnoj mornarici SAD nedostajala je takva gotovost 25. juna 1950. godine. Ukoliko se rat razvijao, utoliko se i borbena gotovost poboljšavala.

Pre maja 1951. godine bilo je razminirano oko 200 mina uz gubitak od 5 brodova. Od maja do decembra 1951. godine razminirano je 700 mina, ali bez gubitaka u minolovcima. To dokazuje da je ratna mornarica dobijanjem većih količina minolovne opreme i povećanim iskustvom razvila bolju tehniku, jaču efikasnost i veću sigurnost pri razminiranju. Istovremeno, neprijatelj je dobio bolji uvid u američke protivminske mere. Uspešna upotreba mina u Koreji predskazuje njihovu upotrebu i na drugim mestima.

Ratna mornarica SAD mora se pripremiti protiv budućih opasnosti od mina.

Glava 8

BORBE ZA PREKID KOMUNIKACIJA

Uvod

U početku novembra 1950. godine, kad su Kinezi otvoreno ušli u rat svojim snagama, nosači aviona Operativnog odreda 77 dobili su jedinstven i neobičan zadatak da učestvuju u operaciji izolovanja vojišta. U početku, ratna mornarica dobila je dva specijalna zadatka: prvi, da od ukupno 17 mostova na reci Jalu, koji su spajali Mandžuriju sa Severnom Korejom, uništi 6 većih, i drugi, da učestvuje u nasilnom izviđanju istočne polovine severoistočne Koreje (naročito istočno od meridijana 127^o istočne dužine).

To je bio početak borbe za prekid neprijateljevih linija snabdevanja koju su nosači aviona Operativnog odreda 77 vodili narednih 20 meseci. Tokom tih dejstava, avijacija sa nosača aviona dopunjavala je dejstva brodova i eskortnih nosača aviona iz sastava jedinica koje su održavale blokadu, kao i dejstva američke 5. vazduhoplovne armije u Koreji, 1. mornaričkodesantnog vazduhoplovnog puka i drugih delova vazduhoplovstva Ujedinjenih nacija u Koreji. Zapravo, zadatak ukrcane i obalske avijacije tokom tih 20 meseci bio je da duž toka reka Jalu i Tumen odseku i odvoje Korejsko poluostrvo od kopna. Time bi se postigao efekt kao da je taj deo gurnut u okean gde bi se, sprečavanjem neprijateljevog kretanja, uz pomorsku blokadu, moglo preseći sve njegove linije snabdevanja i on bi se na taj način naterao na povlačenje i naneo mu se poraz.

Problem nosača aviona Operativnog odreda 77 sastojao se u tome kako da u severoistočnoj Koreji sa prosečno 150 mornaričkih aviona, koji su uz sve jaču vatru protivavionske artiljerije dejstvovali 3 od svaka 4 dana, ometu neprijatelja (po mogućству spreče) u snabdevanju na području od oko 220.000 km² (skoro površina SFRJ),¹ uz protidejstva energičnog i dovitljivog neprijatelja koji se, uglavnom noću, služio sa 6000 do 8000 kamiona i sa nekoliko stotina vozova, maskirajući i rasturajući ih na velikoj površini.

Svakome ko proučava pomorski rat i vojne operacije uopšte biće korisno da prouči tok tih ogromnih napora, uspehe koje je postigla ratna mornarica, snalažljivost i energiju koju su pokazali američki avijatičari, a uz to i da proanalizira zašto vazduhoplovstvo nije uspelo da izoluje vojsku.

*Napadi mornaričkog vazduhoplovstva na mostove na r.
Jalu (od 8. do 30. novembra 1950)*

Oktobra 1950. godine Štab snaga Ujedinjenih nacija u Tokiju primao je sve češće uznemiravajuće izveštaje o ulasku kineskih trupa u Koreju. Javljano je da je na mandžurskoj strani reke Jalu okupljeno više od 400.000 kineskih vojnika. Bilo je poznato da su neke jedinice kineske vojske već 16. oktobra prešle međunarodnu granicu, mada nije bio poznat njihov broj i cilj. Neki su smatrali da Kinezi šalju znatniji broj »dobrovoljaca« u Severnu Koreju da bi omogućili povlačenje i izvlačenje potpuno razbijenih ostataka severnokorejske vojske, ili, možda, da zaštite hidroelektrična postrojenja na reci Jalu. Drugi su smatrali da neposredno predstoji kineska intervencija širokih razmara. Kineski radio iz Pekinga preneo je opomenu da će njihove snage preći u Koreju ako snage Ujedinjenih nacija pređu 38. paralelu.

Napredovanje snaga Ujedinjenih nacija od 38. paralele prema severu počelo je 7/8. oktobra. U početku je otpor

¹ Prim. prev.

neprijatelja bio slab i mestimičan. Međutim, do 24. oktobra otpor je ojačao na celom frontu, a naročito na istočnom odseku južnokorejskih jedinica. Pošto je 26. oktobra izbio na reku Jalu, kod Čosana, 7. puk južnokorejske 6. divizije iznenadno je opkoljen i odsečen. Delovi južnokorejskog 2. korpusa, koji su mu poslati u pomoć, imali su kod Ondžonga i Usana da izdrže snažne napade jedinica u kojima je bilo i kineskih trupa. Dalji dokazi o kineskoj intervenciji dobijeni su kad je noću 1/2. novembra jaki odred kineske konjice² iznenadio 1. konjičku diviziju koja je pretrpela teške gubitke. Na osnovu iskaza zarobljenika identifikovane su četiri kineske armije.

Izviđanjem iz vazduha otkriveno je, u međuvremenu, da se pojačanja i materijalno snabdevanje neprekidno prebacuju u Severnu Koreju preko mostova na reci Jalu. U pet slučajeva protivavionska artiljerija sa mandžurske obale reke gadala je avione Ujedinjenih nacija. Avioni ruskog porekla MIG-15 prvi put su se pojavili 1. novembra nad područjem reke Jalu i otvorili vatru na avione Ujedinjenih nacija.

Pošto su dobijeni dokazi o kineskoj intervenciji i nameri, ukinuta je ranija direktiva Komiteta načelnika generalstabova kojom su bili zabranjeni vazdušni napadi u zoni širine 8 km od međunarodne granice. Posle toga, dozvoljeni su napadi na privremeni glavni grad Severne Koreje, Sinujdžu, i na mostove preko reke Jalu.

Rano ujutro 8. novembra viceadmiral Strabl primio je od viceadmirala Džoja direktivu:

»General Makartur smatra hitnim da se sa korejske strane poruše prvi rasponi svih međunarodnih mostova na rekama Jalu i Tumen, zbog toga što ih neprijatelj mnogo upotrebljava za snabdevanje svojih snaga u Koreji. Mandžurska teritorija ne sme, ponavljam, ne sme, ni pod kakvim uslovima da bude povređena. Vaš zadatak je da napadnete oba mosta u blizini Cong-songdžina. Avijaciju potpuno angažovati i u oblasti Sinujdžua.«

² Konji nisu bile jedine četvoronožne životinje koje je upotrebljavao neprijatelj u Koreji. Za vreme izvlačenja kod Hung-nama vazdušnim izviđanjem otkrivene su dvogrbe kamile duge dlake. Takođe su primećeni i čvrsti čupavi mongolski konjići.

Da je bilo vremena za razmišljanje, uočilo bi se da je zadatak uništavanja mostova na reci Jalu, koji je postavljen 8. novembra 1950. godine, bio priznanje onim mornaričkim vazduhoplovцима koji su se borili da dokažu da je Sjedinjenim Američkim Državama neophodna precizna udarna snaga flotnih nosača aviona. Taj zahtev je dolazio od vazduhoplovne komande koja je tražila pomoć za uništavanje ciljeva strategijskog karaktera, pri čemu je trebalo sa najvećom tačnošću baciti sa malih visina teške bombe. Naređenje generala Makartura viceadmiralu Džoju bilo je strogo precizirano. Bilo mu je naređeno da ne napada mostove, već samo njihov prvi *raspon* i to *sa korejske strane*. Zbog toga, bombarderi B-29 nisu mogli da napadnu mnoge mostove na reci Jalu. Bombardovanje mostova prisililo je te avione, koji lete na velikim visinama, da povrede suverenitet Mandžurije, jer je bilo potrebno da izvesno vreme lete u ravnom borbenom kursu radi određivanja elemenata bombardovanja. Kad bi to izvršili, morali bi da preleću preko mnogih okuka krvudave reke Jalu, a time i preko delova kineske teritorije unutar tih okuka. Iz istih razloga bombarderi nisu mogli danju da imaju zaštitu lovacca a noćna bombardovanja tako malih ciljeva nisu dolazila u obzir. Suviše bi bilo očekivati da nijedna bačena bomba ne padne ni slučajno na suprotnu obalu reke.

Postavljena ograničenja nisu mogla povoljno da utiču na efikasnost dejstava mornaričkog vazduhoplovstva. Svakom pojedinom pilotu pročitano je naređenje viceadmirala Džoja, u kojem je stajalo da »revnost u izvođenju ovih napada ne sme da se pretvori u povredu granice ili vazdušnog prostora«. Mornaričkim pilotima naređeno je da ne smeju da lete nad Mandžurijom, a isto tako imali su naređenje da ne gađaju i ne bombarduju protivavionsku artiljeriju na kineskoj strani reke. I, potpuno jasno, preko granice, nad kineskom teritorijom oni nisu smeli da produže gonjenje neprijateljskog lovca.

Kao rezultat tih ograničenja pojavila se potreba da mornarička avijacija napada mostove obrušavanjem, kursevima okomitim na most, a ne duž njega, kako su propisivala pravila za bombardovanje. Verovatnoća pogađanja

bila je, stoga, jako smanjena. Psihičko stanje avijatičara, koji su dolazili pod vatru neprijatelja, a da nisu na nju smeli da odgovore, nepovoljno je uticalo na nišanjenje. Mnogim avijatičarima ti napadi izgledali su slični trčanju pod šibama. U instrukciji, izdatoj svim avijatičarima, admiral Džoj ovako je izložio taj problem:

»Ogroman je rizik kad se avioni upotrebe za precizne napade na male ciljeve zaštićene jakom, dobro upravljanom vatrom protivavionske artiljerije i neprijateljskom avijacijom koja leti nad neutralnom teritorijom a naročito kad se pritom ne sme odgovarati na neprijateljsku vatru sa zemlje, niti napadati neprijatelj u vazduhu, sem u slučaju kad se on odluči da prvi napadne. General Makartur ozbiljno je razmotrio te činjenice pre nego što je naredio da ratna mornarice izbací iz upotrebe ove mostove. Svi mi znamo da neprijatelj prebacuje pojačanja i materijal za snabdevanje Severne Koreje preko tih mostova i da će to produžiti dok se oni ne sruše. Samo avijacija sa nosača aviona može da izvede te precizne napade. Naša vlada odlučila je da ne smemo povrediti vazdušni prostor nad Mandžurijom ili napadati mandžursku teritoriju, uprkos provokacijama. Ako bismo počeli takve napade, mogli bismo uvući svet u vrtlog trećeg svetskog rata. Naši mornarički piloti dobili su veoma težak zadatak. Neka im Bog pomogne u njegovom izvršenju.«

Uprkos svim ograničenjima i riziku — kao što ćemo videti — napadi mornaričke avijacije pokazali su se ipak uspešnim.

Krivudava reka Jalu sačinjava tri petine granične linije između Mandžurije i Severne Koreje. Ona izvire u planinama Čang Pai u Mandžuriji. Najpre teče 48 km prema jugu, do blizu Hjesandžina, a odatle skreće prema jugozapadu i teče 720 km kroz brdoviti predeo obrastao gustom šumom, do Žutog mora.

Ušće reke široko je preko 915 m, a za vreme oseke dubina plovног kanala je 3,7 m. U proleće, leti i u ranu jesen, za brodove manje od 1.000 tona plovna je sve do područja Sinujdžua-Artunga; zimi, od kraja novembra do početka aprila, reka se celim tokom, sem slanog ušća, čvrsto zaledi.

Pre rata, pored velike hidroelektrične centrale u bližini Antunga, i nekih drugih industrija, duž obe obale bilo je pilana, fabrika papira i železara.

Najvažniji vojni objekti na reci Jalu bili su mostovi; od ukupno 17, bilo je 6 većih. Dva najznačajnija, dužine oko 950 m, bili su most za glavni put i železnički most s duplim kolosekom koji su spajali Antung sa Sinujdžuom. Drumski most koji je 1910. godine izgradila američka kompanija za gradnju mostova, imao je 12 raspona na kamenim stubovima. Železnički most, smo 300 m uzvodno, izgradila su japanska preduzeća za gradnju mostova. Drugi važni mostovi nalazili su se kod Manpodžina, Hjesandžina, Čongsongdžina i Kangua.



Sk. 11 — Raspored glavnih mostova na reci Jalu

Avionima sa nosača, koji su operisali s istočne obale Koreje da bi napali glavne mostove kod Sinujdžua na zapadnoj obali, trebalo je da velikim delom (360 km) lete preko kopna, iznad planina, a sem toga očekivale su ih i nezgode od zime koja je nastupala.

To su bili ciljevi za ratnu mornaricu.

Za napade na mostove preko reke Jalu bili su na raspolaganju tri nosača aviona: »Lejte«, »Filipin Si« i »Veli Fordž«. »Lejte« je stigao 3. oktobra 1950. godine iz Sredozemnog mora gde je bio u sastavu 6. flote. On je prevelio put od 18.500 nm prosečnom brzinom od 22 čv, čime je ponovno pokazao pokretljivost nosača aviona i mogućnost brze koncentracije pomorskih snaga.

Udarna grupa aviona sa nosača, koja je mogla da se upotrebi za napade na mostove, imala je jezgro od 8 bombardera AD »skajrejder«; svaki je mogao da ponese 2 bombe po 450 kg — poneki put nosili su jednu od 900 kg, a uz to su imali pune redenike municije za topove kalibra 20 mm. Lovačko-bombarderski avioni F4U »korser« nosili su, prema potrebi, 8 raketa kalibra 127 mm ili 8 bombi 45 kg (za napade na protivavionsku artiljeriju na korejskoj strani reke), ili su nosili jednu bombu od 225 kg i 6 raketa od 127 mm (nekoliko aviona bilo je naoružano velikom raketom »tajni tim« — kalibra 280 mm). Bombarderskoj grupi svakog nosača dodeljivano je od 8 do 16 »korsera«.

Uz to im je dodeljivano najmanje 8 mlaznih lovaca F9F2 »panter«, a često ih je bilo i 16 u svakoj udarnoj grupi; oni su sa velikih visina štitili bombardere i lovce-bombardere.

Prema tome, svaka udarna grupa nosača aviona sa stojala se od najmanje 24 aviona, mada su se mnoge sastojale i od 40.

Zbog svoje velike brzine mlažnjaci su uzletali zasebno i kasnije. Oni su poletali s nosača u 3 odeljenja: prvo bi krenulo 50 minuta posle klipnih aviona, a drugo i treće 15 minuta iza prethodnog. Znatno pre nego što bi bombarderi stigli do mostova, mlažnjaci bi ih sustigli i pratili do cilja; drugo odeljenje stiglo bi da pruži zaštitu nad ciljem, a treće je štitilo povlačenje.

Između 9. i 21. novembra mornarička avijacija izvela je ukupno 593 leta do mostova, bacila 232 tone bombi od 225, 450 i 900 kg.

Sva tri nosača aviona poslali su avione u napade na mostove 9, 10, 12, 14, 15, 16, 18. i 21. novembra, a bilo je još nekoliko letova do kraja novembra. Letači su počeli da osećaju kako vatrica protivavionske artiljerije sa mandžurske strane reke jača, dok je vatrica s korejske strane slabila.

Foto-izviđanjem je ustanovljeno da je neprijateljska protivavionska artiljerija sa južne strane reke Jalu, gde su avioni mogli da je gađaju, prebačena na severnu, jer je tamo nisu smeli da gađaju. Neprijatelj je to uočio i koristio se ograničenjima koja su sebi nametnuli saveznici. Primećeno je, takođe, da su topovi na korejskoj obali reke bili dobro maskirani, dok na kineskoj nisu. Letači su izjavljivali da su pogoci na mostovima mogli biti i efikasniji da su više upotrebljavane teške bombe. Ovako, za letače je predstavljalo razočarenje kada bi, probivši se kroz neprijateljsku vatru, prodrli do cilja i postigli pun pogodak, a konstatovali da je bomba izbila samo nekoliko nosača konstrukcije mosta.

Napadi s nosača aviona na mostove reke Jalu ocenjeni su uspešnim, naročito s obzirom na postavljena ograničenja (most za glavni put kod Sinujdžua i obe mosta kod Hjesandžina srušena su, a druga četiri oštećena). Nesumnjivo da je to neprijatelju usporilo napredovanje, ali nadaljni teški napadi kineskih armija na snage Ujedinjenih nacija, započeti 24. novembra 1950. godine, jasno su pokazali da su Kinezi uspeli da prodru u Severnu Koreju sa dovoljno trupa, opreme i zaliha.

Zbog toga, počevši od 29. novembra, osnovni zadatak avijacije sa nosača aviona postaje neposredna vazdušna podrška trupa. Prethodne pripreme za evakuaciju Hung-nama bile su u toku, a mornaričkodesantnoj diviziji, koja je prodrla duboko u Severnu Koreju, nužno je bila potrebna vatrema podrška svakog raspoloživog aviona.

U to vreme i reka Jalu počela je da se zaleđuje. Čak i da je avijacija sa nosača aviona bila u stanju da produži s napadima na mostove, Kinezi bi uskoro imali mogućnost da pređu reku na bilo kojoj tački preko zaleđene površine.

Rušenje mostova na istočnoj obali

Pre nego što započnemo izlaganja o dugim i koncentrisanim naporima koje je Operativni odred 77 uložio da bi onesposobio železničku mrežu u severoistočnoj Koreji, potrebno je opisati i objasniti mrežu linija snabdevanja i pozadinske probleme neprijatelja da bi čitalac mogao oceniti težinu jedinstvenog zadatka koji su imali nosači aviona da izvrše.

Pre svega, što se tiče pozadinskih problema korejskog rata, bio je u boljem položaju istočnjački vojnik čije su potrebe u pogledu snabdevanja bile mnogo manje. Kineski i severnokorejski vojnik bio je naviknut na jednostavnu ishranu i na minimum ostalih potreba; on nije imao zapanjivačke prohteve za toplom hranom, tuševima, bioskopima i drugim potrebama, a uz to i da dva puta nedeljno prima poštu od kuće. Proizvodni centri koji su korejskog vojnika snabdevali hranom i municijom, bili su udaljeni svega nekoliko *stotina milja kopnom*.

Nasuprot tome, proizvodni centri snaga Ujedinjenih nacija bili su udaljeni nekoliko *hiljada milja*, i to *preko mora*.

Prema tome, neprijatelju je snabdevanje bilo mnogo lakše nego saveznicima. Prosečnom kineskom vojniku je bilo potrebno svega oko 5 kg materijala dnevno, dok je savezničkom vojniku trebalo oko 30 kg. Kineskoj diviziji od 10.000 ljudi trebalo je u borbi samo 50 tona materijala dnevno.³ Pošto neprijatelj nikad nije imao u Koreji više od 90 divizija, a od toga na frontu oko 58, trebalo je svakog dana iz Mandžurije do fronta prebacivati svega oko 3.000 tona materijala.

Kakve su bile mogućnosti za prebacivanje te, relativno male količine materijala? Neprijatelj je raspolagao sa četiri transportne mogućnosti: železnicom, putevima, pешачkim stazama i morem.

* Grubo uzeto, od ove količine išlo je: 48% na hranu; 22% na odeću, opremu, oružje; 10% na tečna goriva; 20% na municiju.

Planinski venci dele prirodno železničku mrežu Severne Koreje u dva glavna područja, istočno i zapadno. Preko reka Jalu i Tumen, iz Mandžurije u pravcu juga, išlo je ukupno šest železničkih pruga — sa svake strane Korejskog poluostrva po tri.

U zapadnom delu Koreje iz Mandžurije ka Sinujdžuu vodile su tri pruge jednostrukog koloseka; odavde na jug išao je dupli kolosek do glavnog grada Pjongjanga i dalje na front. Prema proceni, propusna moć duplog koloseka južno od Sinujdžua iznosila je u mirno doba oko 9.000 tona dnevno. Tri jednostruka koloseka od granice do železničkog čvora Sinujdžua imala su propusnu moć od ukupno 6.000 tona dnevno. Kasnije, zbog oštećenja tunela, mostova, nasipa i tračnica, kao i zbog toga što se neprijatelj ograničio na transporte noću ili pri nepovolnjem vremenu, smatralo se da železničkom mrežom zapadnog područja može da se prebaci na front približno 500 do 1.500 tona materijala dnevno.

Železnička mreža istočnog dela Severne Koreje imala je, takođe, svoj početak u Mandžuriji kroz koju su išle tri pruge, sastajući se u blizini mesta Kilču, odakle su se prema jugu, do mesta Kovona, nastavljale kao jedan kolosek. Ovde se pruga delila u jednu liniju na zapad, prema Pjongjangu, a druga je produžavala na jug do Vonsana.

Južno od Vonsana pruga se ponovno razdvajala, jedan deo išao je duž istočne obale, dok je druga linija produžavala na jug prema Seulu sredinom poluostrva.

Istočna železnička mreža (koja će postati poprište dugotrajnih napora ratne mornarice za ometanje saobraćaja na njenim prugama) sastojala se od ukupno 1.800 km pruge, 956 mostova i nasipa i 231 tunela. Taj vrlo veliki broj mostova i tunela (jedan most na 1.930 m i jedan tunel na svakih 8 km pruge) izgrađen je zbog brdovitog terena Severne Koreje. Prosečna dužina tunela iznosila je 370 m.

Računa se da je mirnodopska propusna moć istočne železničke mreže iznosila oko 5.000 tona dnevno. Kasnije, zbog stalnih napada i ometanja koje je preduzimala ratna mornarica, propusna moć istočne mreže svedena je na manje od 500 tona dnevno, a u nekim periodima i na nulu.

Na taj način, čak i u periodima kad je nekoliko vazduhoplovnih armija Ujedinjenih nacija napadalo železničku mrežu Severne Koreje, neprijatelj je još uvek bio u mogućnosti da, svim prugama istočne i zapadne mreže, transportuje 1.000 do 2.000 tona materijala dnevno. To je uspevao mobilisanjem mase radnika za opravku pruga i mostova, saobraćajem na delovima pruga od prekida do prekida i upotrebom komunikacija noću ili pri lošem vremenu. Drugim rečima, uprkos svim naporima vazduhoplovnih snaga Ujedinjenih nacija iz sastava američke ratne mornarice, ratnog vazduhoplovstva i mornaričkodesantnih jedinica, neprijatelj je bio u stanju da samo železnicom prebacuje približno polovinu svojih materijalnih potreba.

Drugu transportnu mrežu kojom je neprijatelj raspolagao sačinjavali su glavni putevi. Po zapadnjačkim normama nijedan korejski put nije mogao da se računa kao dobar (nijedan nije imao tvrdu površinu, svi su bili posuti šljunkom ili blatnjavim), ali pokazalo se da su putevi još nepodesniji ciljevi za napad nego železničke pruge. U stvari, tako loši putevi bili su prednost za neprijatelja i baš to ih je činilo nerentabilnim ciljevima za napade iz vazduha.

Uopšte uvezši, mreža severokorejskih puteva išla je uporedo sa železničkom mrežom, što se može videti iz karata. Gde su planine dozvoljavale, celo područje bilo je isprepleteno putevima. Prema proceni, u istočnom i zapadnom delu Severne Koreje bilo je po 3.200 km puteva. Dok je front bio na suženom severnom delu Korejskog poluotvara, inženjeri su procenili da je mreža puteva imala prometnu moć za 1.500 tona materijala svake noći, a verovatno i znatno više.

Treća mogućnost snabdevanja bila je tovarnom stokom i ljudima. Raspoloživim konjima, mazgama i devama, i sa neograničenim brojem kuli-nosača sa samarima,⁴ na front su mogle da se prebace još mnoge dodatne tone materijala i to po raznim stazama i lošim putevima, umesto

⁴ Drveni samar u obliku slova A upotrebljavaju nosači na Iстоку за lakše nošenje tereta na leđima.

glavnim putevima i železničkim prugama. Otporan istočnoj njački seljak sa drvenim samarom na ledima činio je sistem dovoza koji moderna avijacija nije mogla efikasno da omete.

Četvrta mogućnost snabdevanja morskim putem bila je već davno i sigurno ukinuta dejstvom blokadnih snaga Operativnog odreda 95.

Na taj način snage Ujedinjenih nacija našle su se pred gotovo nemogućim zadatkom da avijacijom izoluju i spreče snabdevanje kopnenog vojišta. Ali, kao što će se dalje videti, zadatak da Operativni odred 77 spreči snabdevanje bio je ili najkorisnije zanimanje koje je moglo da se pronađe, ili opravdan zbog nužnosti.

Borba u Karlsonovom kanjonu (»Most na Toko-Riu«)

Žestina, upornost i snalažljivost koju je ispoljio Operativni odred 77 u uništavanju železničkih pruga u severoistočnoj Koreji od januara do juna 1951. godine, može najbolje da se prikaže opisom uništenja mosta preko »Karlsonovog kanjona« u blizini Kilčua, kao i kasnijim naporima Operativnog odreda 77 da spreči opravke oštećenja duž te obalske pruge. Stalno novi napadi na taj most, uz neprijateljske napore da se on popravi, postali su opšta priča o sličnim istovremenim napadima na desetine drugih mostova tokom cele 1951. godine.

Pošto je doneta odluka da glavni zadatak Operativnog odreda 77 bude borba za prekid komunikacija, komandant odreda admirал Ofstaj (*Ralph A. Ofstie*) naredio je izviđačkoj avijaciji da u februaru izvrši potpuno fotografsko izviđanje železničke mreže na istočnoj obali, da bi se otkrili najunosniji objekti za onesposobljenje pruga. Fotografisana je železnička mreža cele istočne obale. Obaveštajni oficiri nosača aviona »Prinston« i Štaba 5. divizije nosača aviona analizirali su protivavionsku artiljeriju, proučavali zemljište i na osnovu tih fotografija odabirali ciljeve, u nameri da odrede tačke na kojima se, najverovatnije, može prekinuti železnički saobraćaj i naneti najviše štete neprijatelju.

Ujutro 2. marta 1951. godine komandir 193. lovačke eskadrile otkrio je savršen cilj. On se vraćao sa napada na mostove kod Kilčua, kad je osmotrio *taj* most.

»Bombardovali smo druge mostove duž pruge« — izjavio je on — »i uputili se prema jugu, kad sam primetio taj most. Bio je dugačak i visok; po dužini imao je oko 180 m, a visina nad zemljишtem iznosila je 18 m. Bilo je pet betonskih stubova koji su nosili 6 čeličnih raspona preko kanjona. Pored tog mosta koji je bio u upotrebi, bilo je još pet kamenih stubova za sličan nedovršeni most.«

Komandir je zapazio i tunele s obe strane mosta — i to po *dva* tunela koji su, u stvari, imali da služe za promet u dva smera. Najpovoljnije je bilo to što je ovaj cilj bio *južno* od Kilčua gde su se sticale tri pruge iz Mandžurije. Dakle, ako bi se saobraćaj mogao prekinuti na ovom mostu — i ako bi se taj prekid mogao *održati* — promet iz Kine preko istočne železničke mreže ka jugu bio bi ozbiljno ometen.

Pošto je sleteo svojim avionom na palubu »Prinstona«, komandir je lično izvestio admirala o tom mostu. Prema opisu koji je dobio, admirал je shvatio da je pronađen cilj velikog značaja, i da će neprijatelju biti izvanredno teško da ga obide ili popravi.

Nije izgubljen nijedan čas za početak akcije. Popodne 2. marta most je napadnut, ali naneta su samo manja oštećenja prilazima. No, idućeg jutra, most su razorili avioni s nosača aviona »Prinston«. Osam »skajrejdera« pod vodstvom kapetana korvete H. Karlsona srušili su jedan raspon mosta, oštetili drugi i izbili iz ležaja još dva.

U čast komandira eskadrile, koja je postigla taj uspeh, kanjon preko kojega je vodio most nazvan je »Karlsonov kanjon«.

Most je ponovo napadnut 7. marta 1951. godine i tom prilikom srušen je još jedan raspon.

Neprijatelj je odmah počeo opravljanje mosta, radeći noću. Spajanjem drvenih greda brzo su izgrađene privremene konstrukcije koje su zamenile 2 srušena raspona i poduprle oštećene raspone. I pomereni rasponi su ispravljeni.

Sistematsko foto-izviđanje pilota sa »Prinstona« od 14. marta pokazalo je da je stanje rekonstrukcije povoljno. Jasno je bilo da neprijatelj ulaže velike napore da oposobi most za ponovnu upotrebu, i bilo je očigledno da će most ponovno proraditi za koji dan, ako se nešto ne preduzme.

Zbog toga grupa aviona sa nosača ponovno je napala Karlsonov kanjon idućeg dana i to napalm-bombama. U tom napadu uništene su ne samo pomoćne konstrukcije drvenih stubova ispod ranije srušenih raspona, već i treći raspon, a i četvrti je ozbiljno oštećen. Od prvobitnih šest raspona, samo su dva ostala na mestu.

U međuvremenu, u martu su avioni s nosača bombardovali prugu sa severne i južne strane Karlsonovog kanjona da bi je presekli na što više tačaka. Slično pustošenje izvedeno je na drugim delovima železničke mreže.

Uz bombardovanje i rušenje mostova, u martu 1951. godine dodato je i bombardovanje tunela. Avijatičari su iz ranijih iskustava znali da je rušenje tunela gotovo nemoguće, makar bacili i najteže bombe. U vreme evakuacije Hungnama čak i kopneni diverzantski odredi nisu uspeli da sruše tunel. Zbog toga je avijacija primenjivala taktku da u tunele, kojih je svuda bilo, ubacuje tempirane bombe da bi se tako uništili vozovi, ljudi i zalihe usklađene u njima, a ne sami tuneli.

Po rečima viceadmirala Klarka, kasnijeg komandanta 7. flote, »saveznici su razmatrali razne planove za rušenje tunela. Bilo je predloga da se na kopno iskrcaju diverzantske grupe koje bi zauzele duži tunel pa izbušile rupu s njegove gornje strane i u nju stavile eksplozivno punjenje koje bi dovelo do eksplozije, da bi se na taj način srušio zasvođeni strop. Ali eksperti za te poslove tvrdili su da to ne bi mnogo koristilo — nekoliko časova rada bilo bi dovoljno neprijatelju da ukloni oštećenja. Pošto je većina tunela bila izgrađena u čvrstoj steni, eksplozije punjenja u njima imale bi na krajevima tunela samo efekt sličan pučnju lovačke puške«.

Ukoliko su bila češća oštećenja mostova i tunela, utočnik je neprijatelj ulagao više napora za upotrebu pre-

stalih delova obalskih pruga između oštećenih mesta, ali utoliko je i ometanje njegovog saobraćaja bilo jače. O tom periodu kapetan korvete Karlson je zabeležio: »S kraja na kraj Severne Koreje bilo je srušenih mostova. Po pravilu, napadi na mostove bili su uspešni, a promašeni ili samo oštećeni mostovi bili su izuzetak.«

U međuvremenu i neprijatelj je koncentrisao snage za opravke u Karlsonovom kanjonu. Izviđačka avijacija kontraadmiraala Ofstaja je često i brižljivo proveravala aktivnost u opravljanju mosta, a lovački avioni za noćna dejstva sa nosača aviona činili su sve što je bilo u njihovoj moći za uzinemiravanje i ometanje noćnih radova. Ofstaj je izložio admiralu Džoju da bi se radovi mogli više oduziti time što bi Vazduhoplovna armija Dalekog istoka obasula most bombama tempiranim na duže vreme. Jedan bombarder B-29 izvršio je 27. marta takvo bombardovanje.

Uprkos bombardovanju tempirnim bombama i noćnim uzinemiravanjima, ozbiljna oštećenja koja su u Karlsonovom kanjonu naneta napadima 15. marta bila su skoro potpuno uklonjena u roku od dve nedelje, zahvaljujući strpljivom i upornom radu neprijatelja. Zbog toga je Operativni odred 77 izveo 2. aprila novi smrtonosni napad u dva naleta. Tom prilikom napadi su bili tako uspešni i oštećenja tako velika, da *nijedan* od prvobitnih raspona nije ostao čitav i na svom mestu.

Neprijatelju, koji mora da je žalosno i razočarano posmatrao ogolele i pocrnele stubove mosta koji su stajali u razrivenom kanjonu, bilo je jasno da se približava kraj izgubljene borbe. Pored tako odlučnih napada, most ne bi *nikad* mogao da se sposobi za upotrebu. Jedino rešenje za neprijatelja bilo je da izgradi obilaznu prugu oko mosta, na čvrstom tlu, gde je mogao da izvodi lake opravke, tako da bi napadi aviona američke ratne mornarice imali malo dejstvo. Ako je želeo da mu promet tom prugom ponovno krene, neprijatelj je, *svakako*, morao da izgradi novu obilaznu prugu.

Rezultati šestokih napada avijacije Operativnog odreda 77 na železničku mrežu severoistočne Koreje počeli su

da se ispoljavaju aprila 1951. godine.⁵ Kontraadmiral Ostaj javlja je da su na svim većim sekcijama severnoistočne obalske pruge postignuti prekidi, a rezultat toga bio je da su se neprijateljski vozovi kretali samo na nekoliko kraćih delova pruge. Materijalno shabdevanje vršilo se jedino uz mučno i često prekrcavanje, a vojska je išla peške.

Noćni izviđači Vazduhoplovne armije Dalekog istoka potvrdili su ograničenja koja je mornaričko vazduhoplovstvo nametnulo istočnoj železničkoj mreži. Noćna osmatranja aviona B-26 pokazala su da je procent železničkog saobraćaja u tom području pao od 65% u februaru 1951. godine na samo 32% u aprilu iste godine. Izjave ratnih zarobljenika i boraca diverzantskih grupa pružile su nove dokaze o razaranju koja su naneta napadima iz vazduha. Kada je 7. aprila⁶ izvršen desantni prepad kod Soridonga ispod Songdžina, severokorejski seljaci iz susednih sela izjavili su britanskim komandosima da nijedan jedini voz nije prošao kroz njihov kraj proteklih četrdeset dana.

Međutim, dva događaja su negirala te sjajne rezultate.

Prvi je bila uzbuna u Formoškom moreuzu (za koji je još uvek glavna odgovornost ležala na 7. floti). Pošto je postojala izvesna mogućnost da bi neprijatelj mogao da napadne Formozu, u periodu od 2. do 15. aprila, nosači aviona Operativnog odreda 77 nisu bili na raspolaganju za dejstva u severnoistočnoj Koreji.

Drugi događaj bila je prolećna ofanziva kineske vojske, izvedena u dve faze. Prva faza počela je 20. aprila u 20 časova. Na frontu su naglo oživeli pokreti i dejstva kojim je potisнутa južnokorejska 6. divizija. Prva američka mornaričkodesantna divizija održala je položaje i razbila kineski napad kojem je cilj bio da obuhvati njen levi bok. No, početkom maja snage Ujedinjenih nacija izvršile su protivnapad i stabilizovale svoje položaje.

Očigledno, neprijatelj je pripremao novi napad. Vazdušnim izviđanjem i drugim obaveštajnim podacima utvr-

⁵ Od 24. februara do 13. juna 1951. mornarička avijacija je u 1223 poleta postigla 150 prekida pruge i 109 prekida puteva (računajući prekide po prvi put i ponovljene prekide).

⁶ Ova akcija izložena je u IX glavi »Brodska artiljerija«.

đene su intenzivne pripreme i kretanja na strani neprijatelja. Javljalо se o kretanju hiljada vozila prema jugu gde su sveže neprijateljske divizije očevidno smenjivale desetkovane iz prve ofanzive.

Posledica prve neprijateljske ofanzive bila je promena zadatka Operativnog odreda 77 od ometanja neprijateljskih komunikacija na neposrednu avijacijsku podršku ugroženih jedinica američke 8. armije.

Zbog toga je nastao zastoj u dejstvima za prekid snabdevanja severoistočnom obalskom železničkom mrežom. Gotovo tokom čitavog meseca neprijatelj je iskoristio priliku da u zatišju borbi opravi veliki deo oštećenja koja su istočnoj železničkoj mreži naneta u februaru i martu.

Prvog maja avijacija sa nosača ponovno je prebačena na zadatke sprečavanja saobraćaja, i za narednih 13 dana obratila je ponovno punu pažnju mostovima. Avioni sa nosača aviona »Bokser«,⁷ »Prinston« i »Filipin Si« izbacili su iz upotrebe 31 most i sve pomoćne obilazne zavoje. Srušeno je 11 mostova i obilazaka na glavnim putevima.

Tokom ovog razdoblja kontraadmiralu Hendresonu — koji je 6. maja smenio kontraadmirala Ofstaja — postavio je mornarički predstavnik iz Objedinjenog operativnog centra u Teguu nezvanično pitanje da li vazduhoplovne snage 5. flote mogu da pomognu njima u prekidanju komunikacija na železničkoj mreži duž *zapadne obale*, severno od Pjongjanga.

Kontraadmiral Henderson naredio je svom štabu da prouči to područje da bi ustanovio kakvu bi pomoć mogla da pruži ukrcana avijacija. Admiral je raspolagao sa 3 nosača aviona, ali pošto je svaki treći ili četvrti dan po jedan otpadao radi popune zaliha, on je, stvarno, operisao sa svega *dva* nosača. A dva nosača sa ukupno 150 aviona jedva da su zadovoljavali u odgovarajućoj meri za spreča-

⁷ »Bokser« je uveden u borbu 30. marta (zamenivši 27. marta nosač »Veli Fordž«). Na njemu je bila 1. rezervna vazduhoplovna grupa ukrcane avijacije (CVG-101). Ona i grupa CVG-102 sastojale su se od skvadrona mobilisanih iz rezerve.

vanje saobraćaja na istočnoj železničkoj mreži, a pogotovo nisu mogli da zadovolje i za dejstva na zapadnim obalskim linijama.

No, u želji da ipak pruži pomoć, štab admirala Hendersona odabrao je za napad 4 mosta zapadne železničke mreže. Trideset i dva »skajrejdera« (svaki sa po dve bombe od po 900 kg) i trideset i dva »korsera« (sa po 8 bombi od 112 kg, namenjenih protivavionskoj artiljeriji), u pratnji šesnaest mlažnjaka tipa »panter« napali su 11. maja 1951. sva 4 odabrana mosta. Tri su srušena, a četvrti oštećen.

Kontraadmiral Henderson izvestio je predstavnika ratne mornarice u Štabu 5. vazduhoplovne armije u Koreji da ga vlastiti zadaci u području istočne obale sprečavaju u pružanju stalne pomoći u izvršavanju zadataka 5. vazduhoplovne armije na zapadnoj obali. Kontraadmiral Henderson javio je da će im on veoma rado pomoći napadima sličnim onome od 11. maja, ali samo u vidu povremenih dejstava. Ratna mornarica prosto nije imala dovoljan broj nosača aviona da bi se angažovala u prekidanju saobraćaja na železničkim mrežama istočne i zapadne obale.

Pod zaštitom magle i kiše, koja je ometala odbrambena dejstva snaga Ujedinjenih nacija, počela je 16. maja očekivana druga faza neprijateljske ofanzive. Opet je bila potrebna pomoć Operativnog odreda 77 za neposrednu vazdušnu podršku trupa na frontu.

Posle četiri dana žestokih borbi duž celog fronta, prisak neprijateljske ofanzive je popustio. Uprkos magli i kiši, koje su pretvarale potoke u bujice i u većini slučajeva sprečavale poletanje aviona sa zemlje, snage Ujedinjenih nacija počele su protivnapad i to 19. maja na zapadnom, a 21. maja na centralnom odseku fronta. Ova protivofanziva polako se razvijala prema severu sve do 2. juna. Procenjeno je da su Kinezi u tim borbama izgubili 40.000 ljudi. Zaplenjeno je 55 artiljerijskih, 900 automatskih oruđa i 22.400 artiljerijskih granata.

Ali, time što je avijacija sa nosača aviona dobila novi zadatak, podršku kopnenih snaga, ponovno je omogućeno

neprijatelju da predahne u Severnoj Koreji i da opravi teško oštećenu železničku mrežu u zoni dejstva mornaričke avijacije.

Drugog juna nosači aviona ponovno su mogli da se koncentrišu za napade na komunikacije. Sledеćih 9 dana potpuno su uništili 24 železnička mosta i obilazne pruge i 6 mostova za glavne i obilazne puteve.

Pošto je neprijatelj uspeo da u junu izgradi obilaznu prugu u Karlsonovom kanjonu, dalji napadi avijacije sa nosača na taj objekt postali su nekorisni, pa je avijacija usredsredila svoju pažnju na jedan drugi ključni objekt na pruzi Kilču—Hungnam.

Izabran je železnički most severno od Songdžina, na koji je izvršeno više uzastopnih napada. Taj most bio je nizak, pa iako ga je mornarička avijacija više puta srušila, neprijatelj je uspeo da ga brzo popravi. Jednom prilikom pošto je bio potpuno demoliran, most je za 42 časa bio osposobljen za upotrebu. Uz to, kao i u Karlsonovom kanjonu, neprijatelj je još izgradio i jedan deo obilazne pruge koju je bilo još lakše opraviti nego most.

Posle toga, avijacija je prenela svoja dejstva na niz od 3 mosta uz obalu, južno od Songdžina. Ti mostovi bili su visoki, dakle, opravka je bila otežana, a s mora su mogli da ih gadaju i brodovi Operativnog odreda 95 (najseverniji od ta 3 mosta prozvan je kasnije »Pekidž 1«). U rejonu tih ciljeva bilo je i 6 tunela (oni su neprijatelju bili korisni da preko dana skriva u njima lokalne vozove koji su saobraćali na neprekinutom delu pruge, a služili su i kao skladišta materijala za opravku mostova i pruge).

Najseverniji most, iako mali, nalazio se na nasipu visokom 8 metara. Između tunela bio je otvoren nasip dug skoro 305 m, izložen osmatranju s mora i napadima avijacije sa nosača aviona. Prvobitni most i obilazni krak pruge koji je tada još bio u gradnji, oštećeni su sredinom februara.

Dok napadi na Karlsonov kanjon nisu bili još ni počeli, avijacija admirala Ofstaja počela je svoje rušilačko delo na Songdžinskom mostu. Dva napada mlažnjacima

izvedena su 1. aprila 1951. godine. Četiri puna pogotka bombama od 113 kg uništila su sve opravke izvedene do tada.⁸

Kao u Karlsonovom kanjonu, neprijatelj je i drugde odmah počeo s opravkama, uprkos artiljerijskoj vatri za uzinemiravanje i uništenje sa brodova Operativnog odreda 95. Gomile materijala, tračnica i drugog pribora skrivene su u susedne tunele, a unaokolo na položaje postavljane su protivavionska i obalska artiljerija.

Narednog meseca most kod Songdžina porušen je još dva puta. Oba puta ponovno je opravljen.

Razarači Operativnog odreda 95 obasipali su to područje granatama svake noći i svakog dana koji nije bio povoljan za letenje, ili kad su nosači aviona morali da idu na popunjavanje zaliha.

Slični razorni napadi istovremeno su preduzimani protiv mnogih drugih mostova i tunela u toj zoni. Kod Pukčonga, 72 km južno od Songdžina, most i obilazni krak pruge oko njega napadnuti su 25. i ponovno 28. juna. Na pruzi severno od Hungnama most Ori-ri srušen je 21. juna 1951. godine. U periodu od 20. do 25. juna srušeno je nekoliko mostova kod Kovona na zapadnom kraku pruge koja spaja Vonsan sa Tjongjongom. Pruga južno od Vonsana bila je prekinuta na dva mesta.

Avioni Operativnog odreda 77 pročešljali su železničke pruge na istočnoj obali uništivši svaki most, do kojeg je mogla da dopre avionska bomba ili raketa.

Za celo to vreme brodovi Operativnog odreda 95 doprinisili su i svoj udio u prekidaju komunikacija. Na velikom broju izloženih mostova pored noćnih dejstava za uzinemiravanje sa razarača (vidi glavu IX »Brodska artiljerija«), u razaranjima su učestvovali i krstarice i bojni brodovi.

Između 14. i 19. marta bojni brod »Misuri« je u severnoistočnoj Koreji uništio artiljerijom 8 železničkih mostova i 7 mostova na glavnim putevima.

⁸ To je bilo prvo bombardovanje mornaričkim mlađnjacima u korejskom ratu.

Noću 27. jula, krstarica »Helina« srušila je artiljerijskom vatrom jedan raspon železničkog mosta ispod Songdžina.

Tako je saobraćaj putevima i železnicom u severnoistočnoj Koreji osećao smrtonosne udarce jedinica ratne mornarice SAD.

No, junu 1951. godine bilo je jasno da, uprkos rušilačkim i veoma proširenim napadima avijacije sa nosača aviona u celom severoistočnom delu za koji je odgovarala ratna mornarica, komunikacije sa bojištem *nisu* presećene. Pošto je neprijatelj bio u stanju da izvede dve velike ofanzive u jednom mesecu, bilo je očigledno da iz Kine do položaja na frontu pristižu u izobilju materijalno snabdevanje, trupe i oprema. Avijatičari ratne mornarice znali su da su na istočnoj železničkoj mreži onemogućili veliki deo prometa. Sistematskim rušenjem čvornih mostova i prekidima pruge, železnički promet na tim linijama praktično je zaustavljen.

Pa kako su onda Kinezi uspevali da doturaju svoje snabdevanje?

Odgovori su bili jasni. Prvo, glavni deo neprijateljskog železničkog prometa jednostavno je prebačen sa *istočne* na *zapadnu* železničku mrežu. Na žalost, 5. vazduhoplovna armija u Koreji nije raspolagala avionima koji su mogli da nose bombe od 900 kg, sa velikom tačnošću pogađanja, a predstavljale su najbolje oružje za napade na mostove. Drugo, zapadna železnička mreža bila je veća. Treće, Kinezi su sve više prebacivali svoj transport na kamione. Od januara do maja 1951. godine broj neprijateljskih kamiona porastao je od 7.300 na 54.000. Četvrti, gotovo sav transport obavljao se noću i, peto, vrlo veštim i odlično organizovanim naporima neprijatelj je vršio opravke istom brzinom kojom su komunikacije uništavane.

Napad na branu Hvačon

Jedini slučaj upotrebe torpeda u korejskom ratu zabeležen je 1. maja 1951. godine na veštačkom jezeru Hvačon.

Početkom aprila neprijatelj je bez uspeha pokušao da blokira pravac tadašnjeg napredovanja snaga Ujedinjenih nacija time što je otvorio ustave na brani visine 75 m koja je zatvarala veštačko jezero. Namera mu je bila da izazove poplavu reka Han i Pukhan, i time oteža napredovanje snaga Ujedinjenih nacija prema severu.

Krajem aprila izgledalo je da neprijatelj ponovno vrši pripreme da se posluži poplavom iz veštačkog jezera Hvačon u korist svojih operacija. U slučaju kada bi planirao sopstveno napredovanje, on je jednostavno mogao da zatvori ustave i time snizi vodostaj reka Pukhan i Han toliko da se mogu lako pregaziti. S druge strane, u slučaju napada snaga Ujedinjenih nacija, on je mogao otvoriti te ustave i omesti ih u forsiranju pomenutih reka.

Da bi ih sprečila u tome, američka 8. armija u Koreji tražila je od nosača aviona da svojim snagama unište ustave na brani. Ustave su bile visoke 6 m, široke 12 m, a debele 0,75 m; ranija bombardovanja s velikih visina bombarderima B-29 nisu bila uspešna.

Depeša 8. armije primljena je u Štabu Operativnog odreda 77 u 14.40 časova. Izvršenje napada na branu povorio je admiral Henderson nosaču aviona »Prinston« — posebno 195. eskadrili kapetana korvete H. G. Karlsona. Očigledno, za izvršenje tog zadatka bila su potrebna torpeda, ali je bilo potrebno i nekoliko časova da se ona spreme. U međuvremenu »skajrejderi« su mogli da izvedu jedan napad obrušavanjem na branu.

Prvi napad 195. eskadrile izведен je za nešto manje od 3 časa nakon prijema depeše 8. armije. U 16 časova 30. aprila, branu je napalo 6 aviona za obrušavanje sa po 2 bombe od po 900 kg; njih je pratilo 5 »korsera« iz 193. eskadrile kapetana korvete E. A. Parkera, koji je trebalo

da učutkaju vatru protivavionske artiljerije. Iako je na brani probijen jedan otvor, ustave na brani ostale su neoštećene.

Sutradan je izведен napad torpedima. Zbog karakteristika terena, torpedni napad bio je težak i rizičan. Jezero je bilo opkoljeno visokim bregovima zbog čega je napad bio mogućan samo po parovima aviona dok su ostali morali da kruže nad njima. Teren je dozvoljavao sasvim kratak borbeni kurs u pravoj liniji, a postavljao se i problem regulisanja brzine aviona pre odbacivanja torpeda, pa je sve to zahtevalo neobično precizno letenje. Borbeni kurs počinjao je iznad visokih bregova u pravcu jezera, a tačka odbacivanja torpeda morala je da se odabere vrlo tačno, da se torpedo ne bi zarilo u dno. S druge strane, tačka odbacivanja torpeda morala je tačno da se odredi i zato da ostane dovoljan deo putanje torpeda da se aktivira upaljač. Uz sve te teškoće, trebalo je još računati s neprijateljskim baterijama protivavionske artiljerije koje su okružavale jezero.

Na dan 1. maja, nešto posle 11.30 časova, napad je izvelo 8 aviona za oborušavanje »skajrejder-daglas«, od kojih je svaki nosio po 1 torpedu podešen za kretanje po površini. Pratilo ih je 12 lovaca sa nosača aviona »Prinston«, naoružanih bombama od 45 do 230 kg s blizinskim upaljačima za dejstva po protivavionskoj artiljeriji. Kroz artiljerijsku vatru torpedni avioni dospeli su do polaznog položaja, i počeli spuštanje za udar torpedom.

Zeljeni rezultati su postignuti. Od 8 bačenih torpeda, 6 je išlo pravilnom putanjom. Jedna ustava u sredini potpuno je izbačena sa svog mesta, a u drugoj je napravljen otvor od 3 m. Voda iz jezera je ispuštena.

Operacija »Strengl«

Poslednjih dana maja 1951. godine štab generala Ridžveja predložio je nov plan po kojem je trebalo preseći komunikacije do bojišta. Ideja je bila da se iza kinесkih linija, popreko celog Korejskog poluostrva povuče li-

nija, pa da se pojedinim vazduhoplovnim grupacijama dođeli odgovarajući odsek sa zahtevom da u njemu unište svako vozilo, svaki most i svaki važniji cilj.

Tako je počela operacija »Strengl«* u kojoj će ratna mornarica učestvovati od 5. juna do 20. septembra 1951. godine.

Ideja o presecanju komunikacija u jednoj pojasu izgledala je razložna i logična na papiru, mada je u to vreme već uveliko vladalo skeptično mišljenje: da nikakav napor za presecanje komunikacija na Korejskom poluostrvu ne može da dâ efikasne rezultate. No, pošto je dodatašnjim sistemom postignut samo ograničeni uspeh, zašto da se ne pokuša primeniti novi koji se prvenstveno odnosi na *glavne puteve*. Sada su oni, a ne železnice, pretežno upotrebljavani za transport.

Prema tome, po nazužem delu Severne Koreje, baš iznad linije fronta, odabran je za ovu operaciju uski pojas od 1° geografske širine i to od 38°15' do 39°15' severne širine. Saobraćajna mreža u tom pojasu proučena je i podeљena u 8 delova. Peta vazduhoplovna armija imala je da preuzme 3 dela na zapadnom kraju; nosači aviona Operativnog odreda 77 trebalo je da preuzmu 2 srednja dela, a 1. mornaričkodesantni vazduhoplovni puk 3 istočna (vidi skicu str. 318).

Pojedina područja kod tesnaca i prolaza duž važnih glavnih puteva označena su u svakoj zoni kao »kritična područja« ili »kritične tačke«. Pored toga, smatrani su kao objekti za napad svi mostovi, nasipi, tuneli ili druge konstrukcije u određenom pojasu.

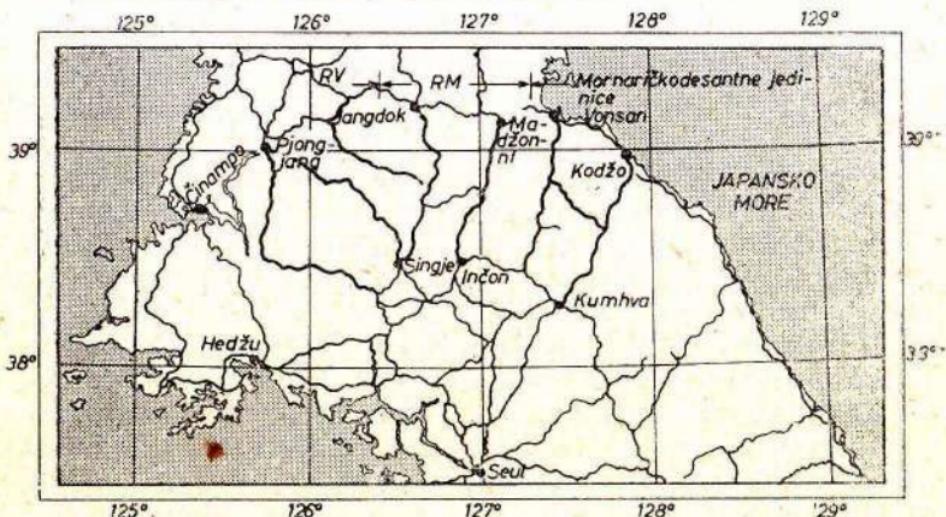
Naročit trud uložen je da se neprijatelju spreči kretanje noću. Trebalo je da avioni osvetljavaju teren reflektorima i pirotehničkim sredstvima — buktinjama.⁹ Lovачki avioni za noćna dejstva trebalo je da pojačaju te akcije. Na svaku kritičnu tačku predviđeno je bacanje tempirnih bombi tako da eksplodiraju sa zakašnjnjem od 6 do 72 časa, da bi se sprečila kretanja i usporili radovi na op-

* *Strangle* — potpun prekid. — Prim. prev.

⁹ Vidi X glavu »Patrolne eskadrile«.

ravkama. Avioni Operativnog odreda 77 bacili su 20. juna oko pola miliona letaka duž puta između Čondžina i Sonđzina. Ilustrovani leci bili su opomena da su na to zemljište bačene tempirne bombe koje nisu eksplodirale.

Svakako, vredelo je pokušati i to.



Sk. 12 — Operacija »Streengl« — raspored zona dejstava

Pored svojih zadataka u području severoistočne železničke mreže, avijatičari s nosača aviona tukli su prvih nekoliko nedelja glavne puteve u planinama centralne Koreje, razrijavaći puteve, rušeći mostove i propuste, ispaljujući rakete u tunele, sejući tempirne i druge bombe po svim važnim područjima, a uz to su tragali za stotinama kamiona koji su se kao žohari po kuhinjama skrivali danju, a kretali noću. Promenljivi brdski vetrovi otežavali su i urmanjivali tačnost bombardovanja.

Noćna dejstva lovačke avijacije bila su, takođe, u porastu, a veći broj neprijateljskih vozova i kamiona često je otkrivan i uništavan u zoru. Porastao je i broj noćnih izviđanja u ovoj operaciji, a o njihovim rezultatima vodilo se strogo računa. Lovačkoj eskadrili 513 iz sastava mornaričkodesantnih jedinica koja je dejstvovala sa aerodro-

ma kod Pusana, priznato je da je tokom 30 dana u noćnim dejstvima uništila 420 vozila.

No, posle 2 nedelje, ukupni rezultati bili su ipak razočaravajući. Izviđački avioni B-26 javljali su da je broj neprijateljskih kamiona, koji su se noću kretali u oba smera, bio nepromjenjen. Nekoliko glavnih puteva bilo je blokirano tempirnim bombama, nekoliko mostova je srušeno, ali posledica svega toga bila je da su kamioni zaobilazili glavne puteve i kretali se sporednjim, koje je bilo teže pogoditi.

Ipak, operacija »Strengl« se nastavljala, a snage ratnog vazduhoplovstva, ratne mornarice i mornaričko-santnih jedinica dejstvovale su kao jedna operativna grupacija, u najboljem sadejstvu.

Otpor neprijatelja bio je, takođe, u porastu. Na važnim tačkama najglavnijih puteva toliko je ojačala protivavionska artiljerija, da je rizik pri napadu iz vazduha bio veći od dejstva koje se moglo očekivati. Glavni put koji preseca Koreju, zapadno od Vonsana, bio je tako načičkan protivavionskim oruđima da je nazvan dolinom smrti. Neprijateljska aktivnost u opravljanju puteva takođe je porasla i pokazalo se da je organizacija rada bila vrlo dobra. Specijalne ekipe otkrivale su tempirne bombe detektorima, a zatim ih uništavale puščanom vatrom. U drugim slučajevima ukopane tempirne bombe jednostavno su bagatelisane s istočnjačkom ravnodušnošću.

Krajem leta bilo je jasno da je operacija »Strengl« ostala bez rezultata. Razlog je bio jednostavan: levak bombe na putu s grubom gornjom površinom nije mogao zau staviti kretanje kamiona. Rupa je mogla vrlo brzo da se ispuni ili zaobiđe. Čak i oštećeni mostovi na glavnim putevima nisu predstavljali veću smetnju. Mogao se izgraditi obilazak ili pronaći gaz u koritu reke koja bi obično leti presušila. U poređenju sa železničkom mrežom, putna je imala više mogućnosti za izbegavanje oštećenja, a rasprostrta je bila na većem prostranstvu, tako da su napadi iz vazduha bili znatno teži.

Nosači aviona pojačali su svoje napade na železničke pruge.

Prepad na Rašin (Vodžin)

U toku borbi za komunikacije, avijacije s nosača aviona dobijala je s vremena na vreme i druge zadatke. Jedan takav zadatak bio je i prepad na Rašin (Vodžin),¹⁰ izveden avgusta 1951. godine.

Korejsko poluostrvo proteže se jednim uskim delom u pravcu severoistoka, prema azijskom kopnu, stvarajući na taj način suženi pojas zemljista koje reka Tumen odvaja od Mandžurije i Sovjetskog Saveza. Na tom suženom pojasu, udaljen samo 27 km od sovjetske granice, nalazi se grad Rašin. Od Vladivostoka Rašin je udaljen manje od 177 km. Oba grada bila su spojena železnicom, drumom i morskim putem.

Rašin su avgusta 1950. godine bombardovali avioni B-29, a ponovne napade doveo je u pitanje američki Sekretarijat inostranih poslova pismom zamenika sekretara Dž. Veba sekretaru za odbranu Luisu Džonsonu. Zbog blizine kineske i sovjetske granice, na insistiranje Sekretarijata inostranih poslova, Komitet načelnika generalštabova doneo je odluku 8. septembra 1950. godine da se Rašin ne napada. Glavni razlozi da se Rašin ne bombarduje bila je bojazan da ne dođe do incidenta sa sovjetskom avijacijom ili da avioni Ujedinjenih nacija, zbog greške u navigaciji, ne lete nad sovjetskom obalom reke Tumen ili pak da koja bomba ne padne na tu obalu.¹¹

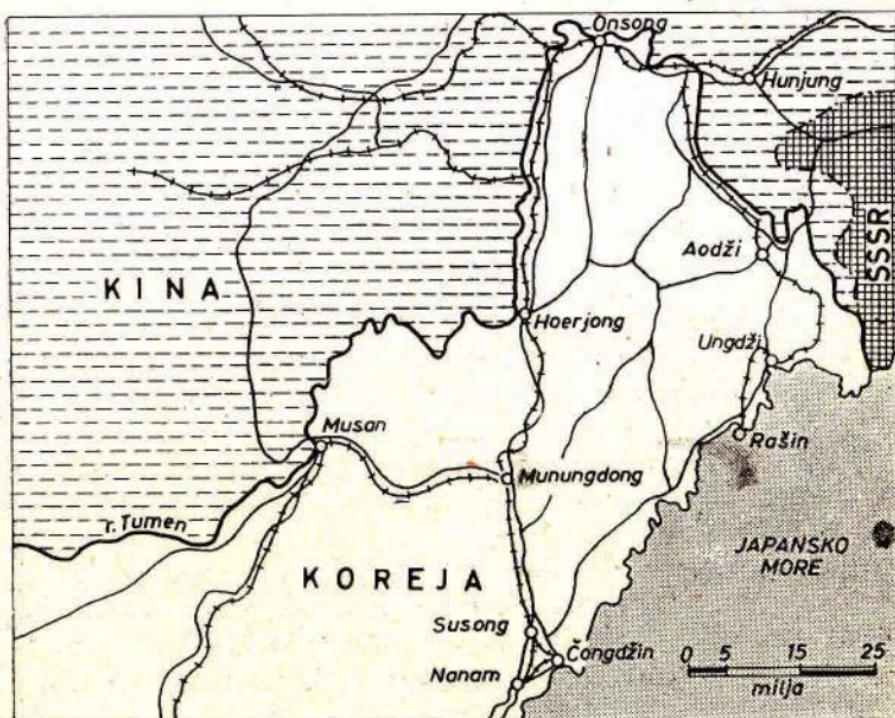
Posledica tog režima bila je da se neprijatelj koristio prednostima koje su proizlazile iz povlašćenog položaja Rašina, pa ga je u pojačanoj meri upotrebljavao kao železnički i skladišni centar za dalju otpremu materijala.¹²

Primećujući neprekidno konsolidovanje pozadine i jak drumski saobraćaj u Rašinu, Makarturov štab je u febru-

¹⁰ General Makartur odbijao je ispočetka da dozvoli napad na Rašin, jer je to bilo rizično zbog blizine granice SSSR. Rašin je japanski naziv tog mesta, a Vodžin korejski.

¹¹ Za podatke o blokadi Koreje koja je pogodala i Rašin vidi IX glavu »Brodska artiljerija«.

¹² Ipak, treba istaći da nije bilo pruge južno od Rašina, transport prema jugu išao bi dalje drumom.



Sk. 13 — Putevi i železničke veze Rašina

aru 1951. godine ponovno zatražio dozvolu da obnovi bombardovanje Rašina, ali to je 21. februara opet uskraćeno. Makartur je pred jednim kongresnim odborom, maja 1951. godine, opisao značaj Rašina ovim rečima: »Ja sam jako želeo da bombardujem Rašin... To je veliki centar za raspodelu materijala iz Mandžurije duž istočne obale Koreje. Očevidna je njegova korist za neprijatelja. Tamo se gomilaju velike zalihe i ima veliki broj magacina. To je veliki distributivni centar... Sovjeti mogu da dovedu materijal direktno iz Vladivostoka. Mi smo tražili da bombardujemo to mesto, ali nam je to zabranjeno«.

Nepovredivost koja je bila osigurana Rašinu omogućila je neprijatelju da ga do avgusta 1951. godine izgradi u najvažniju stanicu za snabdevanje severoistočne Kore-

je. Koncentracija železničkog saobraćaja bila je naročito velika. Obaveštavajući o tome Vašington, komandant snaga Dalekog istoka ponovno je zatražio dozvolu za bombardovanje skladišta, železničkih pruga i pretovarnih mesta. Vazduhoplovna armija Dalekog istoka insistirala je da joj se dozvoli bombardovanje vojnih ciljeva u Rašinu, a da ne povredi ni mandžursku ni sovjetsku granicu.

Ovog puta traženju je udovoljeno.¹³ Ipak odobrenja Komiteta načelnika generalštabova bila su vezana i nekim ograničenjima. Supertvrđave trebalo je da bombarduju Rašin nadležeći ga od severozapada prema jugoistoku (taj uslov postavljen je da bi se izbegla bilo kakva povreda sovjetske teritorije).

Drugo, bombarderski napad trebalo je izvršiti samo po lepom vremenu da bi se izbegla svaka greška u navigaciji ili nišanjenju.

Treće, bombarderi su morali da vode računa da ne nanesu štetu poznatom zarobljeničkom logoru, udaljenom manje od 1.600 m od železničke stanice u gradu.

I, naravno, ni u kojem slučaju nijedan avion nije smeо da leti severno od reke Tumen.

Ograničenje u pogledu pravca leta prilikom bombardovanja i opomena da se ne sme preletati reka Tumen, komplikovali su zadatak bombardovanja. Od Rašina do granice u pravcu severoistoka bilo je samo oko 53 km. Od bivši nekoliko kilometara kao sigurnost da se ne bi povredila granica, drugih nekoliko kilometara da se na velikoj visini izvrši okret u borbeni kurs, pa ako se još doda udaljenost tačke otkačivanja bombi od ciljeva u Rašinu, jedva da je ostajalo dovoljno prostora da se bombarderi ustale u borbenom kursu i odrede elemente za bombardovanje. Pored toga, zbog obaveze da izvrše bombardovanje u letu prema jugoistoku, bombarderi su bili prinuđeni da u naletu preleću korejsku obalu znatno južnije od Rašina,

¹³ Na sudbinu Rašina mnogo su uticala saslušanja koja je vršio Kongresni odbor povodom smenjivanja Makartura. Ove diskusije iz maja i juna imale su nesumnjivo svoj uticaj na odobrenje za bombardovanje Rašina koje je izvršeno avgusta 1951.

a time bi, pre nego što je bilo potrebno, uzbunjivali radarske stanice u tom području. Lovci tipa »MIG« s ruske ili s kineske, odnosno s obe teritorije, mogli su sigurno da budu blagovremeno obavešteni, pa je bilo realno očekivati da će odbrana, u slučaju napada na Rašin, biti jaka.

Prema tome, bilo je očigledno da je bombarderima trebalo obezbediti jaku lovačku zaštitu. Ali, odakle da se ona uzme? Lovci F-86, »sejbr« (*Sabre*), čak ni kad bi poleteli s najsevernijih baza Južne Koreje, ne bi imali dovoljan akcioni radijus da prate bombardere B-29 na tim daljinama, pa ni kad bi nosili rezervno gorivo u rezervoarima za odbacivanje.

Vazduhoplovna armija Dalekog istoka obratila se za pomoć ratnoj mornarici. Da li bi mlađnjaci sa nosača aviona Operativnog odreda 77 mogli da prate bombardere B-29 u napadu na Rašin?

Iz Centra za objedinjeno komandovanje zahtev je dostavljen komandantu 7. flote i dalje komandantu Operativnog odreda 77, kontraadmiralu Periju (*John Perry*).

Peri je depešom dao potvrđan odgovor i zapitao koliko mlađnjaka, u koje vreme i gde treba poslati.

U naredna tri dana Centar za objedinjeno komandovanje i ratna mornarica ugovorili su detalje o mestu sastanka, visini leta, radnom talasu za radio-vezu i borbenom poretku lovaca koji će pratiti bombardere. Mornarički mlađnjaci trebalo je da se sastanu s bombarderima B-29 u tački 80 nm južno od Rašina, na visini od 8.000 m i da ih prate u naletu, nad ciljem i u odletu.

Lovci sa »Esekso« (*Essex*) poleteli su na zadatak 25. avgusta, pri najpovoljnijim vremenskim uslovima. U sve-mu je bilo 11 mlađnjaka F9F i 12 F2H2.

Sastanak je izvršen tačno po planu, a i let takođe. Bombarderi su napali grad u tri talasa sa visine od oko 6.000 m. Protivnički lovci nisu se pojavili, nije bilo ni dejstva protivavionske artiljerije.

Fotografije dobijene foto-izviđanjem posle napada pokazale su da je 97% bombi palo na ranžirnu stanicu Rašina. Uništeni su jedna železnička okretnica, ložionica, že-

leznički most i približno 75% od 136 teretnih vagona koji su se nalazili u stanici.

(Fabrike municije i transportni sistem Rašina bombardovani su u trećem napadu, 10. decembra 1952, koji je u celini izvelo mornaričko vazduhoplovstvo Operativnog odreda 77, sa nosača aviona »Bonom Ričard« (*Bon Homme Richard*) i »Oriskeni« (*Oriskany*). Tom prilikom uništeno je 12 građevina, uključujući 2 železničke radiionice, ložionicu i okretnicu, a pet drugih građevina je oštećeno. Dok su bombarderi bacali bombe mlazni lovci zaštite otkrili su, na severu, baš preko granice, nekoliko protivničkih lovaca tipa »MIG« koji su svojim manevrima bezuspešno nastojali da privuku avione preko granice, ali ipak nijedna strana nije povredila granicu.)

Napadi na Rašin prošli su bez incidenata za bombardere B-29 i za mornaričke lovce. Borbeni izveštaji, relacije i ratni dnevničari iz tog perioda pominju te akcije na najobičniji način, s jednom jedinom napomenom da je »verovatno to bio prvi slučaj u korejskom ratu da su lovci s nosača aviona pružili zaštitu bombarderima ratnog vazduhoplovstva«.

Značaj ove akcije mnogo je veći nego što pokazuje rezultat bombardovanja. Ovde se još u jednom slučaju pokazao uspeh zajedničkog dejstva avijacijskih snaga ratne mornarice i ratnog vazduhoplovstva; drugo, to je slučaj u kojem je mornaričko vazduhoplovstvo pokazalo koliko vredi često ponavljano tvrđenje da u mnogim slučajevima, na mnogo mesta, pokretne avijacijske snage s nosača aviona mogu imati bitan značaj, i da mogu biti potrebne i od pomoći i samom ratnom vazduhoplovstvu. U stvari, može biti slučajeva kad mornaričko vazduhoplovstvo jedino ima mogućnosti za izvršenje zadataka.

Razaranje pruga

Borba operativnog odreda nosača aviona za prekidanje komunikacija trebalo je da uđe u svoju treću fazu. Prva faza (rušenje mostova na reci Jalu i mostova severoistočnih železničkih pruga) postigla je uspeh unutar seve-

roistočne železničke mreže. Druga faza (bombardovanje glavnih puteva) nije imala uspeha. Trebalo je, najzad, preduzeti borbu za uništavanje pruga i mostova.

Da bi nosači aviona imali veću slobodu za borbu na komunikacijama, Operativni odred 77 oslobođen je 20. septembra 1951. godine svih zadataka neposredne podrške snaga na kopnenom frontu.

Razlog zbog kojega je težište akcija prebačeno od rušenja mostova na razaranje pruga vrlo je prost; sve više je bilo dokaza da neprijatelj opet upotrebljava severoistočne obalske železničke pruge. Uz to, američki železnički inženjeri ocenili su da će neprijatelju biti teže da opravi mnogobrojne prekide pruga nego izvesne važne mostove.

Za vreme dok su u letnjim mesecima nosači aviona upotrebljavani da avionima pruže neposrednu podršku trupama na frontu, ili dok su učestvovali u operaciji »Strengl«, neprijatelj je iskoristio taj prekid. Opravio je za to vreme veliki deo oštećene železničke mreže i veoma je dobro iskoristio lokalni promet između uništenih mostova.

Američki izviđački avioni fotografisali su ili izvestili u nekoliko navrata da je otkriveno do 300 vagona u raznim ranžirnim stanicama. Za 30 dana, od sredine avgusta do sredine septembra, samo po podacima mornaričkog vazduhoplovstva napadnuto je, uništeno ili oštećeno 1.900 zatvorenih teretnih vagona i 17 lokomotiva.

Posle konferencije komandanta Operativnog odreda 77 sa komandantima 5. vazduhoplovne armije u Koreji na nosaču aviona »Bonom Ričard«, na kojoj je ugovorenо sađestvo, ponovno je izmenjena taktika napada avijacije sa nosača aviona. Od tada, napade je trebalo izvoditi na što je mogućno većem prostranstvu, rušenjem izolovanih pruga približno na svakih 1.600 m, prisiljavajući na taj način neprijatelja da rasporedi na više mesta svoje ekipe za opravke, a istovremeno umanjujući efikasnost njegove protivavionske odbrane koja je bila stalno u porastu.

Uspostavljen je spisak ključnih mostova na glavnim putevima i železničkim prugama, njihov broj sveden je na

27 — 10 železničkih i 17 drumskih mostova na glavnim putevima. Uz to, da bi udar po tim mostovima bio u najvećem stepenu sistematican, trebalo je združenim naporima porušiti pruge na što je mogućno većem prostranstvu.

Udar na Kapsan

Sredinom oktobra 1951. godine avijacija sa 3 nosača aviona (»Bonom Ričard«, »Eseks« i »Entitetem«) forsirala je rušenje pruga. Za prva tri dana u oktobru postignut je 131 prekid. Između 18. i 31. oktobra železničke pruge bile su porušene na ukupno 490 mesta.

Samo za mesec dana pruge su prekinute na preko hiljadu mesta. Stalna pustošenja u tim napadima imala su za posledicu da je opao broj vagona u prometu neprijatelja. Dalji dokaz o efikasnosti te akcije ogledao se u tome što je neprijatelj sam rastavljao svoje pruge. Na fotografijama je utvrđeno da su mnogi dupli koloseci i pojedini krakovi i koloseci ranžirnih stanica demontirani, da bi se upotrebili na važnijim mestima. Takođe, izmenio se i sistem protivavionske odbrane. Ona je duž pruga ojačala, a na mostovima oslabila.

U novembru, iako su zbog nepovoljnog vremena uslovi letenja postali teži, registravana su 922 prekida na prugama i javljeno je da su 44 železnička mosta porušena.

Pokazalo se da su mlađnjaci Operativnog odreda 77 idealno sredstvo za zadatke rušenja pruga. Njihova brzina, tiko približavanje i postojanost pri bombardovanju pokazali su se kao idealni za te precizne zadatke.

Pored toga, bombarderske grupe naučile su do tada da efikasnije iskoriste svoje bombe. Velike su bacale na mostove, a male su čuvale za pruge.

Razaranje pruge nije bilo ipak tako jednostavno kako je izgledalo u početku. U prvom redu, kolosek širok svega 1,43 m predstavljao je, zaista, mali cilj, a efikasan je bio samo direkstan pogodak u sam kolosek. Drugo, piloti su morali da uzmu u obzir tačne popravke i za najmanji bočni veter. Treće, piloti su ubrzo otkrili da treba da imaju

»dobro pomoračko oko« da bi uzeli u obzir i odstojanje od pilotskog sedišta do bombi okačenih ispod krila, inače, bomba bi eksplodirala s jedne ili druge strane nasipa, ne nanevši nikakvu štetu cilju.

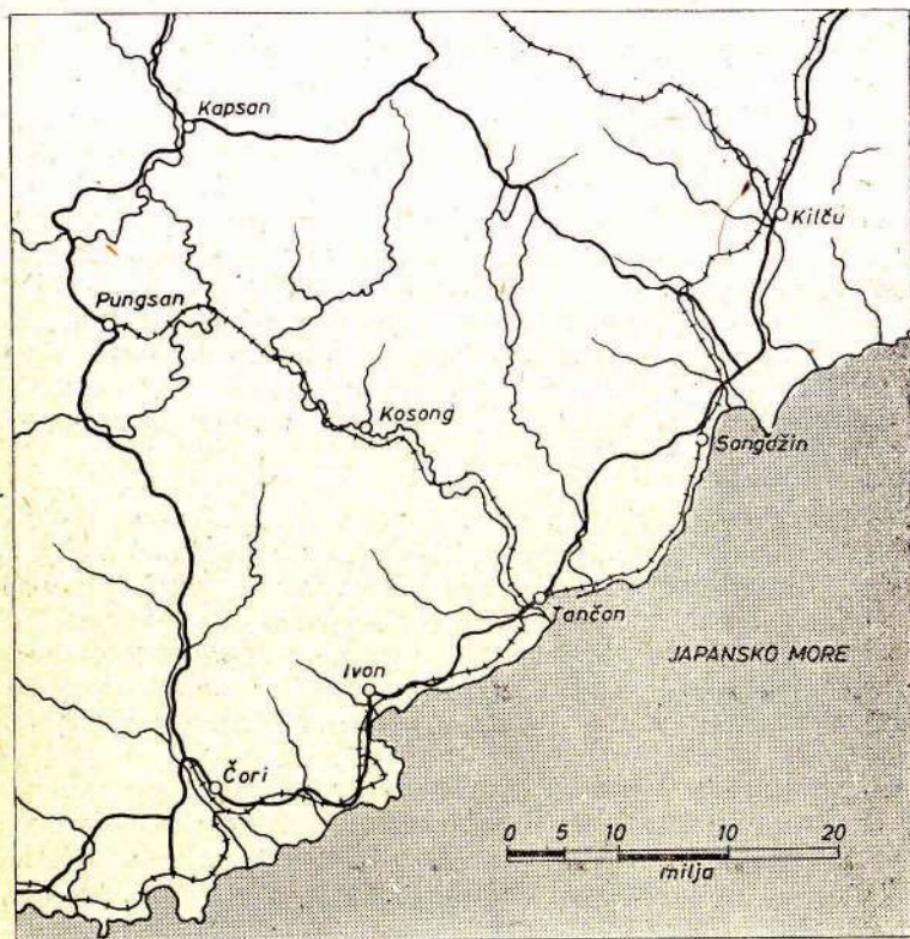
Prvih deset dana decembra pruge su porušene na 937 mesta. Između 29. decembra i 9. januara 1952. godine Operativni odred 77 nanosio je 116 prekida pruge dnevno. A u 24 dana između 28. decembra i 1. februara 1952. godine piloti s nosača aviona registrovali su 2.780 prekida pruge.

U isto vreme uništene su obilazne pruge i 141 most.

Jedan od borbenih izveštaja komandanta Operativnog odreda 77 iz tog perioda završava se ovako: »Ovom akcijom postignut je skoro potpun prekid saobraćaja na istočnim železničkim prugama.«

U ratnim dnevnicima i borbenim izveštajima to se retko spominje, ali u vreme akcija za prekid komunikacija, jedan od najtežih zadataka komandanata vazduhoplovnih grupa na nosačima aviona bilo je održavanje morala pilota. Moral pilota počeo je da opada zbog jednoličnog načina rušenja komunikacija, uz porast opasnosti od vatre neprijateljske odbrane i zbog često nevidljivih rezultata svih tih napora.

Komandant 5. vazduhoplovne grupe sa nosača aviona »Eseks«, kapetan fregate Bibi, zabeležio je ovo: »Jedan od mojih najtežih zadataka bio je održavanje morala pilota. Dan za danom, tokom nedelja, piloti su morali da lete nad istim područjem Koreje, da bombarduju mostove ili da razaraju železničke nasipe. Vatra protivavionske artiljerije u Koreji jačala je iz dana u dan, i postajala tačnija i intenzivnija. U poređenju s iskustvom prve smene pilota 5. vazduhoplovne grupe, krajem 1950. godine, piloti druge smene ocenili su da se vatra protivavionske artiljerije pojačala deset puta. Kad smo napuštali ovo područje ocenili smo da je koncentracija oruđa protivavionske artiljerije kod nekih objekata bila dvostruka od one koju su Japanci imali na važnim objektima u Japanu krajem II SR. Kao potvrda tome može se uzeti i to što je 5. vazduhoplovna grupa u borbama istrošila dve garniture aviona koji se



Sk. 14 — Kapsan i železnička mreža na istočnoj obali

nisu mogli opraviti na brodu, zbog velike upotrebe materijala i zbog oštećenja od vatre protivavionske artiljerije. Od 22. avgusta do 30. novembra 1951. godine avioni 5. vazduhoplovne grupe pogodjeni su 318 puta; izgubljeno je 27 aviona i 11 letača.

Pilot bi poleteo jednog dana, uspešno izvršio bombardovanje nekog mosta ili razrovoao sa nekoliko pogodaka železnički nasip, a sutradan kad bi se vratio našao bi da je

preko noći opet sve dovedeno u ispravno stanje. Bilo mu je teško da gleda kako njegovi napor i nemaju gotovo nikakav uticaj na borbu koja se vodi.

Za pilote druge smene situacija se drastično promenila između novembra 1950. i letnjih meseci 1951. godine. Unosni ciljevi kao železničke pruge, komunikacije za snabdevanje i pojedinačni objekti bili su, uglavnom, uništeni. Naslage materijala, kamioni i mostovi nisu više bili predmet interesovanja pilota. Mi smo tada otkrili ono što je svaki mornarički avijatičar znao u zadnje dve godine rata, tj. da svaki pilot može da bombarduje fabriku. Ali, potreban je pravi veštak da uništi kamion koji juri drumom, ili da sruši raspon mosta poduprt stubovima i drvenim skeletama. Neprijatelj je bio vešt u brzom maskiranju. Bilo je potrebno pronicljivo i vešto oko da se otkriju vozila i materijal pokriveni slamom, biljem, lišćem, pa i smećem. Često je od časa kad bi pilot nešto osmotrio, načinio krug i pripremio oruđa, rakete ili bombe, cilj već bio maskiran.

Svaki pilot mogao je da preleće nebranjeno područje neprijateljske teritorije, izbegavajući vatru protivavionske artiljerije, ali za nadletanje mesta kao što je bila »Dolina smrti«, zapadno od Vonsana, tražili su se vešti i hrabi piloti koji su umeli da sebi probiju put kroz mnoštvo dobro naoružanih protivavionskih položaja, i da pritom postignu pogodak. Ta vrsta ratovanja postavljala je sasvim nove zahteve.

Govoreći uopšteno, rat u Koreji zahtevao je od mornaričkih avijatičara više sposobnosti, hrabrosti i veštine nego II SR. Bilo je više časova letenja, više dana provedenih u borbi, rizik od protivavionske vatre veći, a vreme lošije. Za pilota je bilo manje opipljivih rezultata koje je mogao sam ustanoviti. Javno priznanje i razumevanje dejstava pilota bili su manji. Pored svega piloti su, u odnosu na one iz II SR, morali da imaju veće znanje o sistemu pretraživanja i spasavanja, kodovima, signalima raspoznavanja, bližim i daljim zadacima.

Zbog kombinacije tih činjenica — jednolikost zadatka, opasnost i pomanjkanje vidljivih rezultata — bilo je teško ubediti pilote da zadaci koje oni izvršavaju odgova-

raju preuzetom riziku. To ubedjenje pojačavalo se posle 4 do 5 meseci provedenih u borbenim linijama.

Zbog toga su admiral Peri i njegov štab nastojali svim silama da dodele grupi što više raznorodnih zadataka: prepad i bombardovanje Rašina, prepad na koridor neprijateljskih lovaca, neposredna vazdušna podrška trupa na frontu i napad specijalnih objekata, napad na Kapsan i Pukčong i sl.

Na godišnjicu prve borbe mornaričkih snaga za rušenje komunikacija, bilo je prilike da se ocene naneta oštećenja. Za 12 meseci združenih akcija mornaričkog vazduhoplovstva i površinskih flotnih snaga uništeno je ili oštećeno 2.379 mostova, 4.519 vozila, 7.028 zatvorenih teretnih vagona i prekinuta pruga na 4.674 mesta.

Ipak, na osnovu osmatranja iz vazduha, podataka dobijenih foto-izviđanjem i izveštaja primljenih sa kopna, na početku 1952. godine bilo je očigledno da je neprijateljska organizacija za obavljanje opravki, odlično sastavljena i brižljivo raspoređena, uspela da u čitavoj Severnoj Koreji savlada napore snaga Ujedinjenih nacija za prekid komunikacija. Pojedinačni prekidi pruga mogli su se brzo i jednostavno popraviti, a bilo je u dovoljnem broju pravova, neupotrebljenih tračnica i, naročito, ljudske radne snage.

Prema tome, taktika nosača aviona još jedanput je izmenjena. Umesto da se prekidi puteva i pruga izvedu na širokom prostranstvu, usvojen je plan da se to koncentriše na odabranim tačkama. Umesto da se sa po jednom bombom razrije pruga na svakom kilometru, rušene su veće dužine nasipa s prugom. Na takvim tačkama redali su se pogoci jedan za drugim, tako da je nasip pruge bio potpuno razoren na dužini od 800 do 3.200 m.

Za 24 dana dejstava, tj. od 28. decembra 1951. do 1. februara 1952. godine, pruga je prekinuta na 2.782 mesta i srušeno je 79 železničkih mostova i 50 obilazaka. Bar privremeno, novi plan napada prevazišao je mogućnosti neprijateljske organizacije za izvršenje opravki. Na nekim mestima oštećenja su ostala nedirnuta 8 do 10 dana.

Da bi se, bez obzira na stanje vremena i vidljivosti, postigao bar polustalni prekid neprijateljskih komunikacija, januara 1952. godine još jače su objedinjeni napadi vazduhoplovnih i površinskih flotnih snaga protiv severoistočnih obalskih komunikacija neprijatelja. Po podacima aerofoto-izviđanja izabrane su tačke za napade na severoistočnoj obali, i označene kodiranim nazivima »Pekidž« (*Package — prtljag*) i »Direjl« (*Derail — iskliznuće*). Te tačke odabrane su tako da se akcija za prekid komunikacija i za dalje održavanje prekida mogla izvesti bombardovanjem iz vazduha i sa mora. Avioni su izveli prekide na 5 tačaka po planu »Pekidž«, a uz to su položili plutače s radarskim odbijačima koje su služile brodovima za određivanje vatreñih položaja i identifikaciju ciljeva, tako da bi mogli da ih gađaju nezavisno od uslova vidljivosti. Zadaci prekida pruge na 11 tačaka, po planu »Direjl«, povereni su brodovima. Ove tačke trebalo je bombardovati avionima sa nosača aviona na osnovu njihovog osmatranja iz vazduha.

Ukoliko je vreme odmicalo, uspeh operacija »Pekidž« i »Direjl« umanjivao se zbog pomanjkanja dovoljnog broja brodova kako za izvršenje bombardovanja s mora, tako i za neprekidno osmatranje odabralih tačaka.¹⁴

Koncentracija vazdušnih napada na odabrane delove pruga nastavljena je u februaru 1952. godine, kad je za prvih 20 dana postignuto 1.037 prekida. Najveći napadi izvedeni su na glavnim prugama u pravcu sever-jug i istok-zapad, u okolini i na raskrsnici kod Kovona, 35 km severoistočno od Vonsana. Napadi s nosača aviona bili su tako uspešni da je pruga od Kovona do Vonsana bila neupotrebљiva od 1. februara do 5. marta. Pruga koja je povezivala Kovon, Hamhung i Hungnam bila je tako često u prekidu da nije omogućavala redovan saobraćaj. Periodično su napadani i železnički i drumski mostovi na glavnim putevima zapadno od Jangdoka.

¹⁴ Opis akcija brodova za izvršenje ovih zadataka dat je u IX glavi »Brodska artiljerija« pod naslovom »Pekidž« i »Direjl«.

Marta 1952. godine naišao je jedan drugi dobrodošao prekid monotonih napada na pruge i mostove, koji je mnogo doprineo da se podigne moral letačima. Neprijatelj je 20. februara pokušao da zauzme protivnapadom ostrvo Jang-do, ispred Songdžina. To je izazvalo reakciju. Usledio je napad avijacije s nosača aviona na koncentracije čamaca duž cele obližnje obale.¹⁵ Avijacija je u letovima od Vonsana do Songdžina uništila 300 malih brodova, a oštetila još 500 sampana i džunki koje bi mogle da se upotrebe u nekom drugom pokušaju invazije. Zamor od dosadnih napada na komunikacije dalje je ublažen 13. aprila kad je izveden prvi od mnogih zajedničkih napada avijacije i brodova na Čondžin.¹⁶

Da bi se umanjila opasnost od desanta na ostrvo Jodo, koje su držale snage Ujedinjenih nacija pred blokiranim lukom Vonsan, avioni sa nosača aviona vršili su redovne napade na neprijateljsku artiljeriju na poluostrvu Hodo Pando, a istovremeno su osmatrali artiljerijska gađanja brodova.¹⁷

Akcija rušenja pruga nastavljala se nesmanjenom žestinom. U aprilu, maju i junu 1952. godine, sa preko 7.000 avio-poleta u prvom razdoblju od mesec i po dana, postignuto je još 3.000 prekida pruga i porušeno je 80 mostova i 100 obilazaka.¹⁸

Na napade iz vazduha i s mora neprijatelj je odgovorio ojačanom protivavionskom vatrom. A i Operativni odred 77 ponovno je promenio taktiku. Povećan je broj aviona u grupama, lovački avioni bi, pre pojave bombarderskih, učutkivali napadima neprijateljsku artiljeriju, a iz-

¹⁵ Jang-do, jedno od 3 ostrva, 3 milje ispred Songdžina, zauzeto je marta 1951. Februara 1952. neprijatelj je izvršio odlučan napad da ga preotme. Iako je neprijateljski desant u početku uspeo, pomorske snage doprinele su artiljerijskom vatrom da se napad odbije.

¹⁶ Vidi »Koordinirano bombardovanje s mora i iz vazduha«, IX glava »Brodska artiljerija«.

¹⁷ Vidi XII glavu »Opsada Vonsana«.

¹⁸ Maja 1952. godine zarobljeni ribari u obalskom području Hungnama i Songdžina izjavili su da vozovi nisu mesec dana prošli kroz »Pekidž 5.«

begavali su ponavljanje nleta. Izvlačenja su izvodena na većim visinama. Potpuno je iskorišćavana specifična sposobnost nosača aviona da iznenada prenese snažne napade na objekte koji su međusobno znatno udaljeni.

Ali da je primenjivana ma kakva taktika napada, cilj mornaričkog avijatičara bio je uvek isti — da spreči saobraćaj železničkom mrežom na istočnoj obali.

Iako je borba na komunikacijama trajala do kraja rata, u junu 1952. godine akcija za prekid komunikacija bila je u opadanju. Posle toga, te akcije imale su oblik masovnih napada na železničke i saobraćajne čvorove, proizvedene i snabdevačke centre, u nadi da će se time neprijatelj naterati na koncesije za pregovaračkim stolom, prilikom sklapanja primirja.

Za tih 20 meseci mornaričkih akcija za presecanje neprijateljskih linija snabdevanja vazdušnim snagama, avijacija sa flotnih nosača aviona je na više od 13.000 mesta prekinula železničke pruge i srušila 500 mostova i 300 obilazaka mostova u severoistočnoj Koreji. Tome treba dodati još i uništenje ili oštećenje stotina lokomotiva, železničkih vagona, kamiona i motornih vozila, uz uništenja zaliha materijala i municije. Sva ta uništenja nesumnjivo su usporila materijalno snabdevanje neprijatelja i prisilila ga da organizuje žestoku odbranu, a pored toga naterala su ga da za opravke odvoji veliki deo ljudske radne snage i znatne količine materijala.

Ali borba svih angažovanih vazduhoplovnih snaga, uključujući i mornaričke, da bi se prekinule neprijateljske komunikacije i sprečilo snabdevanje na celom području Severne Koreje, nije uspela, vojište, nije odsečeno od pozadine. Količina materijala koju je neprijatelj doturao ustaljenom frontu izgleda da je potpuno odgovarala njegovim potrebama. Sve više je raslo ubedjenje da prekidanje neprijateljskih komunikacijskih linija dejstvima iz vazduha nije moglo da potpuno zadovoljavajuće rezultate u dužem vremenskom razdoblju, sem kad bi bilo koordinirano s akcijama na zemlji, koje bi naterale neprijatelja da pojača utrošak doturenih zaliha.

Operativni izveštaj admirala Perija obuhvatio je borbu za komunikacije jednom pitijskom rečenicom:

»Operacije su se razvile u svakodnevna dejstva u kojima je istrajnost zamenila oduševljenje, a upornost se suprotstavila istočnjačkoj izdržljivosti.«

Prekid komunikacija noćnim dejstvima iz vazduha

Vazduhoplovstvo Operativnog odreda 77, svojim efičasnim i neprekidnim dnevnim napadima na mostove, tunele i pruge severoistočne železničke mreže bilo je u stanju da ozbiljno ograniči njenu upotrebu. Neprijatelj danju nije bio u stanju a ni voljan da se kreće. Dotur materijala danju bio je sveden na najmanju meru, a kretanje kineskih i severnokorejskih vozova i kamiona predstavljalo je skoro samoubistvo.

Ali noću i pri vremenskim prilikama nepovoljnim za letenje, neprijatelj je očajnički opravljao svoje mostove, popunjavao stotine levkova bombi u železničkim nasipima i putevima, ispravljujući ili menjajući iskrivljene tračnice. Mučnim i obilnim ljudskim naporima on je prebacivao iz voza u voz, iz kamiona u kamion ratni materijal, savlađujući desetine srušenih mostova i pruga. Noć i nepovoljno vreme donosili su izvesnu sigurnost izmučenom neprijatelju.

Uporedo s izvršenjem dnevnih zadataka, koji su već predstavljali težak teret, nosači aviona Operativnog odreda 77 trudili su se da i noću, uz ograničene mogućnosti, učine što su najbolje mogli, obustave dotur materijala i da uspori rad na opravkama. Nije bilo posebnih nosača aviona za noćna dejstva, pa je potreba da rade bez prekida 24 časa predstavljala veliko opterećenje za poslužioce poltno-sletne palube. Ali oni su dobrovoljno podnosili napor, da bi se pojačao udar po neprijatelju.

Noćni zadaci i letovi za prekid komunikacija u Koreji bili su teški i rizični, mada je većina noćnih pilota smatrala da je opasnost pri noćnim letovima nad Korejom mnogo manja nego danju. U mnogo čemu noćno letenje bilo je lakše. Bilo je mnogo manje vatrenog dejstva pro-

tivavionske artiljerije. Ciljeva je bilo mnogo više i lakše ih je bilo naći. Za vreme tamnih noći vozila u kretanju mogla su se otkriti po farovima. Pri jakoj mesečini neprijateljski kamioni i vozovi mogli su se uspešno kretati i bez svetla. To bi prisililo lovačke avione da koncentrišu napade na stalne objekte po komunikacijama.

Međutim, brdovito zemljište Koreje predstavljalo je veću zapreku za napade noću nego danju. Izvršenje napada na most ili voz, zavučen negde između strmih korejskih litica, ili na kamion maskiran u nekoj šumi, predstavljalo je već i pri punoj dnevnoj svetlosti letački podvig prvoga reda; noću je takav napad bio teži i zahtevao je još više veštine u letenju.

Avioni za noćnu borbu Operativnog odreda 77, uprkos ograničenog broju, vremenskim teškoćama, mraku i terenskim teškoćama, naneli su znatne štete i mnogo usporili kretanje neprijateljskih noćnih transporta.

Ova noćna dejstva, lovački avioni obično su izvodili u parovima kojima je dodeljivana jedna ruta ili put dužine oko 240 km. Rute su obično isle preko brda ili uz obalske puteve. Pošto bi stigli u područje dodeljenih ciljeva, jedan pilot spustio bi se na malu visinu, osmatrajući put da bi otkrio farove vozila ili saobraćaj koji se odvijao u mraku. Drugi pilot ostajao bi na većoj visini. Kad bi cilj bio otkriven avion s veće visine izvodio je napad, bacajući, po potrebi, buktinje za osvetljavanje. U međuvremenu niži avion je hvatao visinu da bi i sam izveo napad.

Prva noćna dejstva

U toku ovih operacija avijacija za noćna dejstva razvila je nekoliko praktičnih opštih pravila za dejstvo. Što je noć bila tamnija i mračnija, povećavali su se izgledi da avioni otkriju i uniše neprijateljska vozila. Mrak je prisiljavao vozače da upotrebe farove da ne bi sleteli s vijugavih puteva, a hladno vreme nagonilo ih je da zatvore prozore da bi se ugrejali. U takvim slučajevima vozači nisu mogli da čuju buku pri približavanju aviona niti pučnjeve

za uzbunu stražara koji su bili raspoređeni na malim ras-
tojanjima duž glavnih puteva.

Pri mesečini neki piloti smatrali su da je korisno upo-
trebiti durbine. No, bilo kakva da je bila noćna vidljivost,
piloti, kad bi otkrili kolonu kamiona, smatrali su bitnim
da prvi napad izvedu s malim gasom, da bi time smanjili
buku motora i što kasnije uzbunili vozače.

»Ma koliko izgledalo neobično«, izjavio je komandir
jednog odjeljenja za noćne napade, »piloti za noćna dejstva
bojali su se vedrih noći s mesečinom, jer su se, pritom,
kao dobro vidljivi ciljevi više izlagali vatri protivavion-
skih oruđa, a da bi otkrili ciljeve morali su leteti nisko.«

Što se tiče oruđa, najveći broj pilota više je voleo dej-
stvo topovima kalibra 20 mm. Drugi su davali prednost
napalm-bombama. Dok se moglo računati da će jedna
bomba uništiti jedan do dva kamiona, dobar pogodak na-
palm-bombom mogao je uništiti do deset kamiona, a uz to
je pružao odlično osvetljenje za ostale napade. Kasnije, u
toku rata, isprobana je i pokazala se efikasnom raketa od
70 mm sa savitljivim krilcima koja je, u stvari, bila na-
zenjena za dejstva vazduh-vazduh.

Piloti za noćna dejstva brzo su uočili neprijateljsko
reagovanje na noćne napade. U nekim kolonama kamioni
su imali farove na zadnjoj strani, tako da su svetleli un-
zad dok su spreda imali samo slaba svetla. Neprijatelj se
nadao da će tim lukavstvom zavarati lovce i navesti ih na
pomisao da su ove kolone u pokretu prema severu »praz-
ne«, a ne »natovarene« u pokretu prema bojištu.

U nekoliko slučajeva piloti su duž obalskih puteva
otkrili i sistem uzbunjavanja bleskovima svetla. Pri pri-
bližavanju aviona, kamioni su upozoravani da se sklone
signalima sa vrhova brda. Vozovi na otvorenoj pruzi žurili
su u najbliži tunel.

Piloti su, takođe, primetili da su, u naročito tamnim
noćima, postavljeni u nekim brdovitim krajevima nizovi
lažnih farova. Redovi svetala postavljeni su tako da bi pi-
lot koji bi se prevario i preuzeo napad na njih iz niskog

leta, morao da razbije avion o obližnju strmu liticu. Nijedan pilot nije naseo toj varci.

I pored raznih sistema koje je neprijatelj upotrebljavao za davanje uzbune o avionima koji su se približavali, već samim prisustvom aviona postizao se željeni psihološki efekt. Neprijateljski kamioni i vozovi bežali su da se sakriju čim bi čuli zvuk avionskog motora. Avioni su naterivali kamione i vozove da se rasprše ili da stanu, a time su zaustavljali i usporavali noćni saobraćaj.

Operacije »Munlajt sonata« i »Insomnija«

U početku 1952. godine počela je operacija noćnim dejstvima iz vazduha protiv železničkih pruga pod lirskim kodiranim nazivom »Munlajt sonata«*. Namera je bila da se za tu operaciju iskoriste prednosti snežnog pokrivača i mesečine, pri čemu su se korejske planine, doline i železničke pruge svojim oblikom jasno isticale.

Operacija je počela 15. januara 1952. godine i protegla se do sredine marta kad je sneg već bio počeo da kopni. U vreme zimskog perioda, svake noći kad je vreme za letenje bilo povoljno, u 3 časa izjutra, pre svitanja, poletelo bi 5 pari aviona. Svakom paru dodeljivano je 80 km pruge. Pilotima su unapred objašnjeni položaji najpovoljnijih objekata za napad u datom području. Dolazak lovačkih aviona obustavio bi, u najmanju ruku, promet i prekidao radove na opravkama pruge. Ako bi imali dobar lov i naišli na vozove, avioni za noćna dejstva imali su naređenje da onesposobe lokomotivu i da prekinu prugu s obe strane voza, tako da bi avioni za dnevna dejstva, koji su bili u pripravnosti na palubi nosača aviona, mogli već u zoru da dovrše uništavanje nastradalog voza.

»Sonata« je delom uspela; otkriveno je 5 lokomotiva, 2 su uništene, a 3 oštećene. No, retke su bile noći u kojima su se srećno kombinovali mesečina, povoljno vreme i snegom pokriveno zemljište, a uz to da je bilo i neprijateljskih objekata za napad.

* »Moonlight Sonata« — Sonata na mesečini. — Prim. prev.

Sledeća specijalna noćna operacija, nazvana »Insomnija«* počela je 13. maja 1952. godine. Ona se razlikovala od ranijih noćnih dejstava. U više slučajeva pre ove operacije, piloti koji su leteli u prvoj noćnoj smeni javljali su da nisu mogli da otkriju vozove ili kamione u prvim časovima svog patrolisanja; međutim, u vreme kada su napuštali svoje područje, kamioni i vozovi počeli bi da se pojavljuju. Očigledno, neprijatelj je otkrio sistem noćnog patrolisanja avionima i obustavljao pokrete kamiona i vozova dok avionima ne bi došlo vreme za povratak.

Zbog toga je vreme poletanja aviona za operaciju »Insomnija« pomereno i oni bi se uputili sa nosača aviona u ponoć i u 2 časa.

U proleće otkriveno je 16 lokomotiva, od kojih je 11 blokirano oštećenjem pruge ispred i iza njih. Od 11 blokiranih 9 je uništeno sutradan u svanuće, a ostale 2 su teško oštećene. U tim noćnim letovima piloti su našli i druge vredne ciljeve.

Upotreba nosača aviona za noćna dejstva u Koreji

U drugoj polovini II SR na Pacifiku, američka ratna mornarica imala je posebne grupe nosača aviona (»Enterprise« — *Enterprise* i »Saratoga« — *Saratoga*) koji su operisali isključivo noću. Sa vojničkog i operativnog stanovišta to je jedna od najvećih novina i dostignuća u tom ratu. Rezultati koje su nosači aviona za noćna dejstva postigli protiv Japanaca u napadu i u odbrani, ocenjeni su od svih kao efikasni i uspešni.

Ipak, za vreme korejskog rata nisu upotrebljavani nosači aviona za noćna dejstva, mada je bio razrađen plan da se to učini (Operacija »No Douz***) koji je zadnjih dana rata počeo i da se ostvaruje. Za ovu operaciju određen je nosač aviona »Prinston«; njemu su dodeljena 3 razarača za osiguranje, a sve noćne lovce i avione za noćne napade Operativnog odreda 77 trebalo je ukrcati na njega.

* »Insomnia« — Nesanica. — Prim. prev.

** No Doze — Nema dremanja. — Prim. prev.

Bilo je planirano da avioni napadaju noću važne raskrsnice običnim i tempirnim bombama, tako da bi drugi avioni u jutarnjem letu imali unosan plen. Međutim, operacija »No Douz« odložena je pošto je »Prinston« morao u Jokosuku na opravku kotlova. Kad se vratio u sastav flote, bili su to već zadnji dani rata, a avijacija svih nosača aviona upotrebljavana je svuda za neposrednu podršku trupa na zemlji.

Predlog da se upotrebe nosači aviona za noćna dejstva pokrenut je prvi put u početnoj fazi borbe za prekid komunikacija u Koreji. Bilo je mnogo ubedljivih razloga za to. Pre svega, nosač aviona određen za redovna dnevna dejstva nije mogao da dejstvuje neprekidno danju i noću. Čak i zadatak posluživanja 8 noćnih lovaca i jurišnih aviona predstavljaо je teško vanredno naprezanje posluge poletno-sletne palube, hangara i oružara nosača aviona za dnevna dejstva. Upotreba posebnih nosača aviona za noćna dejstva, sigurno bi umanjila naprezanja nosača za dnevna dejstva.

Drugo, avijatičari mornaričkog vazduhoplovstva, koji su analizirali operacije za prekid komunikacija u Koreji, ustanovili su da su glavne slabosti tih operacija bile u pomajkanju noćnih dejstava i predahu koji je na taj način omogućen neprijatelju. Dejstvujući prosečno sa 8 aviona sa nosača za dnevna dejstva, jedva da se moglo postići nešto više od uznemiravanja, iznuravanja i ometanja, što je bilo premalo da se u značajnijoj meri obustavi kineski promet. Očito da je jedan jedini nosač aviona za noćna dejstva mogao da postigne znatno veće rezultate, mada je bilo jako sumnjivo da bi jedan takav nosač bio u stanju da umanji neprijateljski saobraćaj u značajnoj meri. Pristalice nosača aviona za noćna dejstva smatrane su da bi avijacija mogla da doprinese i tešnjoj blokadi na moru, otkrivajući kretanja malih brodova koji su dejstvovali sasvim uz obalu.

Treće, oprema za noćno letenje, kako na nosačima aviona tako i na avionima (radar, sredstva za noćno osvetljavanje, komandni uređaji na brodu, oprema za letenje

pri svakom vremenu, elektronska oprema i automatski pilot za avione) bili su mnogo bolji nego u II SR. Prema izjavama letača, Koreja je pružala jedinstvenu priliku da se više nauči i da se usavrši letenje u svim vremenskim prilikama.

Piloti koji su leteli nad Korejom danju i noću, bili su uvereni da je zadatak noću bio lakši, manje opasan, ali i uspešniji. Danju je na zemlji bilo malo kretanja. Ali, noću Severna Koreja bila je puna života i aktivnosti. Piloti za noćna dejstva bili su uvereni da je određeni broj izvežbanih pilota mogao noću da postigne mnogo više uspeha nego danju, i uz to sa manje rizika i gubitaka.

Ali, i za suprotna tvrđenja bilo je očiglednih dokaza. Jedan nosač aviona za noćna dejstva bio bi koristan, ali sigurno ne bi bio odlučujući. Da bi se udovoljilo potreba za noćnim dejstvima, bilo bi potrebno u severoistočnoj Koreji *mnogo* nosača aviona i stotine aviona. A za svaki takav nosač u operativnoj upotrebi u Koreji, trebalo je imati najmanje još jedan i jednu vazduhoplovnu grupu u obučavanju na zapadnoj obali SAD. Vreme potrebno za potpunu obuku noćnog pilota bilo je za 50% duže. Uz to, u ratnoj mornarici za sve su bila ograničena novčana sredstva, manjkalo je osoblja, a postavljaо se i problem čemu da se da prednost. Da li bi jedan nosač aviona za noćna dejstva mogao da nanese neprijatelju više štete nego bojni brod ili divizion razarača?

Što se tiče rezultata dejstava aviona, bilo je sasvim verovatno da se normalno ushićenje i oduševljenje, koje je bilo u izveštaju svakog pilota pri povratku sa zadatka, nalazi u istoj meri i u izveštajima pilota za noćna dejstva. Vrlo često nije bilo načina za procenu, odmeravanje, ili fotografisanje uspeha koje su nabrajali piloti za noćna dejstva. Pod pozicijskim uslovima dejstva u Koreji, mnogi mornarički avijatičari smatrali su da bi nosači aviona, koji operišu danju, mogli da nanesu neprijatelju više štete nego noću. Pored toga, jedno ispitivanje u samom početku rata pokazalo je da piloti za noćna dejstva troše 67% municije u svanuće i danju. Istina, taj visoki procenat poticao

je i od načina upotrebe aviona za noćna dejstva u prvim mesecima rata, jer su upućivani na zadatke pred sumrak i u zoru.

Tako su o upotrebi nosača aviona vođene mnoge rasprave. Ali nosačima aviona za napade noću nije bilo sudeeno da se pojave u korejskom ratu.

Značaj

I pored neobično povoljnih uslova i skupih, obimnih i dugotrajnih operacija koje smo već opisali, vazduhoplovstvo Ujedinjenih nacija nije uspelo da izoluje korejsko vojište. Možda bi se upotrebotom atomske bombe protiv snabdevačkih centara i skladišta u Mandžuriji moglo postići to izolovanje; ali taj napad nikad nije izведен.

Vazduhoplovstvu je zabranjeno da pokuša izolovanje poluostrva od kopna napadima na mandžursku teritoriju. Prema tome, borba za prekid komunikacija primila je jedini mogući tok koji je preostao, a to je napadanje sistema komunikacija *u samoj Koreji* uništavanjem železničkih pruga i puteva (sa sredstvima zatečenim na njima) kojima su se prebacivale neprijateljske snage na front.

Odgovornost za operaciju prekida komunikacija i koordinaciju dejstava

Pri analiziranju uloge ratne mornarice u dejstvima za prekid komunikacija u Koreji, treba imati u vidu da je vođenje tih operacija na kopnu bio prvenstveno zadatak ratnog vazduhoplovstva, što je bilo utvrđeno i direktivom o podeli uloga.¹⁹ Ratna mornarica izvodila je samo dopunske zadatke u prekidanju komunikacija na kopnu. Zbog toga je tokom celog rata u Koreji glavno rukovođenje borbama za prekid komunikacija vršilo ratno vazduhoplov-

¹⁹ Direktiva o podeli uloga izdata od Komande oružanih snaga i Komiteta načelnika generalštabova — sporazum je potignut ubrzo nakon objedinjavanja oružanih snaga; svakom vidu određene su odgovornosti i vrste operacija koje treba da izvodi.

stvo SAD preko Objedinjenog operativnog centra u Teguu i Komande 5. vazduhoplovne armije u Koreji.

U borbama za prekid komunikacija u korejskom ratu, ni u jednom slučaju nije provedena koordinacija dejstava na vojištu između vazduhoplovnih snaga ratne mornarice i ratnog vazduhoplovstva na Korejskom poluostrvu.²⁰ Prvih 6 meseci nije bila potrebna koordinacija, jer je stanje na kopnenim bojištima bilo veoma promenljivo. Posle evakuacije Hungnama, a naročito od kada se prešlo na pozicijsko ratovanje, opet nije bilo koordinacije za koncentrisanje napada na komunikacije, prioritet ciljeva, ili izbor raspoloživih oružja. To je došlo do izražaja u slučajevima kao što je izviđanje mostova avijacijom ratnog i mornaričkog vazduhoplovstva na istoj teritoriji istočne obale. Na osnovu svojih podataka izviđanja, ratno vazduhoplovstvo je izveštavalo da je izbačeno iz upotrebe 36 železničkih i drugih mostova. Mornarički izveštaji za isti dan i isto područje navodili bi da je izbačeno iz upotrebe samo 6 mostova.

Pomanjkanje koordinacije na vojištu ispoljavalo se i u različnim merilima koja su primenjivali ratna mornarica i vazduhoplovstvo za ocenu rezultata dejstva. Prvih meseci rata smatralo se u ratnom vazduhoplovstvu da je most koji je s uspehom napadnut neupotrebljiv za 30 dana. Iskustvo ratne mornarice ukazuje da uspešno napadnuti most može da bude neupotrebljiv dva dana — ili čak svega nekoliko časova.

Dalji dokaz pomanjkanja koordinacije dejstava proizlazio je iz činjenice da između ratnog vazduhoplovstva i mornarice nije bilo pismenog formalnog razgraničenja zona dejstava. Pošto nije bilo takvog sporazuma, proizašlo je iz prakse i usvojeno sledeće: ratna mornarica je prvenstveno (ali ne isključivo) odgovarala za dejstva na mrežu železnica i puteva istočne obale Severne Koreje dok je ra-

²⁰ Ratna mornarica koordinirala je samo svoja flotna i vazduhoplovna dejstva za prekid komunikacija i to počevši od aprila 1951, kad je admiral Ofstaj dobio odobrenje za svoj predlog o koordinaciji akcija za prekid komunikacija snagama operativnih odreda 77 i 95.

tno vazduhoplovstvo bilo odgovorno prvenstveno (ali ne isključivo) za dejstva na zapadnu mrežu železnica i puteva. Ta podela dejstava podrazumevala se i prihvaćena je kao prirodna.

Razgraničenje odgovornosti u borbama za prekid komunikacija postavljeno je prvi put 7. jula 1950. godine, posle napada mornaričkog vazduhoplovstva na Pjongjang. U depeši admiralu Strablu, general Strejtmejer postavlja zahtev: »Ukoliko učestvujete u daljim vazdušnim napadima ograničite svoja dejstva na područje severno od 38° i istočno od 127° .« Područje istočne obale pomenuto je dalje 5. novembra 1950. godine kad je Operativnom odredu 77 dodeljena oblast severno od obližnje linije fronta i istočno od meridijana $126^{\circ}40'$ istočne dužine, ali ne preko linije koja ide 8 km južno od teritorije Mandžurije.

Pored ovih razgraničenja, razlozi zbog kojih je severoistočna obala dodeljena ratnoj mornarici bili su: duge borbe Operativnog odreda 77 neposredno u zoni povlačenja iz Hungnama, nedostaje baza ratnog vazduhoplovstva u Južnoj Koreji i činjenica da je ratno vazduhoplovstvo moglo da dejstvuje u gornjim predelima severoistočne Koreje samo bombarderima B-29.

Posle nekoliko meseci, odnosno 15. februara 1951. godine, podela Severne Koreje dalje je učvršćena kad je štab Vazduhoplovne armije Dalekog istoka izvestio komandanta Pomorskih snaga Dalekog istoka da je borba za prekid komunikacija u severoistočnoj Koreji teška za njih zbog udaljenosti njihovih baza. Vazduhoplovna armija Dalekog istoka tražila je da ratna mornarica dejstvuje na severoistočnim obalnim komunikacijama do 25. februara. A tada je admiral Džoj naredio da Operativni odred 77 nastavi borbu za prekid komunikacije do daljeg naređenja.

Jedna od pouka koja je proistekla iz dugih borbi za prekid komunikacija u Koreji, jeste sigurno to da je uspeh nemogućno postići bez upravljanja dejstvima na vojištu i bez sadejstva u tako skupocenim i velikim akcijama.

Razlozi neuspeha borbe za prekid komunikacija

I pored teških oštećenja nanetih od mornaričkog vazduhoplovstva, u svemu uzevši, operacije za prekid komunikacija imale su samo delimičan uspeh. Čak i kad se napadi Operativnog odreda 77 posmatraju zajedno s onim koje su izveli mornaričkodesantni vazduhoplovni puk i 5. vazduhoplovna armija, ukupna oštećenja nisu uspela da ograniče dotur materijalnih potreba neprijatelju na front ili da prekinu komunikacije na vojištu. Dejstva su imala za posledicu da je neprijatelj tri i više puta pojačao svoje napore za snabdevanje fronta; ona su predstavljala strahovito i skupo opterećenje za organizaciju njegovog snabdevanja; prouzrokovala su mu veoma rasprostranjena oštećenja i gubitke. Ali na frontu nisu mogli da se primete bitni ili odlučni uspesi. Tokom svih tih operacija izgledalo je da je neprijatelj imao dovoljno snaga da preduzme napad kad god je to želeo. Njegove česte artiljerijske zaprečne vatre po našim položajima dokazivale su da ne oskudeva u municiji.²¹ Zarobljenici su izjavljivali da su imali u izobilju hrane, odeće, sanitetskog materijala i municije za streljačko naoružanje.

»Plan prekida komunikacija bio je bezuspešan« — izjavio je komandant 7. flote, viceadmiral Klark. »Njime nisu prekinute komunikacije. Neprijatelj je uspevao u svome snabdevanju, a s obzirom na njegov način ratovanja, ne samo da je redovno snabdevao svoje borbene linije, nego je imao i viškova u rezervi, tako da je na kraju rata mogao još da preduzme i ofanzivu.«

²¹ Broj artiljerijskih granata i bacačkih mina ispaljenih na snage Ujedinjenih nacija porastao je u zadnjih 6 meseci 1951. tako da je od prosečno 150.000—200.000 mesečno, oktobra 1952. dospeo na više od 700.000 metaka. Prosek je tokom 1952. iznosio 350.000 metaka mesečno.

*Neprijateljsko reagovanje na dejstva za prekid
komunikacija*

I preko volje treba priznati da su među osnovnim razlozima zbog kojih nije moglo da se postigne izolovanje vojišta u Koreji bili upornost, odlučnost i dovitljivost neprijatelja, koje je ispoljio pri održavanju saobraćaja na železničkim prugama i putevima. Uprkos neprekidnim napadima danju i uznemiravanjima noću, i uprkos tome što su bili prinuđeni da rade noću zastarelom opremom i što su im linije snabdevanja bile duge, izložene napadima i razorljive, Kinezi su bili u stanju da održe, pa čak i da pojačaju dotur materijalnih potreba frontu.

Ipak, uz strpljivost i odlučnost, neprijatelj je imao i metod u organizaciji održavanja i opravljanja svojih železničkih i putnih mreža.

Ustanova koja je bila odgovorna za održavanje puteva bila je Severnokorejska vojna uprava za puteve. Ta uprava bila je odgovorna za opravke tunela, mostova i puteva i za izradu potrebnih obilazaka. Ona je imala oko 20.000 ljudi, podeljenih u 12 pukova sa po 3 ili više bataljona. Svaki bataljon (oko 500 ljudi) bio je raspoređen u jednoj oblasti Severne Koreje. U važnim područjima svake oblasti, vodovi s osobljem za opravku puteva bili su raspoređeni na rastojanjima od 3 km. Njihova oprema bila je jednostavna, ali efikasna: lopate, vreće s peskom, pletene korpe, krampovi, sekire i druge ručne alatke. U slučaju potrebe, na važnim mostovima i tunelima mogla se prikupiti i lokalna radna snaga. U takvim slučajevima za opravku pojedinog mosta ili tunela zapošljavano je do 1.000 radnika, među kojima je bilo žena i dece.

Sistem opravljanja železničkih pruga bio je, takođe, proširen i dobro organizovan. Odgovorna ustanova za to bila je Severnokorejska uprava za opravku železnica. Imala je 3 brigade sa ukupno oko 26.000 ljudi. Brigade su se delile u ekipe za opravke od 300 ljudi. Pored opreme, koja je već navedena, svaka ekipa imala je vozarsku jedinicu s konjima i vozilima za prevlačenje teške drvene građe i šina. Na važnim mestima bilo je i specijalne opreme za za-

varivanje i premeravanje, poluga, ručnih i mehaničkih dizalica. Takođe je u hiljadama pećina i tunela bilo nagomilano raznog građevinskog materijala: montažnih drvenih mostova i čeličnih raspona za mostove, pragova, železničkih šina i cementa.

Brzina kojom je neprijatelj izvodio opravke vidi se iz ovog primera. Na jednom kraku, u blizini Vonsana, pruga je porušena 4. aprila 1952. godine na dužini od 120 m, a već sutradan, 5. aprila, opravka je završena i pruga bila u upotrebi. Duž cele severoistočne obale oštećenja koja su naneta prepodne bila bi opravljena popodne.

U nastojanjima da održi svoj saobraćaj, neprijatelj je preduzeo dve druge mere da umanji efekt naših napada za prekid komunikacija: 1) gradio je obilaske oko porušenih mesta i 2) koristio se lokalnim saobraćajem između mesta oštećenja.

Izrada obilazaka oko srušenih mostova bila je jednostavna, ali efikasna mera. Korejske reke većinom su bile plitke i mogle su se gaziti. Kada bi mostovi preko takvih reka bili srušeni, a stubovi i nosači oštećeni, neprijatelj bi podigao privremeni most preko samog korita, a ne bi ni pokušao da popravi obližnji srušeni most. Na važnim mestima gde teren ne bi omogućavao takvo jednostavno rešenje, započeli bi mučnu izradu dugih obilaznih puteva kojima bi obišli most. Kod mosta u Karlsonovom kanjonu izведен je takav poduhvat.

Stotine prekida železničkih pruga savladivao je neprijatelj sistematskim lokalnim saobraćajem. Vozovi su noću vozili na neoštećenim delovima pruge do najjužnije moguće tačke — nije bio redak slučaj da je takav put iznosio prosečno oko 20 km za jednu noć. Teret bi se zatim preneo, obično kamionima, ali često i na rukama, preko srušenog mosta ili prekinutog dela pruge, u drugi voz koji bi odmah produžio put prema jugu dokle god je bilo moguće, krijući se danju po tunelima. Kad bi voz naišao na neprolazne i nepopravljene prekide pruge, teret bi se opet prebacivao u drugi voz. Iako je brzina doturanja snabdevanja bila ozbiljno umanjena, izvesna količina materijala stalno je prolazila.

Neprijatelj je, takođe, iznalazio i iskorisćavao sve moguće metode prikrivanja, zavaravanja i maskiranja. Kad god bi kolona kamiona zastala na otvorenom, pokrivali su je slamom ili lišćem, zaustavljeni pod granama drveća, skrivali u pećinama ili ispod mostova, a zimi pokrivali belim platnima. Duž puta između Vonsana i Pjongjanga, često nazivanim »Dolina smrti«, bilo je mnogo dobro maskiranih nadstrešnica pod koje se kamion mogao brzo sakriti. Za lokomotive i teretne vagone tuneli su bili odlična skloništa, a u njima je bilo mesta za 8.000 vagona — dovoljno za smeštaj svih vozova i lokomotiva u Severnoj Koreji. Ponekad, radi zavaravanja, lokomotive su ukopčavane u sredinu kompozicije, umesto na početku ili na kraju kako je bilo uobičajeno.

Oštećeni vozovi i kamioni ostavljeni su potpuno izloženi, često obojeni jasnim bojama da bi privukli napadače; kamioni u vožnji nosili su krpe natopljene uljem koje bi vozači, u slučaju napada, brzo palili da bi stvorili utisak da su pogodjeni. Kamioni su često maskirani u blizini crkava, škola i bolniča tako da bi napad na njih mogao da predstavlja opasnost da se pogode i te građevine. Kamioni su, takođe, često maskirani u građevinama koje su već bile oštećene bombardovanjem. U drugim slučajevima poklopci motora ostavljeni su podignuti, a točkovi demontirani da bi se stvorio utisak da je vozilo neupotrebljivo, a kad padne mrak opet bi se brzo otpremili za vožnju.

Povremeno je javljano da su neprijateljski kamioni upotrebljavali američke zastave i oznake, pa čak i internacionalnu oznaku Crvenog krsta. Kamioni su se kretali u kolonama do 20 vozila. Duž puteva, na rastojanju od 1,5 km, bili su osmatrači koji bi, pri nailasku aviona, davali znakove uzbune gadanjem iz pušaka. Naši izviđači javljali su i o svetlosnim bleskovima na vrhovima brda kojima su vozači kamiona i vozova upozoravani o nailasku aviona.

Na železničkim prugama simulirana su oštećenja, razbacivanjem krhotina, blata i slame preko koloseka. Lokomotive su na otvorenom pokrivane lišćem ili slamom, materijal na teretnim stanicama nije nikad ostavljan nepo-

kriven. Redovni postupak bio je da se materijal rasturi na više mesta i uskladišti u manjim količinama. U pozadinskom centru snabdevanja kod Jangdoka bilo je, na primer, 12 rejona za uskladištenje materijala i mnogo mesta za parkiranje vozila, sve skupa raštrkano na području 0,8 x 8 km, a celo područje jako branjeno automatskim protivavionskim topovima s radarskim nišanjenjem.

U Severnoj Koreji bilo je mnogo mamaca za uspešnije dejstvo protivavionske artiljerije. Da bi primamili neopreznog pilota, obesili bi otvoreni padobran na grane kakvog stabla, tako da bude dobro vidljiv. Na važnim tačkama postavljane su makete vozova, kamiona, tenkova, pa čak i vojnika (izrađenih od slame i kartona), da bi privukli napadača. Kolotrazi bi ukazivali na jak saobraćaj do kakve građevine važnog izgleda ali prazne. Preko uskih dolina, kroz koje bi ponekad proleteli avioni, razapinjane su čelične žice. Svaka od tih varki bila je okružena dobro raspoređenim i maskiranim topovima.

A bilo je i mnogo slučajeva da se neprijatelj koristio kanalima američke radio-veze da bi pilotima davao krive informacije. Ta varka obično je bila manje efikasna, jer čim bi se od neprijateljske stanice zahtevalo da se legitimiše, ona bi prekinula rad.

Verovatno se najefikasnija neprijateljska varka sastojala u praksi da pruge i mostove osposobljava za saobraćaj noću, a onesposobljava danju. Pri završetku noćnog saobraćaja, digli bi dizalicom jedan montažni raspon mosta i sklonili ga u kakav obližnji tunel do narednog dana. Na mostovima preko reka jedan od raspona podigli bi na pontone koje su usidrili nizvodno i maskirali danju. Na takvim mostovima ostavljali bi da se vide gomile građevinskog materijala da bi stvorili utisak radova koji su u toku.

Na prugama su prenosili delove koloseka na rukama u najbliži tunel i sakrivali тамо danju, ostavljajući tako prekinutu prugu, što bi pilotima izgledalo kao nedovršena popravka. »Opravke koje su izvodili bile su najjednostavnije« — rekao je viceadmiral Klark — »čim bi pao prvi mrak, položili bi tračnice. Nisu pripremali nikakvu pod-

logu. Položili bi pragove na zemlju i za vreme dok su vozovi prolazili sve je bilo u redu».

Pored svog organizovanog sistema opravljanja komunikacije i veštog prikrivanja i maskiranja, neprijatelj je napade snaga Ujedinjenih nacija za prekid komunikacije odbijao i protivavionskom vatrom. Glavno oruđe za gađanje na velikim daljinama bio je sovjetski top kalibra 85 mm. To je precizno i vrlo pokretno oruđe na lafetu sa 4 točka, koje ispaljuje granatu od 9 kg na efikasnu visinu od 8.000 m, brzinom od 15 do 20 metaka u minutu. Glavno automatsko oruđe bio je top kalibra 37 mm, takođe, pokretan, na lafetu sa 4 točka; gađao je granatom od 0,7 kg, brzinom od 160 metaka u minutu.

Broj neprijateljskih protivavionskih topova rastao je stalno, srazmerno jačini savezničkih napada. Ocenjeno je da je maja 1951. godine u Severnoj Koreji bilo 925 teških i automatskih protivavionskih oruđa. Marta 1953. godine neprijatelj je povisio taj broj na 1.670 teških i automatskih oruđa (kalibra 37 mm i 85 mm) i nekoliko hiljada mitraljeza (kalibra 12,7 mm). Poznato je da je najveći broj tih oruđa bio sovjetskog porekla, uključivši i sovjetski protivavionski baterijski radar. Neki radari bili su pokretni i prebacivani iz područja u područje, prema tome kako se menjao način napada snaga Ujedinjenih nacija. Po podacima mornaričkog vazduhoplovstva, prilikom napada u »Dolini smrti«, avgusta 1952. godine, moglo se u vazduhu nabrojati 350 do 400 rasprsnuća tempirnih granata.

Ukoliko su napadi izvođeni s manjih visina (a u mnogim slučajevima samo napad iz sasvim malih visina mogao je da obezbedi traženu tačnost pogađanja), opasnost od protivavionskih oruđa se povećavala. Kao i u II SR, najveći broj oštećenja aviona od protivavionske vatre poticao je od mitraljeza. Interesantno je da piloti klipnih aviona, zbog buke motora i propelera, nisu mogli da primete gustinu mitraljeske vatre koja ih je obasipala, dok su piloti mlažnjaka u svojim tišim kabinama često mogli da čuju intenzitet gađanja mitraljeza sa zemlje. To su potvrdili i oboreni piloti koji su kasnije spaseni.

Za pravilno razumevanje problema koji je predstavljala moć protivavionske artiljerije, koja je stalno rasla, karakteristična su iskustva 5. vazduhoplovne grupe čiji su avicni za 93 dana dejstava 1951. godine bili pogodeni 284 puta.

Od maja do decembra 1951. godine ratna mornarica je u zadacima sprečavanja saobraćaja izgubila 74 aviona (ali samo 19 pilota); mornaričkodesantne jedinice izgubile su 39 aviona (32 pilota). Broj aviona pogoden neprijateljskim zrnimima bio je sledeći:

Datum	Nosač aviona	Broj pogodenih aviona
od marta do oktobra 1951.	»Bokser«	202
od avgusta 1951. do marta 1952.	»Eseks«	318
od decembra 1951. do juna 1952.	»Veli Fordž«	551
od juna 1952. do decembra 1952.	»Bonom Ričard«	97

Ova tabela pokazuje stalni porast broja aviona, pogodenih vatrom protivavionske artiljerije od marta 1951. do juna 1952. godine. 1169

Tim povodom kontraadmiral Peri je izjavio: »Ovo znatno pojačanje neprijateljskih protivavionskih baterija zahtevalo je isto tako veliki broj osoblja. Za sedam meseci, dok smo mi učestvovali u borbi, porast je iznosio 200% — a povećavao se i dalje.«

Poslednja brojka gornje tabele pokazuje naglo opadanje pogodenih aviona. Za to ima više razloga. Avgusta 1952. godine komandant Operativnog odreda 77, kontraadmiral Susek, naredio je da se napadi na komunikacije južno od Vonsana ne izvode na visinama manjim od 900 m.

Drugo, mornaričko vazduhoplovstvo promenilo je takтику napada. Gde god je bilo jako branjenih objekata (a od sredine 1952. godine svi ključni objekti na komunikacijama u Severnoj Koreji bili su jako branjeni) po pravilu je, istovremeno sa napadom na objekt komunikacije, izvođen i napad na oruđa protivavionske odbrane. Pored toga, broj aviona u odeljenju je povećan, a broj naleta na

objekt je smanjen. Tako taktikom postignuto je da je naglo opao procent oštećenja nanetih avionima.

Iz proučavanja neprijateljskog reagovanja na dejstva za prekid komunikacija mogu se izvući dva zaključka. Prvo, taktika koju su primenili Severnokorejci, strpljivost i izdržljivost koju su pokazali u Koreji dali su dobre rezultate, pa se možeочекivati da će se to primeniti i ubuduće. Drugo, neizgrađenost vojničke prostorije, s obzirom na mrežu komunikacija, predstavljala je prednost za branioca.

Oružje primljeno za prekid komunikacija u Koreji

Izolovanje vojnika (bilo kojim načinom, izuzevši okupaciju trupom) težak je zadatak na bilo kojem terenu, a pod ograničenjima koja su postojala u Koreji pokušaji izolovanja pokazali su se kao nerentabilni i neuspesni.

Sad je momenat da se utvrdi zašto prekid komunikacija u Koreji nije bio rentabilan i zašto nije bilo uspeha u »izolovanju vojnika«.

Pre svega, sredstva i mogućnosti za prekid komunikacija kojima su raspolagale snage Ujedinjenih nacija bili su raznovrsni i odgovarali su za te zadatke. Na raspolaganju su bile 13 vrste naoružanja: avion, brodska artiljerija i diverzantski odredi rejdera.

Avioni snaga Ujedinjenih nacija predstavljali su čitavu skalu, od bombardera B-29 do L-19 »moskito« (*Mosquito*). Kalibri brodske artiljerije bili su od 406 mm do 20 mm, bombe su bile teške 900 kg do tempirnih bombi od 45 kg. Vazdušni napadi mogli su da budu masovni, koncentrisani na ključne objekte ili su mogli da budu mali, prošireni na mnoge objekte. Uz to, snage Ujedinjenih nacija imale su inicijativu u svojim rukama i mogle su da odabiraju ciljeve i postignu iznenadenje.

Od svih vazduhoplovnih snaga Ujedinjenih nacija kao najefikasnije i najbolje sredstvo primenjivano za borbu na komunikacijama, pokazala se precizna mornarička avijacija. Posebno je za 37 meseci ratovanja najuspesniji bio avion lovac-bombarder »skajrejder«. Samo on mogao je da nosi bombu od 900 kg i da je preciznim obrušavanjem

uspešno baci na objekte važne za prekid komunikacija kao što su prilazi, rasponi mostova, ulazi u tunele i pećine. Zbog mogućnosti svestrane upotrebe i velike nosivosti (do 2.250 kg na običnim zadacima sa nosača aviona), »skaj-rejderi« su se posebno isticali u izvršenju ratnih zadataka.

Što je rat više odmicao, mlažnjaci su, takođe, osposobljeni za nošenje bombi, pa su se i oni pokazali kao vrlo efikasno sredstvo u borbi za prekid komunikacija, naročito kad je neprijateljska protivavionska odbrana stala da jača. Zbog tihog približavanja, velike brzine i stabilnosti pri nošenju i upotrebi oružja, mlažnjaci su bili idealno sredstvo u dejstvima za prekidanje saobraćaja. Pod istim uslovima gubici mlažnjaka iznosili su u borbi samo četvrtinu od gubitka aviona s klipnim motorima.

Što se tiče brodske artiljerije, bio je veoma cenjen top kalibra 406 mm koji je još jednom pokazao svoju efikasnost. Nikakva granata drugog kalibra ne bi tako efikasno razorila objekte obalskih komunikacija kao taj stari top. Kad bi se porušili objekti kao što su mostovi i tuneli, razarači bi topovima kalibra 127 mm održavali obično takvo stanje da komunikacije ostanu neupotrebљive. No, brodski topovi manjeg kalibra nisu mogli uspešno da utiču na komunikacije ni posle početnog rušenja.

Prema tome, sredstva za rušenje komunikacija očigledno su odgovarala tome zadatku. Neuspeh u izvršenju tih zadataka u Koreji ne može se pripisati njima.

Razmeštaj objekata neprijateljske pozadine

Potrebno je razmotriti i raspored objekata neprijateljske pozadine.

Najsire posmatrajući, u svim sistemima pozadinske organizacije postoje tri glavna dela: 1) izvori sirovina, 2) mesta prerade i 3) sistem za raspodelu i snabdevanje materijalom.

Za vreme korejskog rata dva od ta tri dela, a unekako i treći, nisu mogli da budu napadnuti i uništeni po vlastitoj odluci Ujedinjenih nacija.

Prema tome, jedan od glavnih razloga za neuspeh dejstava za prekid komunikacija u Koreji bila je činjenica da snage Ujedinjenih nacija nisu mogle da napadnu najosetljivije delove pozadine — izvore sirovina i mesta prerade. Mogli su da se napadaju samo izloženi delovi sistema snabdevanja *u samoj Koreji*.

Pošto su tako bile ograničene na napade sistema snabdevanja u Koreji, snage Ujedinjenih nacija mogle su da biraju između četiri vrste objekata tog sistema. Prvo, to su bili objekti na komunikacijama: mostovi, tuneli, koloseci, nasipi. Drugo, bila su to vozila koja su se služila tim komunikacijama: lokomotive i vagoni, kamioni, veća i manja kola, zatim treće, ljudi koji su opravljali i posluživali mrežu snabdevanja. Četvrto su bili materijali i oprema nagomilani na tranzitnim stanicama ili u skladištima.

Dve od te četiri vrste objekata nisu bile rentabilni ciljevi za sistematske vazdušne napade. Pošto su Korejci i Kinezi raspolagali neograničenim ljudskim potencijalom, očigledno da nije bilo svrsishodno da se napada osoblje zaposleno za posluživanje ili opravku komunikacija. Napadi na materijal za snabdevanje nagomilan u tranzitnim stanicama ili skladištima, jedva da bi imali ikakvog efekta, a naročito iz ova dva razloga: prvo, *izvori snabdevanja* bili su nedostižni, a drugo, neprijatelj je bio vrlo vešt u prikrivanju, maskiranju i rasturanju materijala po stotinama pećina, tunela i koliba.

Prema tome, u Koreji su preostale samo dve vrste ciljeva (objekata) koji su se mogli napadati: vozila i komunikacije. Pri napadima na vozilo bio je glavni nedostatak u tome što se nisu mogli tući izvorni centri. U Makedžuriji je postojao skoro neiscrpan izvor kamiona i vozila; vozila i vozove uništene ili oštećene u Koreji trebalo je samo zameniti. Da bi se uništavanjem vozila postigao uspeh u prekidu saobraćaja, trebalo je napadima na njih nаносити толико штете да би се превазиша могућност да их непријатељ заменjuje, а било је врло мало вероватноће да се то може постићи.

Preostali ciljevi bili su komunikacije. Na prvi pogled to su bili idealni ciljevi u Koreji koja je bila puna mosto-

va i tunela, sa prugama i putevima zbijenim i krivudavim između planina. S druge strane, s ograničenim brojem aviona kojim se raspolagalo, nije se mogao srušiti svaki pojedini od 956 mostova, niti blokirati svaki od 231 tunela.

Bile su moguće 3 vrste napada: 1) mogli su se srušiti i održati srušeni najvažniji mostovi; 2) bilo je moguće odabrati jedan određeni pojas preko poluostrva i u njemu uništiti sve linije snabdevanja i druge ciljeve, i 3) mogla su se nanositi oštećenja prugama i putevima na širokom prostranstvu.

Ova analiza pokazuje da pod ograničenjima koja su same sebi postavile snage Ujedinjenih nacija, nije se nikako moglo u Koreji postići pravo izolovanja vojništa. O tim nastojanjima general Klark je pisao: »Ratno vazduhoplovstvo i mornaričko sa nosača aviona mogli su da nas sačuvaju da ne izgubimo rat, ali njima nije data mogućnost da odlučno utiču na ishod rata u našu korist. Oni su postigli potpunu prevlast u vazduhu, pružili sjajnu podršku pešadiji, uništili svaki vredniji cilj u Severnoj Koreji i naneli neprijatelju znatne gubitke u ljudstvu i materijalu. Ali, kao i u Italiji, gde smo imali isto gorko iskustvo na sličnom brdovitom terenu, naša avijacija nije mogla sprečiti stalno snabdevanje i pojačanje u živoj sili neprijatelja na frontu. Vazduhoplovstvo nije moglo da izoluje front«.

Američka ratna mornarica može biti veoma ponosna što se toliko približila potpunom izvršenju tog zadatka.

Zaključak

U ratu na moru borba na komunikacijama, za prekid neprijateljskog snabdevanja, jeste tradicionalna i izvodila se kroz čitavu istoriju pomorskom blokadom i neposrednim napadom na neprijateljske brodove na moru. No, borba na komunikacijama za prekid neprijateljskog snabdevanja na njegovoj vlastitoj teritoriji, relativno je nova u ratnoj veštini i uvodi se tek posle pojave aviona. Dejstva iz vazduha za prekid neprijateljskog snabdevanja iz pozadine dostigla su značajni obim tek za vreme II SR. Dejstva za razbijanje neprijateljske pozadine — strategijsko

bombardovanje — uveliko su primenjivana u II SR u borbama za uništenje neprijateljskog pozadinskog sistema na njegovoj teritoriji.

U savremenom ratu pozadinski (logistički) faktor postao je ravnopravan sa strategijskim i taktičkim. U najširem smislu uzeto, strategijsko bombardovanje je borba za prekid snabdevanja fronta, svakako, to je borba u *du-bokoj* pozadini, za razliku od borbe za sprečavanje snabdevanja fronta iz *neposredne* pozadine koja se izvodi pri izlobovanju vojišta. Ali, bilo gde da se ta borba vodi, u blizini fronta ili daleko od njega, to je uvek ista borba za razbijanje pozadine.

Neuspeh vazduhoplovnih snaga da sprečavanjem saobraćaja učine kraj borbama u Koreji nije prva pojava te vrste u istoriji. Izuzevši nekoliko pojedinačnih slučajeva u II SR (kao npr. u normandijskom desantu), ima mnogo podataka koji ukazuju da vazdušne borbe za prekid neprijateljskog snabdevanja *nisu nikad bile u potpunosti uspešne*. U II SR Nemačko ratno vazduhoplovstvo nije uspeло da izgladni Britaniju; anglo-američka vazdušna ofanživa protiv nacističke ratne mašine nije sprečila porast vojne proizvodnje ni do jula 1944. Prekid snabdevanja fronta bombardovanjem iz vazduha nije uspeh ni u Italiji, a teren tog poluostrva bio je dovoljno poučan i za slična dejstva u Koreji. U proleće 1944. u Italiji su učinjeni veliki naporci da se presek nemačke linije snabdevanja da bi se smanjile materijalne rezerve Nemaca i time forsiralo njihovo povlačenje. Uprkos velikim naporima kojima su postignuti ograničeni uspesi (povremeno svi mostovi na reci Po bili su neupotrebljivi), vazdušna dejstva za prekid komunikacija nisu nikad odlučno uticala na kopnene operacije.²² Ova dejstva su uz nemiravala, oštećivala i ometala

²² U »Pohodu na Rim« (*The Drive on Rome*), mediteranskoj seriji službene istorije III svetskog rata koju izdaje američka kopnena vojska, dr Metjuz (*Sidney Mathews*) dolazi do istog zaključka.

neprijatelja, ali nisu bila od bitnog uticaja na borbe na kopnu.²³

Na Pacifiku, napadi bombardera B-29 razornim i zapaljivim bombama na japanske industrijske gradove do kritične mere su ugrozili ratni potencijal te nacije. Ali ima mnogo dokaza da je japanska snaga naglo opadala zbog ograničenja nametnutih dugom pomorskom blokadom.

Prema tome, neuspeh u sprečavanju snabdevanja vojišta u Koreji nije prva pojava te vrste.

Skoro dve godine posle primirja u Koreji, 6. aprila 1955. godine, Kinezi su u jednoj emisiji preko radio-Pekinga tvrdili da su snage Ujedinjenih nacija »mobilisale više od 2.000 vojnih aviona, a ipak nisu uspele da prekinu liniju snabdevanja male Koreje«. Na žalost, iako je njihova računica bila pogrešna, njihov zaključak je bio pravilan.

U toku mnogih meseci — gotovo od početka 1951. i u 1952. godini — skoro 100% ofanzivnih dejstava avijacije sa nosača aviona, 60% ofanzivnih dejstava mornaričkodesantne obalske avijacije, 70% ofanzivnih dejstava 5. vazduhoplovne armije i 70% blokadnih dejstava plovnih jedinica duž istočne obale, bilo je usmereno na sprečavanje snabdevanja neprijatelja. Ti procenti menjali su se iz meseca u mesec i u poslednjoj godini rata, i kao što je već navedeno, ta dejstva bila su u opadanju. Ipak, ti procenti u opštim okvirima pokazuju veličinu i razmere napora preduzetih za izolovanje vojišta. U prvih 18 meseci tih dejstava Operativni odred 77 izveo je 20.567 letova za nasilno izviđanje i sprečavanje saobraćaja. Mornaričkodesantna avijacija bazirana na kopnu imala je 25.266 letova za izviđanje i sprečavanje saobraćaja; vazduhoplovna armija Da-

²³ Na Makarturovom saslušanju general Bredli svedoči: »U Italiji, koliko ja znam, imali smo najbolju priliku da iz vazduha zaustavimo napredovanje velike neprijateljske armije, jer je celokupno njihovo snabdevanje išlo preko Brenerskog prevoja, pa ipak su Nemci nastavili snabdevanje oko 25 svojih divizija, mada smo mi bombardovali Brenerski prevoj skoro svaki dan.«

lekog istoka imala je 126.702 leta za izviđanje i sprečavanje saobraćaja, a Operativni odred 95 ispalio je 230.000 metaka na objekte obalskih komunikacija.

Uprkos svim tim naporima, neprijatelj nije nikad sprečen u doturu svojih potreba. Nikada, sem lokalno i povremeno, neprijatelj nije ograničio svoja borbena dejstva zbog teškoća snabdevanja.

Po svim pokazateljima neprijatelj je, u stvari, bio u stanju da stalno pojačava snabdevanje fronta. Tokom celog rata ukupan železnički promet bio je stalan. Protivavionska vatra je porasla. Broj vozila rastao je iz meseca u mesec.

Sve ove činjenice utoliko su značajnije kad se uzme u obzir da su neprijateljske snage na frontu snabdevane dugim komunikacijama na tesno blokiranom poluostrvu, a koje su bile pod stalnim napadima znatnih vazduhoplovnih snaga koje u najvećem broju slučajeva nisu imale protivnika u vazduhu. S druge strane, američke komunikacije za snabdevanje nisu nikad napadnute.

No, zbog nametnutih ograničenja koja su prisilila vazduhoplovne snage da napadaju samo manji deo beznačajnijih elemenata neprijateljske pozadine, ne može se izvesti zaključak da su, pošto su borbe za sprečavanje snabdevanja neprijatelja u Koreji bile neuspešne, one unapred i svuda osudene na neuspeh. Sad još ne može da se predskaze puni rezultat dejstva atomskog oružja na neprijateljsku pozadinu i sprečavanje njegovog snabdevanja.

U zaključku evo šest glavnih razloga zašto vazduhoplovstvo nije uspelo da spreči snabdevanje neprijateljskog vojišta. Ako tih problema ne bi bilo u budućem sukobu, ili ako bi se oni rešili, tada bi se mogao rešiti i problem izolovanja vojišta.

Prvo, sprečavanje snabdevanja neprijatelja nije uspelo zbog toga što je on umeo da primi i izdrži jake udare zadate na velikom prostranstvu, a iskorišćavanjem neograničene ljudske snage mogao je da održi puteve i železničke pruge u takvom stanju da su se mogli upotrebljavati.

Drugo, sprečavanje snabdevanja neprijatelja u Koreji nije uspelo stoga što snage Ujedinjenih nacija nisu mogle da napadaju izvore i početke linija snabdevanja neprijatelja.

Treće, sprečavanje snabdevanja u Koreji nije uspelo jer snage Ujedinjenih nacija nisu bile sposobne da noću i pri nepovoljnem vremenu pronađu i unište male pojedinačne objekte na komunikacijama kao što su to činile danju.

Četvrto, sprečavanje snabdevanja nije uspelo zbog pozicijskog načina ratovanja. Da je rat bio manevarski, trošenje neprijateljskih snaga znatno bi poraslo. U tom slučaju on bi bio prisiljen da upotrebljava puteve i železničke pruge i danju. Kontraadmiral Peri je izjavio: »Posle prvog meseca rešavanja zadataka s Operativnim odredom 77, nisam nikako verovao da je, sa sredstvima koja su nam bila na raspolaganju, mogućno potpuno sprečiti snabdevanje neprijatelja. Ja sam smatrao — i još uvek tako smatram — da bismo mi u manevarskom ratovanju, nasuprot vođenom pozicijskom, bili u stanju da neprijatelju prekinemo linije snabdevanja do te mere, da on ne bi mogao da izvede neko veće napredovanje«. Po rečima generala Džemsa Van Flita: »Da smo bilo kad jače pritisnuli i prisilili neprijatelja da se borи, mogli smo mu nametnuti ne-rešiv problem snabdevanja. Mesto toga, mi smo se borili s neprijateljem taktikom koja je njemu odgovarala, mada smo sami imali prednost u operativnoj i taktičkoj pokretljivosti i vatrenoј moći. Mi smo se borili na njegov način, što je za nas bilo strašno. Mi smo obojica zaseli i ukopali se, ali on je bio bolji pacov. Bio je mali, mogao je da kopa rupe brže; a ako bi i izgubio koju stotinu ljudi u nekoj rupi, on bi izašao i našao drugu stotinu.«

Mi smo mogli da sprečimo snabdevanje neprijatelje-vog fronta da smo ga napadali iskorišćavajući naše prednosti i nadmoćno oružje. U takvom slučaju prisilili bismo ga da troši svoja sredstva brže nego što je mogao da ih dotača frontu.«

Peto, sprečavanje snabdevanja neprijatelja nije imalo uspeha zbog velike primitivnosti snabdevačke mreže izložene napadu.

Šesto, sprečavanje snabdevanja nije imalo uspeha jer nismo bili u stanju da upotrebimo atomsku bombu — ono oružje iz našeg arsenala naoružanja koje je moglo da preseče neprijateljske linije snabdevanja u Koreji.

Glava 9

BRODSKA ARTILJERIJA

Uspostavljanje blokade

Svim brodovima na Pacifiku predata je 4. jula 1950. sledeća depeša:

»Predsednik Sjedinjenih Država Amerike u nameri da, sa-glasno zahtevu Saveta bezbednosti Ujedinjenih nacija, pomogne Republici Koreji da odbije severnokorejske napadače i ponovno uspostavi mir, naredio je pomorsku blokadu korejskih obala.«

U depeši nisu pomenute granice blokiranoj područja, ali se ono protezalo od $39^{\circ}35'$ severne širine, na zapadnoj obali i do $41^{\circ}51'$ severne širine, na istočnoj. Te granice određene su radi toga da bi pomorske snage bile dovoljno udaljene od sovjetske i kineske teritorije.¹

Uspostavljanje blokade nije proteklo bez pravnih teškoća. Sovjetski Savez i Kina osudili su blokadu i odbili da priznaju njen postojanje i ilegalnost, mada su se obe zemlje pridržavale blokade. Početkom jula 1950. godine admiral Džoj postavio je admiralu Šermanu pitanje: »Treba

¹ Čitalac treba da uoči da granice blokade istočne obale isključuju lučki grad Rašin. U izlaganjima pred odborima Kongresa admirал Šerman je izjavio: »Sovjeti su imali ugovor za upotrebu Rašina. Posle početka rata oni su ga povremeno i upotrebjavali«. General-potpukovnik O' Donel izjavio je: »Koliko se sećam Rašin je luka koja se nije zamrzavala. Smatram da su Sovjeti iznajmili ovu luku za svoje potrebe, pa su se i koristili njome neko vreme. Moguće je da su tamo imali podmorničku bazu...«

li sprečavati uplovljenje sovjetskih ili kineskih trgovackih brodova u severnokorejske luke?« Odgovor admirala Šermana bio je u potpunosti saglasan odredbama međunarodnog prava. On je glasio: »Svim *ratnim brodovima* koji nisu pod komandom Ujedinjenih nacija, uključivši i sovjetske, dozvolice se uplovljenje u luke Severne Koreje, sem, razumljivo, severnokorejskim. Svim *drugim vrstama brodova* uplovljenje će se zabraniti.«

Na početku rata blokadne snage bile su slabe. Od američkih bile su na raspolaganju: laka krstarica »Džuno« (*Juneau*), komanda 91. divizije razarača s razaračima »Mensfild«, »Svenson«, »Dehejvn«, »Kolet«; australijska fregata »Šolhejvn« (*Shoalhaven*); britanske luke krstarice »Belfast« i »Džemejka«, razarači »Kosak« i »Konsort« (*Consort*) i fregate »Blek Svon« (*Black Swan*), »Elekriti« (*Alacrity*) i »Hart« (*Hart*).

I ovako male, te snage su počele blokadu.

Prvo bombardovanje u ovom ratu izvršila je krstarica »Džuno« 29. juna 1950. godine kod Okija, na istočnoj obali. Cilj su bile neprijateljske trupe na koje je ispaljeno 459 granata kalibra 127 mm. Javljen je da je neprijatelj imao 27 žrtava. Oki je ponovno 30. juna bio meta topova sa krstarice »Džuno«.

Američke pomorske snage učestvovale su u prvim pomorskim dejstvima u nedelju 2. jula, kad je krstarica »Džuno« (zajedno sa »Džemejkom« i »Blek Svonom«) otkrila 4 severnokorejske torpiljarke na istočnoj obali u blizini Čumundžina. Te torpiljarke, koje su pratile mali obalski konvoj od deset ribarskih brodova, plovile su prema jugu, kada su, ubrzo posle izlaska sunca, obe strane došle jedna drugoj na vidik.

Kad su brodovi Ujedinjenih nacija okrenuli prema njima, 4 severnokorejske torpiljarke preduzele su hrabar ali bezuspešan napad, gađajući svojim malim topovima; nisu uspele da ispale torpedo pošto su oko njih eksplodirale granate s blizinskim upaljačima. Prvi plotun snaga Ujedinjenih nacija pogodio je i potopio jednu torpiljarku, zaustavio i zapalio drugu, a ostale dve počele su da se povlače suprotnim kursom. Jedna od njih nasukala se pa je

uništena artiljerijskom vatrom; druga, ploveći prema otvorenom moru i energično vozeći cik-cak kursevima, uspela je da umakne »Blek Svonu« koji je gonio. Obalska oruđa malog kalibra ispalila su nekoliko granata na brodove Ujedinjenih nacija; jedna je pala u blizini desnog boka krstarice »Džuno«, ali pogodaka nije bilo.

Idućeg jutra krstarica »Džuno« otkrila je svih 10 ribarskih brodova koji su se sklonili u Čumundžin i, prema kasnije primljenim izveštajima, potopila sedam.

Ove dve epizode bile su početak dejstava u okviru blokade i bombardovanja obale, borba koja se protezala više od 3 godine i koja je bila jedinstvena u američkoj pomorskoj istoriji. Po mnogo čemu to je bila »mahnita i zbrkana« pomorska blokada u kojoj su morski brodovi gonili vozove i kamione na kopnu, a neprijateljske trupe udaljene skoro 32 km od mora trpele udare od vatre brodske artiljerije.

Posle ovoga nije bilo aktivnog neprijateljskog otpora blokadi, nije bilo dejstava neprijateljskih površinskih snaga, ni podmornica, a praktično nije bilo ni dejstava iz vazduha. Pomorske snage Ujedinjenih nacija, predvođene američkim pomorskim snagama, imale su potpunu kontrolu obale Severne Koreje, u približnoj dužini od 500 nautičkih milja (900 km).

No, i pored toga, blokada korejske obale nije bila ni laka ni jednostavna. Vojnogeografski uslovi bili su povoljni za neprijatelja. Na zapadnoj obali razlike nivoa mora zbog plime i oseke iznosile su 9 m, a obala je bila razuđena, sa mnoštvom zaliva, ušća reka i stotinama ostrva pred njom, sa prostranim peščanim sprudovima, brojnim plićinama i stenama koje nisu bile obeležene na kartama. Istočna obala je bila strma, većinom neplodna i pusta, i na mnogo mesta podesna za polaganje morskih mina. Morske struje duž obe obale, i struje reka koje se ulivaju u Žuto i Japansko more bile su podesne za upotrebu lutajućih mina. Sve je to otežavalo održavanje blokade.

Drugo, blokada se održavala na hiljade milja udaljenosti od američkog kopna.

Treće, broj brodova potreban za održavanje blokade i bombardovanje nije nikad bio potpun.

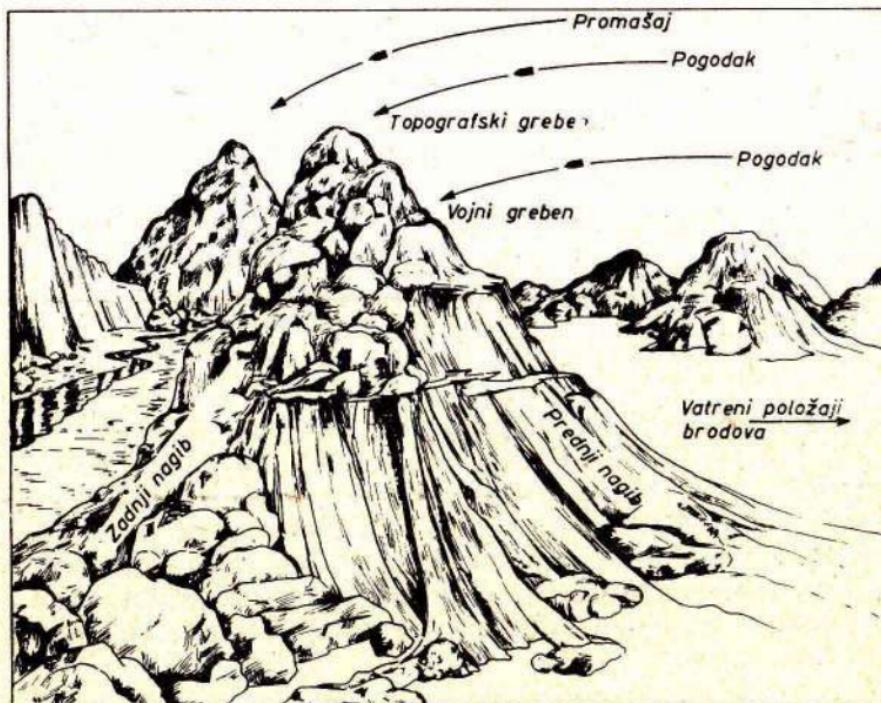
Četvrti, pravni zahtev za efikasnom blokadom bio je da svaki deo blokirane obale bude jednom u 24 časa pod nadzorom brodova (ne vazduhoplovstva).

Neprijatelj je bio rešen da izdrži blokadu i bombardovanje s mora, ulažeći pritom svoje lukastvo i sve svoje sposobnosti. U narednih 36 meseci on se u velikoj meri služio morskim minama. Isto tako, opirao se blokadi i bombardovanju s mora baterijama obalske artiljerije, koje su bile tako dobro skrivenе i tako duboko uvučene u tunele na stenovitoj obali Koreje, da su često bile u stanju da prkose pomorskim snagama Ujedinjenih nacija.

Ne može biti sumnje da je ova blokada imala uspeha, smetala neprijatelju, dovodila ga u nezgodne situacije i škodila mu. Vredno je zabeležiti, i treba odati priznanje dovitljivosti, ofanzivnom duhu i upornosti koju su pokazale pomorske snage Ujedinjenih nacija održavanjem odlučne blokade na 5.000 milja udaljenosti od američkog kontinenta.

Minolovci, fregate, eskortni razarači, razarači, krstarice i bojni brodovi američke ratne mornarice, jedinice sedam drugih ratnih mornarica Ujedinjenih nacija, kao i jedinice ratne mornarice Južne Koreje, bili su određeni da duž korejskih obala vode žestoku neslavnu i skoro beskorisnu borbu. Mnogi brodovi su pogodjeni; nekoliko manje srećnih je potopljeno. Sve u svemu, pomorske snage nisu dobile široko priznanje u napisima o ovom ratu u štampi. Njihova dejstva su u najvećem broju slučajeva ostala neispričana i nepriznata. Korejskim vojištem stalno su prolazile razne ugledne ličnosti — da obidu liniju fronta, da prisustvuju dejstvima nosača aviona i bojnih brodova, ali retko kad da pogledaju dejstva manjih brodova pri održavanju blokade i bombardovanju obale.

A baš ti »mališani« izvodili su teška, često i opasna dejstva pri održavanju stalne blokade i pri bombardovanju, bitna za ovaj rat i neophodna za podršku borbe na kopnu.



Sk. 15 — Problemi pri gađanju korejske obale s mora

Pomoć u borbi za Pusan

Kao što je izloženo u ranijim poglavljima, period između početka rata, 25. juna 1950., i desanta kod Inčona 15. septembra 1950. godine, obeležen je povlačenjem ka odbrambenim položajima na mostobranu kod Pusana. U spašavanju Pusana, od bitnog značaja bila su sledeća dejstva ratne mornarice:

- 1) desant kod Pohanga;
- 2) napadi avijacijom sa nosača aviona i mornaričko-desantnih jedinica;
- 3) efikasna i pravovremena dejstva 1. privremene mornaričkodesantne brigade, i
- 4) bombardovanje istočne obale Južne Koreje brodskom artiljerijom.

U prva 3 meseca rata, dok su pomorske snage bile slabe, a ishod rata na kopnu bio veoma sumnjiv, blokada je dobila zadatku drugostepenog značaja. Svaki neprijateljski vojnik koji je mogao biti ubijen ili ranjen vatrom brodske artiljerije, svaki voz ili kamion koji je mogao biti zaustavljen, svaki kilogram ratnog materijala koji se mogao uništiti, mogli su da smanje pritisak na ugroženi mostobran kod Pusana. Vatrena moć pomorskih blokadnih snaga upotrebljavana je za dvojake zadatke, za brodsku artiljerijsku podršku kopnenim snagama i za uništavanje što većeg broja neprijateljskih snaga i opreme na putu za front.

Blokadne snage su na dva načina izvodile prepade duž neprijateljskih pozadinskih komunikacija: artiljerijskom vatrom i diverzantskim odredima.

Od 29. juna do 15. septembra zaključno, brodovi blokadnih snaga bombardovali su 89 puta vojničke ciljeve duž istočne obale koju je držao neprijatelj. Hiljade tona artiljerijskih zrna uništavale su i oštećivale mostove, sklađišta, trupe, železničke pruge, tunele, bunkere, ranžirne i pretovarne stanice, tvornice, rezervoare nafte i artiljeriju. Nikada posle toga nije bilo toliko neprijateljskih ciljeva i nikada više neprijateljska odmazda nije bila tako neznatna.

Ceo mesec dana, sve do 21. jula kad su na bojište stigli brodovi operativnog odreda »J«, brodovi koji su od početka pripadali pomorskim snagama Dalekog istoka borili su se na istočnoj obali Koreje sasvim sami. Kao gladni psi bez nadzora »Džuno«, »Mensfild«, »Dehejvn«, »Svenson« i »Kolet« imali su više posla nego što su ga mogli obaviti.

Istočna grupa za podršku kontraadmiraala Higinsa dala je sredinom jula 1950. godine u blizini Jongdoka zadržavajući podršku istočnom krilu odbrane na ugroženom frontu pusanskog mostobrana koji se stalno sužavao. Kod tog naselja korejske planine odsečno se prekidaju i obrušavaju u more, a putevi na stenama probijali su se prema obali i bili su zgodno izloženi vatri brodske artiljerije.

U to vreme na tom sektoru fronta, južnokorejska 3. divizija neprekidno se povlačila pred odlučnim napadima

nekoliko severnokorejskih divizija. Jedina artiljerijska podrška s kojom su mogle računati južnokorejske snage bila je podrška brodske artiljerije.

»Situacija na kopnu bila je još uvek nejasna« — rekao je britanski admiral Endrus, — »veza s kopnenom vojskom skoro da nije ni postojala. Zbog toga sam iskrcao načelnika artiljerije moga štaba, jednog oficira sa krstarice „Džuno“ i oficira za vezu britanske zemaljske artiljerije, sa zadatkom da ustanove kakva je situacija. Oni su uhvatili vezu s jednim američkim bataljonom i organizovali radio-vezu, predavši kopnenim snagama jednu mornaričku radio-stanicu, dok su od njih uzeli po jednu radio-stanicu za britansku krstaricu „Belfast“ i američki „Džuno“. Grupa se vratila na brodove oko 21.30 časova nekim stariim južnokorejskim ratnim brodom.«

Uveče 19. jula američka krstarica »Džuno« i razarači »Dehejvn«, »Svenson«, »Mensfield« i »Higbi« (*Higbee*), sa britanskom krstaricom »Belfast«, doplovili su sasvim uz obalu kod Jongdoka. Južnokorejskoj 3. diviziji pridata je grupa vojnih savetnika pod rukovodstvom američkog potpukovnika Emrića. Emrič je prethodno dao radiom podatke o neprijateljskim ciljevima i trebalo je da osmatra gađanje brodske artiljerije.

U 19 časova obe krstarice i 4 razarača otvorili su vatru na označene ciljeve: koncentracije trupa, raskrsnice puteva i artiljerijske položaje. »Belfast« je ispalila 9 plotuna osmatranih sa kopna; i »Džuno« je primenila osmatranu lagantu vatru za uništenje. Razarači su se priključili tom gađanju, a istovremeno su gađali i svetlećim granata. U tom udaru po neprijatelju ukopanom kod Jangdoka, ispaljeno je 297 granata.

Admiral Higgins izvestio je da je naselje uništeno i izazvan veliki požar, da se dim video sa brodova i 12 časova kasnije. On je čestitao komandantu krstarice »Belfast« za brzo gađanje, izjavivši da su njeni topovi »autorativno« progovorili.

Artiljerijski osmatrači na frontu iz sastava američkih snaga bili su prepuni pohvala. U izveštaju kontraadmirala Higginsa admiralu Džoju o rezultatima artiljerijske

podrške brodova na istočnoj obali, navodi se: »...Neposrednom podrškom naših kopnenih snaga koje su bile pod jakim neprijateljskim pritiskom, konačno je neprijatelju usporeno napredovanje prema Pohangu. U poslednja 24 časa vatra naših brodova razbila je napade neprijatelja, učutkala baterije, uništila osmatračnice, prekinula saobraćaj i koncentraciju trupa i onemogućila mu da održi Jong-dok, i nanela neprijatelju velike gubitke u ljudstvu.«

Pristižu pojačanja

Krajem jula, na poziv Ujedinjenih nacija za dalje pojačanje pomorskih snaga, doplovilo je u korejske vode još brodova: 3 krstarice, američke, »Helina« i »Tolidou«, britanska »Kinija« (*Kenya*); 4 američka razarača (iz 11. diviziona), 2. britanska, »Kokejd« (*Cockade*) i »Kourmes« (*Comus*); australijski »Batan«, 3 kanadska, »Kejuga«, »Etebesken«, »Su«; 2 novozelandske fregate, »Tjutira« (*Tutira*), »Pjukeki« (*Pukaki*), i holandski razarač »Evertsen«.

Posle dolaska tih novih snaga, admiral Džoj je obrazovao od svih brodova za blokadu i artiljerijsko bombardovanje obale Operativni odred 96.5 potčinivši ga komandantu američke 3. divizije krstarica, kontraadmiralu Hartmanu.

Blokada Koreje bila je podeljena na istočnu i zapadnu obalu. Admiral Džoj dodelio je zapadnu obalu britanskim snagama pod komandom kontraadmirala Endrusa (Operativna grupa 96.53), dok je istočna obala dodeljena dvema američkim operativnim grupama: 96.51 pod komandom kontraadmirala Hartmana na krstarici »Helini« (koji je, pored taktičke komande nad tom grupom, imao i administrativnu komandu nad celim Operativnim odredom), i grupi 96.52 pod komandom američkog kontraadmirala Higinsa na krstarici »Tolidou«.

Viceadmiral Džoj izjavio je povodom toga: »Glavne činjenice koje su uticale na moju odluku da rasporedim američke pomorske snage na istočnu obalu a britanske na zapadnu, bile su čisto taktičke prirode. Jedan od razloga

bio je taj da je na dužoj istočnoj obali sa većim brojem izloženih ciljeva za blokadu, bombardovanja i dejstva na komunikacijama, trebalo više brodova nego što su Britanci mogli dati. Dalje, pošto su američki brzi nosači aviona bili predviđeni da najviše dejstvuju u Japanskom moru, smatrao sam da je, radi sadejstva, bolje da u istom području gde dejstvuju nosači aviona dejstvuju američki brodovi, a ne britanski.«

Prvi brod operativnog odreda »J«, koji je stupio u borbu s neprijateljem, bio je razarač »Higbi«. Priključujući se krstaricama »Belfast« i »Džuno«, »Higbi« je 21. jula kod Jongdoka ispalio 46 metaka kalibra 127 mm. On je imao zadovoljstvo da sazna kako je njegova vatra pomogla južnokorejskim trupama da uskoro ponovno zauzmu to mesto.

Krstarice »Tolidou« i »Helina« bile su prvo veće pojačanje pomorskih snaga koje je stiglo na bojište. »Tolidou« je sa »Koletom« i »Mensfildom« učestvovala 27. jula u borbi kod Jongdoka, koji je tada bio u neprijateljskim rukama. Njenih 79 fugasnih granata kalibra 203 mm pogodalo je trupe i vojne objekte razornim granatama.

Prve granate, od više hiljada, koje će ispaliti tokom korejskog rata, krstarica »Helina« ispalila je 7. avgusta 1950. godine na vozove i koloseke ranžirne stanice u Tančonu i na obližnju električnu centralu. Na te ciljeve ispalila je svega 185 granata kalibra 203 mm.

»Tolidou«, »Helina« i »Dehejvn« srušili su 8. avgusta 1950. godine dva važna mosta na istočnoj obali.

Tačno sa 100 metaka »Tolidou« i »Dehejvn« razorili su most kod Samčoka.

»Helina« je srušila jedan most kod Čongdžina, ali sa više teškoća.

Pilot helikoptera sa »Heline« zabeležio je ovo: »Osmog avgusta poleteo sam s osmatračem gađanja. To je uopšte bio prvi put da je helikopter upotrebljen za tu vrstu zadataka. Imali smo naređenje da otkrijemo podesne ciljeve za bateriju glavne artiljerije krstarice »Helina«. Odabrali smo jedan železnički most. U prvom borbenom kursu brod

je ispalio više plotuna, ali pričinjena je samo neznatna šteta. U početku novog borbenog kursa zahtevali smo da brod gađa samo jednim oruđem da bismo mogli bolje da osmatramo. Prvo zrno bio je direktni pogodak i most se srušio u vodu. Eksperiment je potpuno uspeo.«

Prvi prepad

Američka krstarica »Džuno« istakla se i time što je iskrcaла na Korejsko poluostrvo prvi odred za diverzije i rušenja.

O tome je kapetan bojnog broda Porter rekao: »Džuno' je 6. jula primila depešu komandanta pomorskih snaga Dalekog istoka, upućenu admiralu Higginsu, u kojoj je rečeno da bismo mogli, ako bismo prekinuli železničku prugu na istočnoj obali u blizini Rašina, prisiliti neprijatelja da prebacu železnički promet na zapadnu železničku mrežu.

Uzeli smo karte tog područja i izabrali podesan cilj koji je izgledao da se nalazi na samoj obali. Cilj je bio jedan od mnogobrojnih železničkih tunela, a naš plan je bio da u njemu postavimo eksplozivna punjenja za rušenje i time onesposobimo i tunel i prugu.

Pre nego što je »Džuno' krenula iz Saseba, uspeo sam da od komande pomorskih snaga dobijem nekoliko eksplozivnih punjenja i upaljače koje upotrebljava KoV, a uz to i nekoliko malih prenosnih radio-telefonskih stanica i drugi pribor. Na brodu kojim sam komandovao za vreme II SR jednom sam organizovao jednu malu jedinicu, komandosa, tako da u tome nisam bio potpuni amater, mada ni blizu nisam bio stručnjak za zadatke rušenja. Poručnik, mlađi oficir mornaričkodesantnog odreda krstarice »Džuno', takođe je imao neko iskustvo u tome.

»Džuno' se uputila u rejon cilja gde je stigla noću 11/12. jula. U 19.45 časova udaljeni oko 15 nm od obale prekrcali smo se na razarač »Mensfild«, a on nas je doveo do na dve milje od obale. Tu smo se prekrcali u veliki mortorni čamac razarača.

Svaki čovek moga odreda nosio je poveći teret. Ja sam lično nosio 25 kg eksploziva, karabin, kutiju detonatora, kartu, busolu i mali radio-telefon.

Kad smo se približili obali bilo je oko 2 časa izjutra. Noć je bila bez mesečine i vrlo tamna, ali more mirno. U mraku je bilo teško odrediti daljinu. Bilo je umerenog valometra uz obalu i kad smo se približili obali (po našoj oceni na 30 m), upitao sam kormilara čamca ume li da pristane na obalu sa sidrom po krmi. On je odgovorio odrečno. Baš kad sam počeo da mu objašnjavam kako će to učiniti, on baci sidro.

Ispustili smo 80 m konopca, zatim smo pokušali da dohvativimo dno veslima, ali to nije bilo moguće. Vezali smo još jedan konopac za sidreni, jer smo ocenili da ima još 20 m do obale, ali pritom konopac se zapleo u propeljer, pa smo ga odsekli, oslobodili se sidra, i prešli na vesla obali.

Malo pre pristajanja, najpre smo čuli, a potom i vidiли, lokomotivu sa 3 do 4 teretna vagona kako prolazi preko jednog proseka, pravo iznad nas. Ušla je zatim u tunel, izašla, pa ponovo ušla u drugi.

Naredio sam odredu da se iskrca kako zna i skočio u vodu noseći sobom svoj teret. Voda mi je dopirala do iznad glave i bilo je velikog naprezanja da se izade na obalu. Ostavio sam 2 vojnika kao stražare na obali, a svi ostali uputili smo se dalje.

Protivno podacima sa naših karata, koje su pokazivale da je to područje ravno, mesto na kojem smo se iskrcali bilo je veoma stenovito, a obala se skoro obrušavala u more. Uzdizala se strmo pod 60° , a kamenje sa površine se odronjavalo. To je veoma usporilo uspon, a postojala je opasnost da se ceo odred sruši u ponor pod gromadama stena. Uz to, nije bilo železničke pruge u blizini obale. S naše leve strane bilo je nekoliko ribarskih koliba udaljenih oko 400 m. Mi smo s mukom napredovali prema unutrašnjosti ostavivši posadu motornog čamca da višekratnim ronjenjem razmrsi konopac koji se zapleo oko propelera.

Oko jedan i po čas probijali smo se kroz brdovito i stenovito zemljište. U potpuno mračnoj noći orijentisao sam se busolom i kartom što sam bolje mogao.

Konačno smo opazili svetla nekog voza iza sebe i tada smo tek primetili da smo prošli preko našeg cilja i prešli železničku prugu. (Kasnije sam izračunao da smo prodrili oko 5 km u unutrašnjost.)

S mukom smo se vratili natrag prema železničkoj pruzi i našli tunel. Bio je oko 135 m dug. Na južnom kraju tunela velika skela premošćavala je duboku jarugu. Po-stavio sam jednog od dva preostala vojnika na severni kraj tunela, a drugog na južni deo skele. Poručnik nas je osiguravao dok smo radili.

Četiri mornarička artiljerijska podoficira i ja počeli smo da kopamo rov ispod pruge u sredini tunela. Iskopali smo rov dubine oko 30 cm, dužine 1,5 m, umetnuli eksplozivna punjenja i postavili nekoliko upaljača sa svake strane na tračnice. Kad su punjenja pričvršćena, poslao sam jednog podoficira na severni kraj tunela da dovede vojnika sa straže, a sam sam u mraku krenuo na suprotnu stranu da pozovem drugog vojnika. Dok sam hodao preko skele, spotakao sam se i skliznuo između pragova izgubivši radio-telefon i busolu. Zadržao sam se na laktovima za pragove i uspeo da ne padnem dalje, ali sam se pritom odrao.

Ostatak zadatka obavili smo bez teškoća i krenuli natrag prema obali. Dok smo bili odsutni, posada čamca uspela je da osloboди propeler od upletenog konopca. Odmah smo se otisnuli od obale, a kada smo se približavali „Mensfildu“, čuli smo voz koji je dolazio sa severa. Nekoliko sekundi kasnije opazili smo plamen naših eksplozivnih punjenja na koje je voz naleteo.

Dva dana kasnije avijacija je snimila područje tunela i potvrdila uništenje voza. Na slikama se moglo videti kako voz još uvek strši iz tunela.«

Posle tog uspeha, 6. avgusta, na američkom brzom transportnom brodu »H. A. Bes« obrazovana je posebna taktička grupa sastavljena od delova 1. mornaričkodesant-

ne izviđačke čete i 1. odeljenja za podvodno rušenje. Od 12. do 25. avgusta ta grupa će, pod komandom 111. diviziona transportnih brodova, izvršiti ukupno 6 diverzantskih dejstava (3 na svakoj obali) sa zadatkom da se razruše mostovi i pruge, i da se izviđanjem pribave podaci o neprijatelju.

Za rušenja izvršena u ovakvima prilikama tipičan je prepad 14. avgusta. Malo pre ponoći »H. A. Bes« se približio istočnoj obali u rejonu Ivona, na $41^{\circ}20'$ severne širine. Cilj pod kodiranim imenom »King« bila je sekcija železničke pruge između dva tunela, u ukupnoj dužini od 60 m. Sa broda, koji je u mraku ležao podalje od obale, spušten je desantni čamac kojim je iskrcana diverzantska grupa. Dirigovan radio-vezom čamac se približio obali na 450 m gde se posada prekrcala u gumene čamce. Deo vojnika za izviđanje i obezbeđenje odveslao je do obale, a zatim se i cela grupa iskrcala. Odeljenje za rušenje postavilo je eksplozivna punjenja u oba tunela i na samu prugu.

U povratku, udaljavajući se na vesla od obale, grupa je dobila priznanje za svoj trud prizorom koji se mogao videti kad su u području cilja nastala rušenja od eksplozija teških razornih punjenja.²

Rezultat tih diverzija bilo je zadržavanje neprijateljskog napredovanja obalskim saobraćajnicama prema Pusanu.

Sumnje u efikasnost pomorske blokade

U početku avgusta 1950. godine kad je neprijatelj nemilosrdno prodirao prema Pusanu, postavljena su pitanja o tome da li je pomorska blokada bila efikasna. Vazduhoplovstvo je dobilo priznanje što je, naročito danju, onemoćilo saobraćaj železničkim prugama. Javljalо se da su u celoj Koreji porušeni putevi, mostovi, uništene lokomotive i vozila. Sigurno je bilo i to da je neprijateljska armija od 140.000 ljudi koja je napreovala, imala potrebe za veli-

² Tri jedinice te specijalne taktičke grupe bile su odlikovane za ove serije prepada; jedna od njih i dva puta.

kim količinama municije, materijala, ljudi i hrane, a sve to nije moglo da se prenese na rukama. Kako se neprijatelj snabdevao?

Nekim ljudima koji su se trudili da razjasne taj problem nije bilo teško da od pogrešne pretpostavke dođu do krivog zaključka. Ako su železničke pruge bile onesposobljene za saobraćaj, smatrali su oni, očigledno da je snabdevanje moralо da se vrši morem, i to najverovatnije noću. Zar nije avijacija često, i s obe obale, javljala o grupama brodova kojih je bilo čak i do stotinu? Izveštaj sa jednog zadatka, tipičan i za ostale izveštaje,javljaо je da je u luci Inčon potopljen brod od 10.000 tona. Zar nije to bio dokaz o neprijateljskom saobraćaju morem?

Admiral Džoj je izjavio: »U to vreme tražili su često od mene da pooštrim pomorsku blokadu Koreje. Mnogi su smatrali da neprijatelj dobija veliki deo svog snabdevanja morskim putem, možda u malim noćnim operacijama, prevozima u skokovima, od jednog do drugog mesta. Zapadna obala na kojoj je bilo stotine ostrva, davala je povoda da se lako dođe do te pretpostavke.

U tom periodu bilo je čestih izveštaja avijacije da je veliki broj džunki i drugih brodova osmotren jednog dana u jednom mestu, a sutradan u drugom. Odmah se pretpostavilo da ti brodovi predstavljaju snabdevačku flotu, pa su i mene tako obavestili. Održao sam sastanke s komandantima blokadnih snaga istočne obale, kontraadmiralima Higinsom i Hartmanom i kontraadmiralom Endrusom, britanskim komandantom snaga zapadne obale.

Saglasili smo se da, iako je bilo mogućno da se pomorski promet i dalje održava u malim razmerama, on je bio sasvim neznatan i beznačajan. Admiral Endrus predložio je da svojom avijacijom sa nosača aviona „Trajemf“ snimi svaku luku i zaliv zapadne obale, da bi potvrdio da snabdevanje ne dolazi morskim putem. Ja sam prihvatio njegov predlog.«

Admiral je, takođe, zahtevao da eskadrile patrolne avijacije provere izveštaje o »snabdevačkoj floti«. Javljeni brodovi su provereni fotografisanjem i ustanovljeno je da su to ribarske flotile. Teretnjak za koji je javljeno da je

bombardovan i potopljen u luci Inčon, nisu mogli sutradan da pronađu brodovi za bombardovanje admirala Endrusa.

Komandir 6. eskadrile patrolne avijacije izjavio je: »Na osnovu dnevnog i noćnog patroliranja i radarskog i vizuelnog osmatranja, mogao sam sa sigurnošću da izvestim Komandu pomorskih snaga Dalekog istoka da neprijatelj nije, ni u najmanjim količinama, prebacivao svoje snabdevanje morem. Mi smo tada preuzezeli na sebe da pribavimo pozitivne podatke o tome kako se neprijatelj ipak snabdeva. Uspeli smo da napravimo foto-snimke o maskiranim obilascima železničkih pruga oko porušenih mostova, provenih preko grubih kesona od brvana, položenih na dno rečnih korita. Napravili smo snimke tunela na kojima se videlo kako izlazi dim od vozova koji su, sakriveni u njima, čekali da padne noć.

Prema tome, pažnja je ponovno vraćena na železničke pruge. Zatim, kad je neprijatelj počeo noćni saobraćaj kamionima, uvedena je tehnika osvetljavanja bojišta buktinjama (pirotehnička osvetljavajuća sredstva) iz vazduha.«

Formiranje Operativnog odreda 95

Snage za pomorsku blokadu i bombardovanje reorganizovane su 12. septembra 1950. godine. Kontraadmiral Smit organizovao je svoj štab na matičnom brodu razarača »Diksi« u Sasebu, i preuzeo komandu nad novoformiranim Operativnim odredom 95.³ Od tada pa do kraja rata taj operativni odred bio je poznat pod imenom »Blokadne i eskortne snage Ujedinjenih nacija«.

Mada se ovaj istorijski prikaz odnosi na američku ratnu mornaricu, ne može biti govora o blokadnim dejstvima i bombardovanjima u Koreji, a da se ne spomenu vredni doprinosi pomorskih borbenih jedinica devet dru-

* 95.1 Prva korejska blokadna grupa

95.2 Druga korejska blokadna grupa

95.5 Eskortni brodovi

95.6 Minolovci

95.7 Pomorske snage Republike Južne Koreje.

gih nacija: Australije, Kanade, Kolumbije, Francuske, Tajlanda, Velike Britanije, Holandije, Novog Zelanda, i Republike Južne Koreje.

Brodovi i pomorske snage tih nacija časno su i efikasno učestvovali u blokadnim dejstvima i bombardovanjima. Zbog tih zajedničkih dejstava iskršlo je mnogo problema u vezi s pozadinskim, taktičkim, operativnim i doktrinarnim pitanjima, kao npr. kako da se novozelandski razarač snabde gorivom sa američkog tankera? Kako da se standardizuju veze i terminologija? Kako da se reše teškoće oko signala za legitimisanje i signalizacije uopšte? Ima li mogućnosti za nabavku maslinovog ulja potrebnog za mešenje turskog hleba, ili tople odeće malog kroja za posadu tajlandske fregate?

Rešavanjem tih svakodnevnih problema postignuti su značajni rezultati u obučavanju pomorskih snaga Ujedinjenih nacija da nesmetano zajednički rade kao jedan sastav.

Saradnja i sloga između jedinica pomorskih snaga Ujedinjenih nacija bila je tako dobra da je četvrti po redu komandant Operativnog odreda 95, kontraadmiral Dajer, izjavio: »Druženje svih tih mornara međusobno bilo je bez ikakvih rezervi, vrlo srdačno i korisno, ne samo u službenim odnosima i na najvišim nivoima, već i neslužbeno, među posadama. Nije bilo nikakvih većih teškoća.«

Kao što je već spomenuto, službeni naziv Operativnog odreda 95 bio je »Blokadne i eskortne snage Ujedinjenih nacija«. Veći deo tog odreda, Operativna grupa 95.1, koja je patrolirala duž zapadne obale Koreje, bila je tokom celog rata pod komandom britanskog kontraadmirala. Na istočnoj obali, delovi Operativne grupe 95.2 bili su često pod komandom pomorskih oficira drugih nacija koje su ulazile u sastav pomorskih snaga Ujedinjenih nacija.

Blokadna grupa zapadne obale, Operativna grupa 95.1, imala je 3 glavna dela: taktičke jedinice nosača aviona, blokadne i patrolne snage i jedinicu za odbranu ostrva zapadne obale. Taktička jedinica 95.11 za vazdušnu zaštitu imala je jedan američki i jedan britanski ili australijski

nosač aviona koji su se međusobno smenjivali svakih 10 dana. Na američkom lakov ili eskortnom nosaču aviona nalazila se mornaričkodesantna eskadrila avijacije. Jedan od glavnih zadataka Jedinice 95.11 bio je ometanje saobraćaja džunkama na ušću reke Tedong. Jedinica 95.11 takođe je dobijala zadatke sprečavanja saobraćaja na kopnu i bliske podrške trupa na levom krilu 8. armije.

Patrolna služba i blokada Operativne grupe 95.1 na zapadnoj obali razlikovala se po mnogo čemu od sličnih zadataka na istočnoj obali; razlog tome nalazio se, prvenstveno, u različitim hidrografskim i geografskim uslovima. Zapadna obala bila je načićana ostrvima; bilo je to područje s velikom razlikom nivoa mora kod plime i oseke, s pešćanim sprudovima, plićinama i teško prolaznim plovnim putevima. Mnoge korejske reke ulivale su se u Žuto more. Dubine nisu nigde prelazile 100 m, a na 10 milja od obale dubine su bile manje od 4 m. Zbog toga, veliki brodovi nisu mogli da dejствуju u takvoj blizini kopna kao na istočnoj obali. Stoga i bombardovanje obale s mora nije bilo tako obimno.

Dalja razlika od istočne obale bila je u tome što je zbog većeg broja ostrva na zapadnoj obali problem gerilskog ratovanja bio mnogo teži. U zadnjih 18 meseci rata bilo je znatnih borbi s neprijateljem za prevlast na važnijim ostrvima severno od 38. paralele. Na nekim od tih zauzetih ostrva snage Ujedinjenih nacija podigle su radarske stanice za upravljanje dejstvima i za navigacijsku pomoć vazdušnim snagama. Neka od ostrva na zapadnoj obali služila su kao stanice za spasavanje avijatičara koji bi iskakali padobranima iz aviona oštećenih iznad »aleje Migovala«. Druga ostrva zapadne obale služila su, opet, kao isturene osmatračnice. Zbog toga je podrška, koju je, u okviru opštih zadataka, trebalo pružiti ostrvima na zapadu, bila mnogo značajnija nego na istočnoj obali.

Minska situacija na zapadnoj obali takođe je bila drukčija — bila je povoljnija utoliko što bi, zbog velike razlike nivoa mora između plime i oseke, mine pri oseći

često bile vidljive, na površini mora; a bila je nepovoljnija zbog toga što je neprijatelj pri polaganju mina bio manje ometan.

Konačno, problem blokade zapadne obale bio je teži zbog navigacijskih smetnji prouzrokovanih jakim stružama, peščanim sprudovima i velikim razlikama nivoa mora između plime i oseke. Zbog mnogobrojnih podvodnih stena i plićina neposredno približavanje kopnu bilo je rizično, a mestimično i nemogućno.

Tokom blokade korejskih obala brodovi Ujedinjenih nacija pokazali su svoje sposobnosti i istakli se u izvršenju zadataka. Posade američkih brodova na nosačima aviona, krstaricama, razaračima i fregatama drugih mornarica, naučile su od svojih drugova pomoraca iz sastava Ujedinjenih nacija mnogo dragocenih stvari i stekle praktična iskustva koja su se pokazala vrlo vrednim narednih godina.

Ograničenje ribarenja koje su nametnule blokadne snage

Posle preuzimanja komande nad Operativnim odredom 95, kontraadmiral Smit izdao je među svojim prvim službenim aktima naređenje o ograničenju ribarenja stanovnika Severne Koreje. Do septembra 1950. godine nije bilo zvaničnog sukoba i mešanja u delatnost ribara.

Riba je bila glavni prehrambeni artikl stanovnika Koreje.

Korejska riblja industrija, na primer 1939. godine, bila je po prinosu treća u svetu. Duž korejskih obala dugih 11.000 nm (20.000 km), gde se mešaju tople i hladne morske struje, bilo je 75 vrsta riba za jelo, uključivši rakove, školjke, kamenice, sardele, osliće i bakalar. Druga hrana stanovnika Koreje bile su morske alge, puževi i meso od kita. U vreme mira stanovništvo Koreje trošilo je oko 300.000 tona ribe godišnje.

Kontraadmiral Smit zauzeo je stav da ta morska hrana po međunarodnom pravu predstavlja ratnu kontrabandu i da neprijatelju treba potpuno spričiti njeno pribavljanje. Ograničenje ribarenja od blokadnih snaga Ujedinje-

nih nacija trebalo je da oteža probleme neprijateljskog snabdevanja na kopnu, prisiljavajući ga da uvozi ribu iz kineskih i sovjetskih izvora. Ta ograničenja takođe je trebalo da budu povod da se stanovništvo Severne Koreje pobuni protiv svoga komunističkog rukovodstva. Pored toga, kako se rat nastavljao bilo je sve više dokaza da su mnogi »ribarski« brodovi bili, u stvari, *minopolagači* koji su noću u blokiranim zonama polagali po nekoliko, a čak i samo po jednu minu. To polaganje mina trebalo je obustaviti.

Ribarima Severne Koreje razdeljeni su leci napisani jednostavno i otvoreno:

»Komunisti su vas uvukli u ovaj užasni rat. Vi nećete moći ribariti svojim čamcima dok ne ubijete ili izbacite iz zemlje komuniste. Snage Ujedinjenih nacija postupaju humano i ne žele da povrede nevine žrtve rata, ali ako i dalje pokušate da ribarite pre nego što komunisti budu potpuno pobeđeni, vi ćete snositi posledice. Proglašena je zakonita blokada koju održavaju snage Ujedinjenih nacija.«

Brodovima koji su patrolirali severno od 38. paralele bilo je naređeno da razdele te letke ribarskim čamcima, vraćajući ih u luke da objave njihov sadržaj. Leci su, takođe, bacani i iz aviona. Ribarima koji bi pokušali da se vrate na dalje ribarenje trebalo je konfiskovati ili uništiti brodove, a njih same vratiti na obalu.

Razarači »Medoks« (Maddox) »Tomas« (Herbert J. Thomas) podelili su u sedam dana posle 22. septembra veliki broj letaka na 137 džunki i sampana. Podela letaka izvršena je pristajanjem uz ribarske brodove ili pozivom da oni pristanu uz razarače. Pri svakom presretanju ribarski brodovi su temeljito pregledani da ne nose mine, pa su zbog toga podizane čak i podnice.*

Pošto je brodovima američke ratne mornarice bilo zabranjeno da plove unutar izobate od 180 m, sem kad bi minolovci razminirali te vode, najveći broj zadataka za sprečavanje ribarenja pao je u deo malim brodovima mornarice Južne Koreje koji su mogli da plove u blizini obale gde se ribarilo. (Kasnije, od januara do juna 1952. godine,

* Daske poda čamca koje se pomicu. — Prim. prev.

nakon što su minolovci sve do Songdžina razminirali obal-ske vode do izobate od 20 m, razarači i fregate dali su prednost zadacima za suzbijanje ribarenja.)

Dejstva protiv ribarenja delila su se na dejstva na otvorenom moru i dejstva u obalnom pojasu. Ribarenje na otvorenom moru moglo je relativno lako da se spreči patrolnim brodovima i avionima. Ali sprečavanje ribarenja uz obalu bilo je vrlo teško, naročito na zapadu gde je razlika nivoa mora između plime i oseke bila velika i gde je bilo mnogo ostrva.

Kontraadmiral Dajer, koji je kasnije komandovao Operativnim odredom 95, rekao je o tome: »Mi smo počeli s veoma malim brojem patrolnih brodova i topovnjača. Naša sredstva za borbu i suzbijanje ribarenja nikada nisu dostigla potreban broj.

Pored toga, bilo je nemogućno potpuno sprečiti i kontrolisati ribarenje u obalnom području. Naši motorni čamci i manji brodovi mogli su naterati ribarski sampan da se nasuče na obalu, pa tek onda da ga unište. Ali uništenje dobro građenog ribarskog sampana nije bilo lako. Ručnom bombom nije se mogao oštetiti za duže vreme, jer se takvo oštećenje moglo zakrpiti za nekoliko dana. Preliven benzonom brod bi goreo, ali ako mornari ne bi ostali uz brod do kraja, stalno sipajući na njega benzin dok potpuno ne izgori, vlasnik broda odmah bi ugasio vatru nabacivanjem peska s plaže.

Najsigurniji način da se spreči ribarenje u obalnom pojasu bio je zaplena ribarskih brodova. — Ali to nije bilo jednostavno.«

I pored rizika i teškoća, kako će se dalje videti, dejstva za sprečavanje ribarenja pokazala su se uspešnim.

Neuspeo desant južnokorejskih snaga kod Samčoka

Kasno uveče 14. septembra 1950. godine stigao je u korejske vode američki bojni brod »Misuri« koji je najvećom brzinom prevadio put od istočne američke obale do Koreje, izbegavši uz put nekoliko tajfuna.

O tome je kontraadmiral Smit napisao: »Kad sam dobio obaveštenje da će bojni brod »Misuri« ući u sastav Operativnog odreda 95, planirao sam da ga sa krstaricom ‚Helinom‘ i nekoliko razarača upotrebim za diverzionalni napad na istočnu obalu istog dana kad na zapadnoj obali počne desant mornaričkodesantnih jedinica kod Inčona. Tim dejstvom nadao sam se da odvojam deo neprijateljskih trupa kod Inčona i da kod neprijatelja izazovem zabunu. Za diverzionalno bombardovanje s mora odabrao sam Samčok.

No, bilo je teško odrediti tačno vreme kada će ‚Misuri‘ stići, jer je na njegovom kursu bilo nekoliko tajfuna.«

»Veliki Mo«* proslavio je svoj dolazak ispalivši 50 granata kalibra 406 mm na neki most u blizini Samčoka, koristeći se osmatranjem iz helikoptera. Rezultati su bili odlični.⁴

»Misuri« je stigao na vreme da učestvuje u bombardovanju kojim je kod Samčoka spasen nasukani desantni brod južnokorejske ratne mornarice »LST-667«.

Ovaj mali desant bio je planiran u Štabu 8. armije u Koreji, bez znanja Štaba pomorskih snaga u Tokiju. Namena je bila da se u pozadini neprijatelja, u blizini Pohanga, iskrca odred južnokorejskih trupa jačine oko 700 ljudi, sa zadatkom da ruši mostove, zaprečava puteve i ometa povlačenje severnokorejskih snaga kada 8. armija kreće s linije položaja kod Pusana.

Pošto je ta akcija preduzeta bez znanja admirala Džoja ili Smita, prve vesti o njenom neuspelu primio je komandant 3. divizije krstarica, admirал Hartman, kad je sa »LST-667« uzbudeno javljeno da se brod nasukao pri desantu, ulubio bok i dospeo pod tešku vatru neprijateljskih bacača i artiljerije.

Brodovi »Misuri«, »Helina«, »Medoks«, »Endikot«, »Dojl«, »Herbert Tomas« i 6 pomoćnih brodova dobili su

* »Veliki Mo« — nadimak za »Misuri«. — Prim. prev.

⁴ Bilo je mnogo pošalica u vezi s dolaskom »Misurija« u Koreju. Posle ulaska u sastav snaga za bombardovanje, »Tolidou« mu kod Inčona signalizira: »Jesi li već našao sprud na koji ćeš se nasukati, Mek?« Odgovor je glasio: »Gubi se, sitna ribo, mi smo doneli prave topove.«

naređenje o promeni prvobitnog zadatka, po kojem je trebalo da pruže vatrenu podršku trupama na frontu, da bi pristupili spasavanju ljudi sa nasukanog desantnog broda. Spasavanje je, konačno, završeno 18. septembra, uz mnogo truda, gubitaka ljudi i vremena. Spaseno je 725 pripadnika južnokorejskih snaga, od kojih je 110 bilo ranjeno, ali 81 pripadnik je izgubljen, tj. poginuo, zarobljen ili utopljen prilikom spasavanja; takođe, izgubljen je i desantni brod koji je bio nužno potreban.

Naknadnom istragom ustanovljeno je da je komandant desantnog broda, koji je bio civilno lice, odabrao za pristajanje baš neki stenoviti deo na inače peskovitoj obali. Uz to, pokušavajući u tri navrata da pristane na obalu, nije pravilno priveo brod obali.

U depeši admiralu Smitu, u čijoj je nadležnosti bila južnokorejska ratna mornarica, admirал Džoj zahtevao je da se čak i manje desantne akcije povere ubuduće licima koja u tome imaju iskustva.

»Misuri« potpomaže ofanzivu s mostobranom

Posle neuspeha kod Samčoka »Misuri« je nastavio da tuče položaje severnokorejskih snaga na istočnoj obali. Prema južnokorejskoj 3. diviziji u gradu Pohangu bili su ukopani položaji severnokorejskih 5. i 7. divizije, i 101. puka službe bezbednosti.

Južnokorejska 3. divizija zauzela je polazne položaje na južnoj obali reke Hjong-san, koja je proticala kroz Po-hang. Severna obala bila je čvrsto u rukama neprijatelja. Nastupanje snaga Ujedinjenih nacija uz istočnu obalu Koreje nije moglo da počne sve dok južnokorejske snage ne pređu reku i osiguraju obalski put koji je vodio na sever.

»Misuri« je prihvatio zahtev misije vojnih savetnika pri južnokorejskim snagama da pruži vatrenu podršku. Pošto je artiljerijska osmatračka grupa našla zaklon u jednom velikom levku, američki potpukovnik Emerik počeo je da osmatra i upravlja vatru »Misurija« na neprijateljske položaje s druge strane reke, udaljene do 300 m. Daljina do cilja iznosila je približno 14,5 km. »Misuri« je

ispalio 280 razornih granata kalibra 406 mm koje su na severnoj obali reke prouzrokovale pravi zemljotres.

O ovoj podršci potpukovnik Emerik je zabeležio: »Mi smo 17. septembra prodrli preko nasipa reke i nastavili pokret prema severu. Vatra sa ‚Misurija‘ demoralisala je neprijateljske trupe. Prešli smo reku gotovo u stojećem stavu. Ruševine duž reke južno od Pohanga i u samom gradu bile su dokaz efikasnosti i tačnosti brodske artiljerijske vatre.«

Rezultati dejstava blokadnih snaga protiv snaga Severne Koreje

Doprinos površinskih pomorskih snaga u spasavanju linije položaja kod Pusana i poraz severnokorejske vojske između 25. juna i 15. novembra 1950. godine vidi se iz ove liste gubitaka:

Ciljevi	Uništeno	Oštećeno
Avioni	1	—
Municijkska skladišta	2	1
Artillerijski položaji	44	8
Mostovi	14	14
Gradevine	—	16
Skladišta goriva	2	—
Tankovi za gorivo	—	2
Džunke i sampani	62	14
Lokomotive	1	—
Mine	323	—
Motorni čamci	22	5
Osmatračke stanice	4	2
Patrolni brodovi	2	4
Bunkeri	3	—
Radio-stanice	1	1
Radio-tornjevi	1	—
Pokretne radio-stanice (RR cars)	19	26
Radionice za radio (RR yards)	—	6
Skladišta za opšte snabdevanje	7	5
Tenkovi	7	—
Transformatorske stanice	1	—
Koncentracije trupa	—	663
Vojnici	387	81
		(zarobljeni)
Kamioni i vozila	28	15
Tuneli	—	6
Magacini materijala	12	23

Početak novog rata

U periodu posle uspešnog napada na Inčon i desanta kod Vonsana, snage za blokadu i bombardovanje s mora iz sastava Operativnog odreda 95 kretale su se sve više prema severu. Obala koju je neprijatelj držao kontrolisana je iz najmanje moguće daljine, imajući stalno u vidu naređenje da se u približavanju obali ne sme prekoračiti izobata 180 m. Dok je ranije sprečavano neprijatelju *napredovanje morem* prema jugu, sad je bio zadatak da se spreči njegovo *povlačenje morem* prema severu.

Na brodovima ispred obala Koreje malo je ko znao da se rat koji je započet završavao, a da počinje novi — rat s Kinom.

No, početkom novembra, na Poluostrvu je bilo jasno da su kineske snage ubaćene u borbu. Njihove armije počele su 24. novembra napad na širokom frontu i uspele da se ukline između 8. armije na zapadnoj obali i 10. korpusa na istočnoj. Jake kineske snage ubacile su se kroz napravljenu brešu. Izgledalo je i bilo je veoma verovatno da predstoji neposredna katastrofa. Svi brodovi u Japanu i neki koji su već bili na povratku u SAD dobili su naređenje da požure u Koreju i da budu spremni za evakuaciju snaga Ujedinjenih nacija. Bilo je planirano da ako se napad kineskih snaga ne bi mogao zadržati, snage Ujedinjenih nacija da se evakuišu iz Koreje preko luka Inčona, Hungnama, Vonsana i Pusana. U slučaju da se to pokaže potrebnim, morali bi se angažovati svi raspoloživi brodovi.

Prva mornaričkodesantna divizija, koja je daleko prodrla u Severnu Koreju, dobila je 2. decembra naređenje da se povuče u područje Hamhunga. Površinske snage Operativnog odreda 95, potčinjene komandantu desantnog odreda, zauzele su položaje za vatrenu podršku u luci Hungnama. (Izvlačenje u Hungnamu u celini izloženo je u VI glavi.)

Na zapadnoj obali blokadne snage (Operativna grupa 95.1) davale su nužno potrebnu vatrenu podršku brodske artiljerije i vazdušnu podršku za vreme evakuacije 8. armije od Činampa do Inčona.

Sredinom januara kopnene snage Ujedinjenih nacija ponovno su uspostavile čvrst front u Južnoj Koreji, pa se smanjila opasnost da budu proterane sa Poluostrva.

Prvobitni rat protiv Severne Koreje time je bio završen. Počeo je novi rat protiv Kineza koji će potpuno angažovati Operativni odred 95 više od 30 meseci.

Blokada »Zickrieg«*

Posle izvlačenja snaga Ujedinjenih nacija iz Severne Koreje, nastupio je period popune jedinica ljudima, materijalom i opremom za ponovnu ofanzivu.

Britanski kontraadmiral Endrus unapređen je 1. januara 1951. godine u čin viceadmirala i dobio plemićku titulu, ali je još šest nedelja nastavio da služi pod komandom američkog kontraadmirala. O tome je admiral Smit napisao: »Ovo je, nesumnjivo, prvi put da je britanski viceadmiral služio pod komandom kontraadmirala američke ratne mornarice. Britanski admiral Brajnd, glavni komandant iz Hong-Konga kao i sam viceadmiral Endrus izjavili su da ne žele nikakvu promenu i da će Endrus ostati pod mojom komandom iako je stariji po činu.

Oko 12. februara 1951. godine admiral Džoj primio je od admirala Šermana direktivu da viceadmiral Endrus treba da bude postavljen za komandanta Operativnog odreda. To je bilo zbog toga što je Čerčil zahtevao da se Glavna komanda Atlantika poveri britanskom komandantu. U takvoj situaciji nastojao sam da sprečim slom organizacije Operativnog odreda 95 i da sačuvam unutrašnju povezanost koju smo Endrus i ja izgradili napornim radom. Zato sam preporučio Džoju da ja budem zamenik, a Endrus komandant Operativnog odreda 95. To rešenje je prihvачeno i u narednih 6 nedelja Endrus je bio komandant Odreda.«

Smit je ponovo preuzeo komandu Operativnog odreda 95 3. aprila 1951. godine kad je Endrus premešten. U

* Sitzkrieg nem. »Rat u mestu«. — Prim. prev.

isto vreme Operativni odred 95 prepotčinjen je od Komande pomorskih snaga Dalekog istoka komandantu 7. flote.⁵

U vreme ove reorganizacije i smene komandanata, admiral Smit izdao je nove instrukcije u kojima su, približno po redu važnosti, izloženi ovi zadaci Operativnog odreda 95:

1. blokada Koreje;
2. vatrena podrška brodskom artiljerijom trupa Ujedinjenih nacija na istočnoj obali;
3. bombardovanje;
4. borba protiv morskih mina;
5. konvojiranje;
6. protivpodmornička borba;
7. nadzor nad obalskim ribarenjem, i
8. prikupljanje podataka o neprijatelju.

Pomorske snage za blokadu Koreje, iz sastava Operativnog odreda 95, ostale su i dalje podeljene u dve operativne grupe:

1) *Operativna grupa 95.1* (pod komandom britanskog admirala) čiji su delovi bili:

— Taktička jedinica 95.11 (od dva laka nosača aviona i 4 razarača);

— Taktička jedinica 95.12, blokadne i patrolne snage (1 laka krstarica, 2 razarača, 3 fregate, 2 pomoćna minolovca, 1 desantni brod za tenkove, 1 desantni brod s raketnim naoružanjem, 2 topovnjače, 2 broda za spasavanje, 1 lovac podmornica i 2 pomoćna broda), i

— Taktička jedinica 95.15, za odbranu otoka zapadne obale, u čiji sastav su ulazile jedinice korejske ratne mornarice (branjeni otoci bili su: Sok-to i Čo-do pred Činampoom; Peng-Jong-do, Tečong-do i Jongpjong-do ispred Tedžua, Tokčok-to pred Inčonom).

2) *Operativna grupa 95.2* (pod komandom američkog komandanta,⁶ na jednom od razarača ili eskortnih razarača koji je patrolirao samostalno), čiji su delovi bili:

⁵ To je bilo zbog toga što se težilo da se razni pomorski operativni odredi sjedine tako da bi komandant 8. armije mogao da saobraća samo sa komandantom 7. flote, umesto, kao ranije, posebno sa komandantima Operativnog odreda 77, 90 ili 95.

⁶ Obično komandant diviziona razarača, mada je u sastavu bila i laka krstarica.

— Taktička jedinica 95.21, vonsanska (2 razarača, 2 patrolna broda ili fregate);

— Taktička jedinica 95.22, songdžinska (3 razarača, 1 fregata i 1 minolovac);

— Taktička jedinica 95.25 za odbranu istočnih otoka — brodovi korejskih mornaričkodesantnih jedinica (za vonsanske otoke, otoke Nan-do u blizini Kodžoa i Jang-do u blizini Songdžina);

— Taktička jedinica 95.24, hungnamska, 1 razarač,⁷ i

— Taktička jedinica 95.28, na krilu fronta (1 razarač, 1 motorni minolovac).

Isto tako Operativnom odredu 95 bile su potčinjene operativne grupe: za konvojiranje (95.5), minolovaca (95.6) i pomorskih snaga Južne Koreje (95.7). Oktobra 1952. godine obrazovana je nova operativna grupa patrolnih snaga Južne Koreje (95.3).

Admiral Smit naredio je da komandant blokadnih snaga istočne obale (Operativna grupa 95.2) treba da ima najmanje 4 broda u patroli, koji će operisati, po 2 u grupi, od 38. paralele do granice blokadnog područja severno od Čongdžina ($41^{\circ}50'$ severne širine), da bi se na taj način udovoljilo zahtevima međunarodnog prava o blokadi. Pomorske snage Južne Koreje (Operativna grupa 95.7) imale su zadatak da uspostave 2 kontrolne stanice na istočnoj obali Južne Koreje za nadzor obalnog prometa. Da bi se izbegla opasnost od mina i ovde je važilo naređenje da brodovi, sem u razminiranim područjima, treba da ostanu van izobate od 180 m.

Za blokadu zapadne obale, Operativna grupa 95.1, pod komandom britanskog kontraadmiraala Skot-Monkrifta (A. K. Scott-Moncrieff), koja se sastojala od britanskih i američkih nosača aviona sa svojom avijacijom, imala je

⁷ Ova jedinica organizovana je tek 27. novembra 1951. godine sa zadatkom stalnog nadzora, kontrole ribarenja, sprečavanja miniranja i artiljerijske vatrenе podrške vlastitim minolovcima.

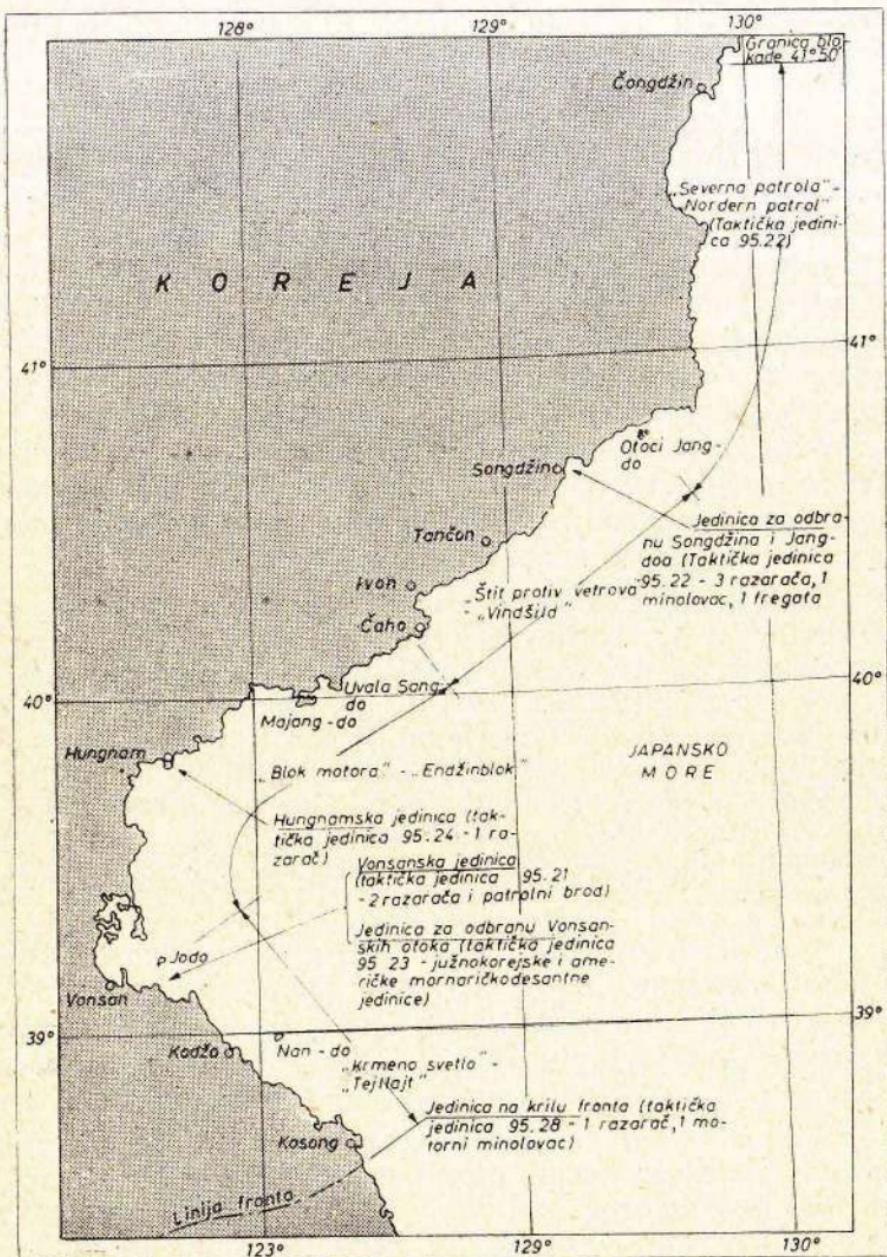
zadatak da boravi u blizini 39. paralele da bi pružala podršku zapadnom, primorskom krilu fronta na kopnu i potpomagala održavanje blokade. Taktička jedinica 95.12, površinske snage za blokadu i patroliranje, imala je zadatak da jednim brodom patrolira pred Činampoom protiv džunki, a od severne do južne granice blokadnog područja da patrolira u blizini obale.

Oštromno predviđanje admirala Smita i uverenje da je sve mogućno, ogledaju se u njegovom ratnom dnevniku iz tog vremena. On je smatrao da u području Inčona treba preduzeti snažno bombardovanje s mora čim okolnosti to dopuste. Ako ništa drugo, ono bi obmanulo i zbulilo neprijatelja i nateralo bi ga da odvoji deo snaga za odbranu tog područja. Ponovno osvajanje Inčona bi, razumljivo, povratilo snagama Ujedinjenih nacija veoma korisnu i dobru luku i bazu za snabdevanje.

Smit je bio, takođe, ubedjen da i na istočnoj obali treba preduzeti bombardovanje u području Vonsana, a ako je mogućno, da treba zauzeti i neke otoke u njegovom zalivu. Ta operacija bi, ako ništa drugo, zbulila neprijatelja, povećala njegovo strahovanje od desanta i nateriala ga na rasipanje i povlačenje snaga u očekivanju novog desanta kod Vonsana. Pored toga, luka bi bila korisna polazna tačka za dejstva po glavnim putevima i železničkim prugama na istočnoj obali. (Odatle je potekla i ideja o blokadi Vonsana.)

Smit je verovao da bi se neprestanim danonoćnim bombardovanjem s mora izloženog saobraćajnog sistema severoistočne Koreje, pri lepom i lošem vremenu »...moglo postići zaustavljanje 75% do 80% saobraćaja, a sigurno bi se jako usporio i promet«.

Smit je bio uveren da pomorske snage mogu ne samo da sve više približe obali blokadnu liniju (što je bio glavni zadatak ratne mornarice), već i da znatno doprinesu prekidanju kopnenih komunikacija (sporedni zadatak pomorskih snaga).



Sk. 16 — Nepokretna blokada (»Blokada Zickrig«)

Kada su se snage Ujedinjenih nacija povukle iz Hungama da bi se prikupile i ponovno snabdele za preduzimanje nove ofanzive, neprijatelj je bio u neizvesnosti, jer nije znao kako će blokadne snage američke ratne mornarice napadati njegove izložene obalske komunikacije.

Postojalo je pet mogućnosti napadanja. Prvi način bili bi desantni prepadi i demonstracije. Posle desanta kod Inčona, septembra 1950., neprijatelj je dobro shvatio da pomorski desant može biti odlučan i opasan napad. Sve do kraja rata neprijatelj je bio vrlo osetljiv na to i podozrevao je da bi sličan munjeviti napad mogao da se ponovi u svako doba i na svakom mestu.

Korišćenjem neprijateljske osetljivosti na pomorske desante, preduzete su mnoge demonstracije te vrste, od kojih je prva izvedena noću 30/31. januara 1951. godine na istočnoj obali, u blizini Kansonga.

Kontraadmiral Smit osmatrao je sa štabnog broda »Diksi« diverziju koja se sastojala od bombardovanja obale i razminiranja kao pri stvarnoj pripremi desanta; američki desantni brodovi »Montegju«, »Seminoul« i nekoliko desantnih brodova za tenkove simulirali su desantne radnje.

Deset dana kasnije, 10. februara 1951. godine, planiran je drugi lažni desant u području Inčona. Pripreme je počeo »Misuri« 8. februara artiljerijskom vatrom, ali su dalja dejstva obustavljena zbog brzog napredovanja kopnenih snaga Ujedinjenih nacija (angažovane u to vreme u ograničenoj ofanzivi pod imenom »Operacija Tanderbolt« — *Thunderbolt*)*, a one su obuhvatom naterale neprijatelja da evakuiše područje Inčona. (Naknadno posmatrajući ovu situaciju izgleda sigurno da je mogućnost za novi desant kod Inčona ubrzala evakuaciju neprijatelja.)

Drugi način napadanja izložene obale koju je neprijatelj zaposeo, sastojao se u iznenadnim dejstvima jedinica komandosa i gerilaca, kao što je, na primer, bio napad južno od Čongdžina 7. aprila 1951. godine. Pod komandom admirala R. E. Hilenkotera, uz vatrenu podršku krstarice

* Munja. — Prim. prev.

»Sent Pol«, razarača »Volas L. Lind« (*Wallace L. Lind*) i »Mesi«, sa desantnog broda »Fort Merien« i brzog transportera »Begor« iskrcano je 250 ljudi iz sastava 41. samostalnog puka britanskih mornaričkodesantnih jedinica sa zadatkom da 8 nm južno od Čongdžina razruše železničku prugu u blizini obale. Minolovci »Inkredibl«, »Ospri«, »Četirer« i »Mergenser« razminirali su obližnju uvalu uz podršku broda za spasavanje »Grasp«. Nije bilo nikakvog otpora. Eksplozivom je razrušeno 30 m pruge, obližnji tuneli i železnički nasip do dubine od 4,5 m.

Sličnim prepadima neprijatelj je uznemiravan do završetka rata (jedan od rezultata tog prepada bio je u tome da se raširi ideja kako je idealno izvoditi takve prepade helikopterima).

Treći način na koji je izloženost obale iskorišćavana protiv neprijatelja, obuhvatao je blisku blokadu luka.

Sredinom februara počela je danonoćna bliska blokada Vonsana (ta istorijska blokada prikazana je u XII glavi: »Opsada Vonsana«). I Songdžin je osetio težinu bliske pomorske blokade koju su 8. marta počeli američka krstarica »Menčester«, razarači »Evans«, »Speri« i holandski razarač »Evertsen«. Još kasnije, 20. aprila, blokirana je i luka Hungnama.

Četvrti način napadanja na izložene delove obale neprijatelja razvio se na svakom kraju pomorskog dela fronta kopnene vojske. Do kraja rata američka brodska artiljerija dejstvovala je vatrom na oba krila fronta. U mnogo slučajeva ta vatra bila je od presudne važnosti i odlučujuća u lokalnim razmerama.

(Svake večeri pre sumraka, kopnene snage Ujedinjenih nacija vršile su izviđanja duž linije fronta da bi otkrile koncentraciju neprijateljskih trupa, položaje oruđa i skladišta materijala. Izveštaji pešadijskih patrola prikupljeni su i dostavljeni brodovima za vatrenu podršku krila fronta sa zahtevom da svakog časa ispale izvestan broj metaka na odabrane ciljeve.)

I konačno, izložena obala neprijatelja osećala je neprekidnu oštrinu bombardovanja na svakoj tački značaj-

noj u vojnem pogledu. Da je to bombardovanje s mora smetalo neprijatelju fizički i psihički, potvrdilo se i po stalnom porastu neprijateljeve obalske artiljerije radi odbrane.

Bojni brod »Nju Džersi« ponovno je stupio u borbu 20. maja 1951. godine. To je bio drugi od 4 upotrebljena bojna broda (»Viskonsin« — Wisconsin je bio treći, »Ajo-va« četvrti) u vodama Koreje.

Vatreno krštenje »Nju Džersija« posada je zapamtila. Posle bombardovanja Kansonga brod je 20. maja krenuo za Vohsan da učestvuje u njegovoj blokadi. Tu je 22. maja dobio jedan pogodak, a drugo zrno bilo je bliski promašaj. Zrno koje je pogodilo brod udarilo je u topovsku kulu broj jedan, pričinivši manju štetu, dok je od eksplozije bliskog promašaja pогинuo jedan čovek a ranjena su trojica koja su bila nezaštićena na nadgrađu.

Stoti dan blokade Vonsana, Hungnama i Songdžina je prošao, a vatra neprijatelja postajala je tačnija, jača i upornija. Početkom jula fregata »Evret« (Everett) dobila je pun pogodak koji je pričinio malo materijalne štete ali je ubio jednog čoveka i ranio sedam ljudi. Sa krstarice »Helina« stigao je izveštaj da je ispalila desethiljaditi metak u ovom ratu, a »Brinkli Bas« (Brinkley Bass) izvestila je da je ispalila 3.315 metaka samo za 2 nedelje.

Tako je upotreba pomorskih snaga na korejskom račtu stalno rasla.

Smena komandanta i prelazak na pozicijska dejstva

Pri kraju zime i u prvim prolećnim mesecima 1951. godine odigrao se niz sukoba između kopnenih snaga Ujedinjenih nacija i Kine. Snage Ujedinjenih nacija počele su 25. januara 1951. godine prvu ograničenu ofanzivu, »operaciju Tanderbolt«. Pomorske snage pojačale su patroliranje u neposrednoj blizini čitave zapadne obale i izvele su, uz to, dopunske vatrene zadatke za podršku ofanzive. U prva dva dana bilo je samo slabijeg otpora kineskih predstraža. Snage Ujedinjenih nacija napredovale su 24 do 32

km bez ozbiljnijih teškoća do položaja severno od Suvona, Inčona i Jojua. Početkom februara neprijatelj je preuzeo nekoliko protivnapada da bi odbranio Seul. Napredovanje snaga Ujedinjenih nacija razvilo se u ofanzivu velikih razmera. Avijacija sa nosača aviona podvrgla je neprijatelja stalnom bombardovanju razornim i napalm-bombama, i uspostavila potpun nadzor nad svim prelazima preko reke Han.

Neprijatelj je 10. februara iznenadno nestao s fronta. Do mraka aerodromi Inčona i Kimpoa bili su ponovno u rukama snaga Ujedinjenih nacija, a takođe i industrijska četvrt Seula na južnoj obali reke Han.

Na centralnom sektoru počela je »operacija Raundap« (*Roundup*)*, i ovde sa ciljem da se nanesu jači gubici neprijatelju.

Ofanziva je počela 5. februara i prva tri dana trupe Ujedinjenih nacija u svom kretanju nisu naišle na veći otpor. Veći kineski protivnapad razvio se noću 11/12. februara kad je neprijatelj masovno napao i primenio takтику infiltriranja. I pored izvesnog gubitka zemljišta, snage Ujedinjenih nacija već su znale da upotrebe svoju pesnicu. Glavna linija odbrane nije probijena, a neprijatelju su naneti teški gubici. Do 19. februara napredovanje neprijatelja na centralnom sektoru zaustavljen je.

Osma armija je 21. februara preuzeala još jednu ograničenu ofanzivu, poznatu pod imenom »operacija Kiler« (*Killer*)**. Kao što pokazuje i samo ime, cilj je bio da se uništi što više neprijateljskih snaga. Pošto je 1. mornaričkodesantna divizija razbila neprijatelju zaštitnicu, trupe su napredovale prvih nekoliko dana do 16 km dnevno, a 24. februara 1. divizija zauzela je visoke koji su dominirali Hoengsongom. Neprijatelj se povukao na celom frontu u dužini od 97 km, pretrpevši ozbiljne gubitke.

Dok je »operacijom Kiler« likvidirana kineska izbočina, na centralnom delu fronta preuzeta je, početkom marta, druga ograničena ofanziva u području istočno od

* Okruženje. — *Prim. prev.*

** Uništavač. — *Prim. prev.*

Seula, nazvana »operacija Riper« (*Ripper*)^{*}; njen cilj bio je obuhvat neprijateljskih snaga tako da ih natera da napuste glavni grad Seul. Uprkos neprijateljskim protivnapadima, patrole južnokorejske 1. divizije ušle su u Seul rano izjutra 15. marta, i našle da u njemu skoro nema neprijateljskih trupa. Seul je za devet meseci rata četiri puta prelazio iz jednih ruku u druge.

Krajem marta snage Ujedinjenih nacija ponovno su se približile na celom frontu 38. paraleli. Glavna komanda neprijatelja nije uzela u obzir predlog Makartura od 23. marta da se obustave neprijateljstva i da se pregovara o primirju na bojištu.

Prvih dana aprila 8. armija doprla je bliže neprijateljskom glavnому području snabdevanja i prikupljanja u »gvozdenom trouglu« (*Iron Triangle*) između Čorvona, Kumhvaa i Pjongjanga. Na centralnom sektoru razvila se veća bitka za veštačko jezero Hvačona.⁸ Mornaričkodesantne jedinice ušle su u grad 18. aprila.

Sredinom aprila postalo je jasno da neprijatelj priprema veliku ofanzivu. Već više nedelja izviđačko vazduhoplovstvo izveštavalo je o veoma velikim transportima u pozadini neprijatelja koji su se kretali u pravcu juga. U blizini fronta otkrivan je sve veći broj novih neprijateljskih jedinica. Cenilo se da južno od reke Jalu ima više od 70 neprijateljskih divizija. General Džejms Van Flit rekao je autorima ove knjige: »Ja sam stigao u Koreju da preuzmem komandu 8. armije svega 8 dana pre kineske-ofanzive koja je počela 22. aprila. Na Dalekom istoku svi su govorili o predstojećoj kineskoj ofanzivi, a poneki i sa malo straha. Meni je čak predložen plan u kojem je stajalo da kad neprijatelj udari, snage Ujedinjenih nacija treba da se povuku 16 km. Ja sam rekao ne. Nećemo napustiti Seul. Svojim komandantima divizija i korpusa govorio sam da se pripreme za borbu i da ćemo napadača poksiti. Na zapadu Koreje, u području Seula, zemljiste je bilo otvoreno i prilično ravno. Mi smo poznavali taj teren. Go-

* Rastezač. — *Prim. prev.*

⁸ Vidi odjeljak »Napad na branu Hvačon«, VIII glava.

vorio sam svojim komandantima divizija i korpusa da nikada neće naći zgodnije bojište za uništavanje neprijatelja.

Propustio sam prvu priliku posle početka ofanzive od 22. aprila. Posle tri ili četiri dana znao sam da je neprijateljski napad organizovan prilično plitko i da nema dobru pozadinsku podršku. Kineska armija nije bila pokretna armija. Zato je trebalo da imam prikupljene rezerve i da udarim. No, tada sam pogrešio.

Ali za naredni kineski udar, 16. maja, sve sam premio. Posle tri dana naredio sam protivnapad u pravcu „Gvozdenog trougla”, na čelu s 1. mornaričkodesantnom divizijom i 2. pešadijskim pukom.

Odredio sam 1. mornaričkodesantnu diviziju i delove korejskih mornaričkodesantnih snaga za uzastopne dužobalske desantne skokove na istočnoj obali, koji su, skoro isključivo, bili prevoženja i iskrcavanja. U to vreme istočna obala nije bila jako utvrđena i posednuta snagama za odbranu, i mi smo lako izvodili desante na njoj. Ratna mornarica mogla je da nas iskrca na kopno i da nas tamo podržava tokom napredovanja. Mogli smo da napredujemo brže od neprijatelja.

Ovim desantima Kinezi nisu mogli da se suprotstave. Nisu bili dovoljno pokretni za to. Kineske armije nisu znale šta je brz pokret; nije bilo sistema komunikacija a nisu imali ni pozadinske podrške.

U stvari, postojale su samo dve armije u istoriji sveta koje su bile u stanju da u svakom trenutku krenu bilo kojim pravcem. To su američka i nemačka.

Tako smo mi, juna 1951. godine, savladali Kineze. Oni su definitivno otišli. Bili su u očajnom stanju. Zadnjih nedelja maja meseca zarobili smo više od 10.000 kineskih vojnika.

Samo malo vremena iza toga neprijatelj je zatražio primirje.

Tada smo primili naređenje da dalje ne napredujemo.«

U svim ovim silnim borbama na kopnu u proleće 1951. godine 1. mornaričkodesantna divizija bila je u prvim linijama fronta, a često i u prethodnici. Iako nije imala uza se svoj vazduhoplovni puk i lišena ubičajene neposredne podrške iz vazduha, ona je pobrala nove lovorike svojom ofanzivnošću i upornošću.

Treba kratko opisati dva događaja iz ovog perioda koji su, mada bez direktnе veze s pomorskim dejstvima u korejskom ratu, imali veliki uticaj na pomorsko ratovanje u zadnje dve godine rata.

Prvi od tih događaja bila je smena generala Daglasa Makartura.

Dok su snage Ujedinjenih nacija imale neospornu prevlast na moru i u vazduhu, a osvežene kopnene snage napredovale pod ofanzivnim rukovodstvom generala Ridžveja i Van Flita, mnogim vojnim komandantima u Koreji postalo je jasno da se, pod postojećim uslovima, ne može postići rešenje i da nailazi zastoj. Bilo je očigledno da Kinezi nisu mogli ostvariti cilj kojim su se često hvalili — da će snage Ujedinjenih nacija saterati u more. Ali u komandi snaga Ujedinjenih nacija bilo je jasno da, ako se borbe буду i dalje ograničavale samo na Korejsko poluostrvo, i ako se ne preduzmu mere da se uniše kineska borbena moć i snabdevanje na drugom mestu, onda se, takođe, neće postići cilj Ujedinjenih nacija da se Koreja silom ujedini.

Nije cilj ove knjige da se upušta u diskusiju o okolnostima zbog kojih je smenjen general Makartur. Za studiju pomorskog rata u Koreji dovoljno je reći da je Makartur bio ubeđen da se pobeda u Koreji može postići samo proširenjem vojnih operacija *van* granica Koreje, i to, kako je pisao autorima ove knjige, — »protiv nervnog centra kineske moći za održavanje operacija u Koreji«.

Međutim, 11. aprila 1951. godine general Ridžvej zamjenio je generala Makartura kao glavni komandant snaga Ujedinjenih nacija.

Drugi događaj koji je uticao na pomorsko ratovanje iskrisnuo je 23. juna 1951. godine kad je sovjetski delegat

u Ujedinjenim nacijama Jakov A. Malik predložio da protivničke strane počnu pregovore za prekid vatre. General Ridžvej predložio je da pregovori počnu na holandskom bolničkom brodu »Jutlandija«. Osam dana kasnije protivnik je prihvatio predlog, ali je nastojao da se pregovori povedu u Kesongu između 10. i 15. jula.

Stvarni pregovori o primirju počeli su 8. jula. Šef delegacije Ujedinjenih nacija bio je viceadmiral Džoj, komandant pomorskih snaga Dalekog istoka. Drugi delegat iz RM SAD bio je kontraadmiral Arli Berk.

Kombinacija ova dva događaja — Makarturova smerna i početak pregovora o primirju — imala je za posledicu da su borbe zastale. Posle toga na kopnu se prešlo na pozicijsko ratovanje tako da su obe strane preuzimale samo lokalna i ograničena dejstva koja su malo uticala na situaciju. Sredinom juna front se stabilizovao uglavnom na liniji Munsan—Kosong. Elastičnost i pokretljivost koje su pomorske snage omogućavale kopnenim snagama nije dočarala dalje u obzir. Nije više bilo prilike da se iskoristi vatrena moć i pokretljivost armija Ujedinjenih nacija.

Od tada američka ratna mornarica morala je da se naredne dve godine zadovolji izvršenjem sporednih zadataka.

Grubi rezultati dejstva površinskih brodova u prvoj godini rata od 25. juna 1950. do 30. juna 1951. godine

Objekti	Uništeno	Oštećeno
Avioni	2	—
Skladišta municije	11	3
Artiljerijski položaji	128	52
Mostovi	31	125
Gradevine	311	300
Džunke i sampani	213	147
		+ 9 zaplenjenih
Mitraljeski i bacački položaji	33	15
Mine	700	—
Motorni čamci	22	6
Bunkeri	12	9
Patrolni brodovi	3	—
Kopnene mine	83	—

Objekti	Uništeno	Oštećeno
Vagoni	74	101
Skladišta	22	16
Tenkovi	9	3
Koncentracije trupa	12	476
Izbačeno iz stroja vojnika	2150	(napadnuto)
Kamioni i druga vozila	134	64
Magacini	33	46
(Ratni zarobljenici 537)		

Druga godina rata

Komandanta Operativnog odreda 95, kontraadmirala Smita, smenio je 20. juna 1951. godine kontraadmiral Dajer. Ta smena nije bila ni u kakvoj vezi s činjenicom da se pet dana iza toga navršila prva godina korejskog rata. I pored godišnjice, dejstva ratne mornarice potrajala su još 25 meseci. Dajer je smatrao da ta dejstva ne samo što treba da se nastave, nego i da se pojačaju. Ukoliko je ratna mornarica više uspevala da sa mora pogoda neprijatelja na kopnu i da ga dovede u nezgodne situacije, utoliko su bili bolji izgledi za uspeh u pogadanjima za pregovaračkim stolom.

Borbeni duh

Pomorski rat u Koreji bio je povoljno područje na kojem su se mogli naročito komandanti razarača istaći ispoljavanjem inicijative i veštine komandovanja i onom osobinom koju je admiral Dajer nazivao »borbenim duhom«. Naročito posle početka pregovora za primirje, zadatak u blokadi mogao je biti monotono patroliranje ili dejstvo puno aktivnosti, što je zavisilo od inicijative i borbenosti komandanta.

Brodovi u patroli imali su specifične zadatke trebalo je održavati blokadu, sprečavati ribarenje i obalnu plovidbu, vršiti razminiranje i spasavanje i podržavati osvojene otoke. Komandanti koji su bili istovremeno i komandanti sastava, imali su i dodatne dužnosti komandovanja. Od njih se zahtevalo da pravilno rasuđuju pri proceni si-

tuacije, da pravilno raspodele dodeljene snage, naprave dobar plan popune i snabdevanja brodova, a takođe i da se dobro bore. Te dužnosti i zadaci mogli su se izvršavati službeno ili dovitljivo i borbeno.

Po admiralu Dajeru: »Koreja je bila prilika da se otkriju i pokažu oni komandanti koji su imali borbenog duha. Pomorski oficir koji, inače, može biti veoma istaknut kao najbolji tehničar, pomorac ili administrator u ratnoj mornarici, ne mora, istovremeno, da ima i one naročite osobine borbenosti i ratobornosti kojima se odlikuje pravi pomorski oficir. Činjenica je da samo mali broj vojnih komandanata ima tu unutrašnju vatrnu i ljubav za borbu koja je oduvek, po tradiciji, važna za uspeh naše ratne mornarice. Pomorski rat duž korejskih obala pružao je komandantima brodova priliku da pokažu, raspolažu li oni ili ne takvim borbenim duhom.«

Po mišljenju admirala Dajera, mnogi od njegovih brodova ispoljili su borbeni duh, postižući više nego što se od njih očekivalo. Tipično je takav bio razarač »Stikel« (*Stickell*). Brod je 16. maja 1951. godine dodeljen Severnoj patroli (jedinica 95.22) pred Songdžinom. Njegov komandant postao je 24. maja komandant plovne jedinice.

»Smatrao sam« — izjavio je komandant — »da je najefikasniji način za prekid obalske železničke komunikacije ako srušim neki železnički most koji se mogao dobro osmatrati sa mora, a zatim da takvo stanje dalje održavam. Za rušenje sam izabrao mali most između 2 tunela južno od Songdžina. Da bi uštedeo municiju i povećao tačnost gađanja, kanadski razarač »Nutka« razminirao je svojim motornim čamcima i malom čamčanom minolovkom prolaz unutar izobate od 180 m, sve do 2.250 m od obale. Posle toga »Stikel« je uništio most gađanjem iz jednog oruđa.«

Tako je počeo »boj za most« koji se nastavio do 28. juna.

Severnokorejci su odmah počeli s opravkama, upotrebljavajući za stubove skele od železničkih pragova, ali opravke su ometane danonoćnim gađanjem tempirnim

granatama s obližnjih brodova koji su održavali blokadu.⁹ Svaka 2—3 dana, kad su opravke izgledale već pri kraju, razarač »Stikel«, uz vatrenu podršku brodova iz sastava 95.22, približio bi se razminiranim kanalom obali, i pošto bi vatrom topova kalibra 40 mm neutralisao vatrene položaje topova na obližnjim brežuljcima, razrušio bi izgrađeni stub.

Kad su vatrom sa »Stikela« nekoliko puta razrušeni opravljeni delovi mosta, neprijatelj je odustao od pokušaja da opravi stub, a pošto nije mogao zbog terenskih teškoća da izgradi obilazak, počeo je s mukom da ispunjava deset metara duboku jarugu, stalno uznemiravan vatrom sa brodova iz blokade.

»Stikel« je 14. juna sa dva mala sampana iskrcao grupu južnokorejskih vojnika u područje opsednutog mosta. Uhvaćena su dva zarobljenika, ali je jedan izgubljen kad se pri povlačenju jedan od sampana prevrnuo od dejstva eksplozije mine iz bacača koja je pala u njegovu neposrednu blizinu.

Preživeli zarobljenik izjavio je da je bio rukovodilac grupe za opravke, koja je dovedena iz nekog grada u blizini mandžurske granice radi opravke mosta. On je, takođe, otkrio da je njegova grupa ceo put proputovala vozom ali da su sada mnogi vozovi zadržani po tunelima čekajući da se most kod Songdžina popravi. Idućeg dana zarobljenik je pokazao razne stvarne i lažne vatrene položaje topova u tom području, kao i policijsku stanicu u selu južno od Songdžina, koja je uništena artiljerijskom vatrom.

Blokadni brodovi uspeli su da još dve nedelje održe prekid na pruzi. Konačno, kad je jaruga preko koje je išao most skoro ispunjena kamenjem i zemljom, »Stikel« je odabrao drugi most nedaleko od Songdžina, prema severu, i tu je počeo opet novi ciklus rušenja, opravki i ponovnih rušenja.

⁹ O sličnom poduhvatu pomorskog vazduhoplovstva vidi odeljak »Borba u Karlsonovom kanjonu«, VIII glava.

»Oko 15 vojnika južnokorejskih mornaričkodesantnih jedinica i jedan poručnik korejske ratne mornarice koji je govorio engleski« — izjavio je komandant »Stikela« — »pružali su nam odlične mogućnosti za izvođenje prepada na obalu, pored svakodnevnih vatreñih prepada i bombardovanja Čongdžina. Treba odati veliko priznanje hrabrim korejskim vojnicima koji su, po nekoliko noći svake nedelje, odlazili s oduševljenjem u akcije na neprijateljevu obalu. Poneki put odlazili bi na obalu po gustoj magli, vodeni radarom, a drugi put pri jasnoj mesečini naoružani puškama i automatima „brauning“, noseći ručne bombe i više kutija s municijom. Njihova otkrića i napredovanja mogli su uvek da se prate po dejstvu streljačkog oružja.

Jednom prilikom, posle izviđanja u području Čuurongjanga, južno od Čongdžina, brodski desantni odred javio je da se na obali nalazi nekoliko velikih sampana oklopljenih s unutrašnje strane teškim železnim pločama. Pošto je i obaveštajna služba javljala da neprijatelj planira da upotrebom oklopljenih čamaca ponovno zauzme otoke koje su držale naše snage u luci Vonsana, planirali smo da prvom zgodom uništimo te čamce.

Dve noći kasnije „Stikel“ je uplovio u Kjodžo-van jedan čas pre zalaska sunca, spremam da uništi sampane artiljerijskom vatrom. U toku približavanja odabranom vatreñom položaju, na radaru je otkriven cilj za koji je ustavljen da je neki veliki motorni jedrenjak koji se spašavao bežanjem u reku Čuurongjang. Otvorili smo vatru na 9.100 m a pogodili smo ga na 7.700 m, baš kad je uploviljavao u reku. Jedrenjak je planuo od pramca do krme, nasukao se na obalu i goreo cele noći. Zarobljenici koje smo kasnije pohvatili izjavili su da je jedrenjak prevozio oružje, gorivo i materijal, a da je posada pripadala severnokorejskoj ratnoj mornarici.

Potražili smo ponovno oklopljene sampane.

Došavši naspram njih do izobate od 180 m, otkrili smo da je neposredno gađanje onemogućeno jer su sampani bili zaklonjeni velikim stenama. Odlučio sam da iskracam korejske vojнике mornaričke pešadije, a da se povu-

čem dok ne padne mrak i da im pružim artiljerijsku podršku ako bude potrebno.

Brodski motorni čamac pod komandom jednog poručnika korvete koji je bio i osmatrač gađanja brodske artiljerije, napustio je brod na 7.200 m od obale, tegleći sampan na vesla pun korejskih vojnika. Na 900 m od odabrane tačke iskrcavanja, sampan je odrešen da bi nastavio put sam, a grupa osmatrača sa motornog čamca pripremila se za akciju.

Kad se sampan približio obali dospeo je pod vatru streljačkog oružja s obližnjih stena, ali vatrom koju smo otvorili sa broda, po pozivu osmatrača, ubrzo smo poterali branioce i čamac je pristao neoštećen.

Desantni odred vojnika našao je tri velika oklopljena sampana i uništio ih ručnim bombama pre nego što ga je bacačka vatra iz obližnjeg sela naterala da potraži zaklon. Osvetljavanjem bojišta sa „Stikela“, osmatraču iz motornog čamca omogućeno je da odredi položaj neprijateljskog bacača. On je ubrzo učutkan, čime je desantnom odredu omogućeno izvlačenje bez gubitaka pod zaštitom vatre brodske artiljerije.«

Akciju druge vrste izveo je desantni odred sa »Stikela« noću 14/15. juna kad je komandant sastava odlučio da zauzme jedno od neprijateljskih Jondo ostrva, 18,5 km severistočno od Čongdžina. Odred korejskih vojnika iskrcan je iz dva sampana na tački najbližoj izobati 180 m. I ovog puta motorni čamac razarača teglio je sampane u blizinu obale. Odred se iskrcao neopăženo na jedini nastanjeni otok. Nije bilo lokalnog otpora. Od domaćeg stanovništva dobijeni su značajni obaveštajni podaci. Oni su izjavili da službena delegacija Severne Koreje treba da poseti otok sledećeg dana.

»Naredio sam da brodski desantni odred ostane na otoku da bi pozdravio dostojanstvenike«, rekao je komandant sastava.

»Na nesreću, kretanje „Stikela“ u blizini Jondo ostrva, mora da je pobudilo sumnju kod neprijatelja da nešto nije u redu, jer se očekivana poseta nije ostvarila.«

Pri napuštanju vojišta, »Stikel« je 29. juna primio od komandanta 7. flote ovu depešu:

»S velikim interesovanjem pratio sam dejstva „Stikela“ u Sondžinu zadnje 2 nedelje. Neprijatelj će zapamtiti posledice vaše borbenosti i inicijative. Zadatak ste vrlo dobro izvršili.

Viceadmiral Martin.«

Novi komandant 5. divizije krstarica, admirал Berk, iskrcao se 29. juna 1951. godine na kopno na istočnoj obali u blizini Pohanga da bi, kao gost komandanta 8. armije, general-potpukovnika Van Flita, prisustvovao manevrima trupa Južne Koreje. Van Flit je pozvao Berka da džipom podu do određenog područja, no Berk je predložio helikopter, kao brže sredstvo, kojim se lakše putuje, a predložio je Van Flitu i da se posle vrate na krstaricu »Los Andžilis« (*Los Angeles*) na sladoled.

Kad se oko 15.35 časova helikopter približio krstarici »Los Andžilis«, točkovi su zakačili mrežu za spasavanje, broj obrtaja rotora se smanjio, a helikopter tresnuo na rep, izbacivši oba putnika bez ceremonija ali i bez povreda na palubu.

»Pošto je helikopter izbačen iz upotrebe« — pričao je general Van Flit — »nastalo je pitanje da se vratim na kopno. Berk je rekao da treba da se vratimo čamcem. Tako smo i učinili i bilo je sve u redu, ali tek dugo iza toga ja sam saznao da komandir čamca nije imao iskustva za vožnju pri valovitom moru i da je Berk lično preuzeo upravljanje čamcem i sam pristao uz obalu.«

Bojni brod »Nju Džersi« bio je na vatrenom položaju 12. jula skupa sa razaračem »Leonard F. Mejsn« (*Leonard F. Mason*). Toga dana vatrom s bojnog broda ubijeno je 129 neprijateljskih vojnika. Brod se 18. jula vratio u Vonsan da bi započeo s intenzivnim bombardovanjem po planu »operacija Kik of« (*Operation Kick-Off*).^{*} Posle toga brodovi su danima i nedeljama gadali poznate i verovatne vatrene položaje neprijateljske lučke odbrane

* Izbacivanje iz stroja. — Prim. prev.

Vonsana tempirnim i razornim granatama s vremenskim upaljačima.

Naredba o zabrani ribarenja sprovedena je u vodama severoistočne Koreje strože nego ikada. Minolovac »Karmik« uništio je 6. avgusta četiri ribarska sampana u blizini Čongdžina i zarobio njihovih 13 ljudi posade. Eskortni razarač »Viljem Siverling« (*William Seiverling*) osam dana kasnije zaplenio je još devet ribokradica pred Tančonom, a 19. avgusta i minolovac »Tomson« zaplenio je dva ribarska čamca kod Tančona.

Demonstracija kod reke Han

Kad su 26. jula 1951. godine delegacije za primirje u Kesongu počele natezanje oko utvrđivanja vojne demarkacione linije, koje će se oduziti četiri meseca, počela je i nova pomorska demonstracija na reci Han.

Razlog za uspostavljanje te specijalne patrole bio je da se opovrgne tvrđenje koje je neprijatelj odmah izneo za pregovaračkim stolom, da se prostor 518 km² južno od 38. paralele i zapadno od reke Imdžin, uključivši i poluotok Ongdžin, nalazi pod njegovom vlašću.

U stvari, u tom prostoru patrolirale su gerilske snage Ujedinjenih nacija. Dalje, pošto je grad Seul ležao na glavnom toku reke Han, bilo je važno osigurati sporazumom o prekidu vatre da pomorski prilazi Seulu ne ostanu pod kontrolom neprijatelja.

Zbog toga se smatralo hitnim i razumnim da se jasno pokaže neprijatelju da se to važno područje nalazi u rukama Ujedinjenih nacija.

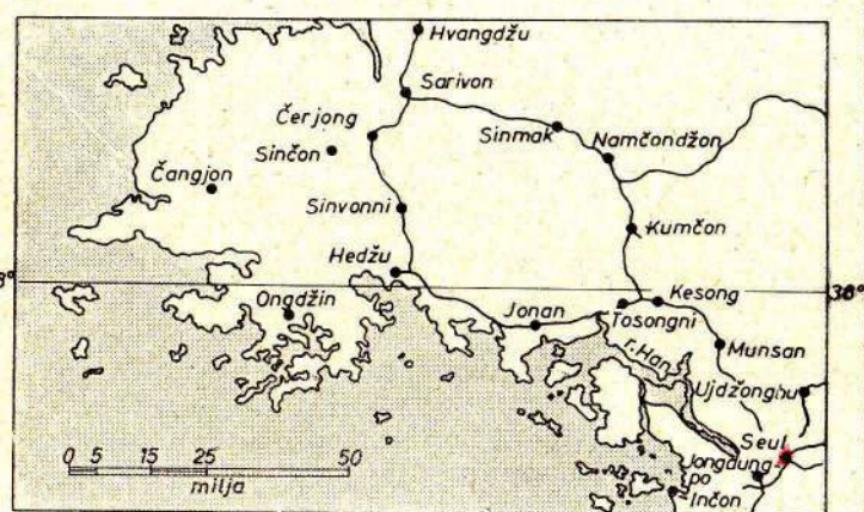
Krstarica »Los Andžilis« uplovila je, stoga, 28. jula u razminirano područje kod Hedžu-mana da bi bombardovala položaje neprijatelja na frontu, uz osmatranje iz vazduha. Neprijatelj je bio iznenaden; očigledno nije uzeo u obzir da bi tako veliki brod mogao da uplovi tako daleko u te plitke vode zaprečene minama, da bi dejstvovao vatrom brodske artiljerije po liniji fronta. Krstarica »Los Andžilis« ispalila je 44 granate kalibra 203 mm i 66 kali-

bra 127 mm po neprijateljskim položajima na frontu i dobila pohvalu za dobro izvršenje zadatka.

Admiral Dajer, čiji je zadatak bio da isplanira njen izvršenje, rekao je: »Operacija Han bila je veoma težak pomorački zadatak. Reka Han je isto što i reka Jangce, samo u manjoj meri, a njen tok ima brzinu od 7 do 18 km/čas. Plovni put naglo skreće s jedne obale reke ka drugoj. Reka nema nikakvih navigacijskih oznaka, a razlika između plime i oseke iznosi 3,5 do 7,5 m.

Prvo što smo morali preduzeti bilo je premeravanje plovног puta. Rad na premeravanju izveli su veoma dobro i energično navigatori sa britanskih fregata.

Američka ratna mornarica dala je plovke, sidra i tegljače za njihovo postavljanje.



Sk. 17 — Područje demonstracije kod reke Han

Premeravanje je vršeno motornim čamcima, koji su mogli da rade samo ograničeno vreme, uglavnom, pri mirnijoj vodi, u prelazu od struje oseke na struju plime i obratno, jer u drugo vreme njihova brzina od 6 do 8 čvorova bila je jednaka ili manja od brzine vodene struje.

Radove su redom izvodili: motorni čamci za premeravanje, mali minolovci, tegljači sa plovima i fregate. Napredovali smo brzinom od 5 km dnevno dok nismo stigli do otoka Kjodonga.

Moram odati priznanje ratnim mornaricama V. Britanije i Britanske Zajednice Naroda za hrabrost, upornost i visoki stepen pomoračke veštine koje su pokazali pri izvršenju ovog zadatka.

Kada su stigli do otoka Kjodonga, uredili smo tamo sidrište i počeli dejstva vatrom brodske artiljerije po neprijatelju.

Premeravanja su tada nastavljena prema zapadu i istoku. No, jedini plovni put koji nam je odgovarao bio je onaj prema zapadu, severno od otoka Kjodonga, pa kod rta Insona prema severu, a odatle dalje na istok.

Čim smo se pojavili severno od otoka Kjodonga, neprijatelj je počeo da postavlja baterije kod rta Ajanga i na ušću reke Jesong.

Od Jenana do Kesonga postojala je železnička pruga, a preko reke Jesong išla je skela na kojoj je promet bio veoma živ. Da bi je mogle držati stalno pod artiljerijskom vatrom, fregate su morale doći do ušća reke Jesong. Neprijatelj, međutim, postavljao je noću mitraljeze i bacače u pirinčanim poljima, pa kad bi ujutro došle fregate, otvarao je na njih vatru i razvila bi se bliska borba.«

Dajer je baš bio na australijskoj fregati »Merčison« (*Murchison*) na obilasku ušća, 28. septembra 1951. godine, kad se razvila osobito žestoka borba.

»Oko 16 časova — zabeležio je komandant fregate — »neočekivane baterije topova kalibra 75 mm i 50 mm i bacači otvorili su na nas vatru sa severne obale reke Han. Mi smo usidrili brod i čekali da nas struja okreće kad je prvi bacač opalio.«

Australijska fregata digla je sidro i povukla se gađajući svim oruđima. Brdski topovi kalibra 102 mm postigli su nekoliko pogodaka i učutkali neprijateljsko protivdejstvo.

Ova demonstracija na reci Han trajala je do 27. novembra 1951. godine, kad su se pregovarači sporazumeli o privremenoj liniji na kojoj će se obustaviti vatrica.

Za spornu teritoriju poznato je da je u rukama Ujedinjenih nacija.

Vatra brodske artiljerije na krilu fronta

Septembra 1951. godine na istočnom krilu fronta nekoliko ratnih brodova imalo je prilike da pokaže svoju artiljerijsku moć. Krstarica »Los Andželis« je od 3. do 4. septembra gađala svim baterijama trupe i artiljerijske položaje neprijatelja u blizini Kodžoa. Utrošeno je 197 granata kalibra 203 mm i 123 granate kalibra 127 mm. Artiljerijska osmatračka grupa, koja je i upravljala vatrom na kopnu, izrazila se pohvalno o gađanju:

»Mnogo gubitaka kod neprijatelja. Osmotrene eksplozije sa znatnim dimom i požarom koji se širio... Granate su obasipale neprijateljske vojnike koji su počeli da beže u unutrašnjost. Pogoci su padali između njih. Jednom prilikom vojnici su počeli da beže preko nekog brežuljka, a kad su stigli na vrh, serija granata kalibra 203 mm eksplodirala je na 8 m iznad njihovih glava... Vaša vatra uništila je najmanje 3 topovska položaja i prouzrokovala nebrojene gubitke.«

Bojni brod »Nju Džersi« imao je prilike da dejstvuje na krilu fronta u nekoliko mahova od 23. septembra do 3. oktobra 1951.¹⁰ Artiljerijska osmatračka grupa koja je osmatrala njegovu vatu ovako je objasnila dejstvo:

24. septembra: »... 27 granata kalibra 406 mm ispaljeno je s dobrim uspehom na kote 1190 i 951. Mnogi bunkeri su uništeni, drugi otkriveni, a neprijatelj je pretrpeo mnoge gubitke...«

2. oktobra: »... u 4 vatrema zadatka ispaljeno je 136 granata na kote 802 i 951. Osmatrači iz vazduha i zarobljenici iz-

¹⁰ »Nju Džersi« je vatrom podržavao 1. mornaričkodesantnu diviziju. Njegova podrška zatražena je preko komandanta 10. korpusa koji je, po nadležnosti, zatražio tu podršku od komandanta 8. armije, a ovaj je to prosledio komandantu 7. flote. U to vreme svaki put kad je bila potrebna brodska artiljerijska podrška trebalo je podneti poseban zahtev. Uz zahtev trebalo je priložiti obrazloženje i spisak ciljeva na koje će se otvoriti vatra.

vestili su da je nabrojano 25 uništenih bunkera, a ocenjeno je da ih je uništeno još 45; ubijeno 200, ranjeno 400...«

3. oktobra: »...Nju Džersi' ispalio je 81 granatu na kote 796 i 802 s dobrim uspehom...«

Krstarica »Los Andžilis« dobila je još i priznanje što je spasla južnokorejski 1. korpus noću 21. novembra.

Tadašnji komandant Operativnog odreda 77, viceadmiral Klark, izjavio je: »Početkom novembra iz obaveštajnih podataka bilo je jasno da se u području Kodžoa okupljujaju jake neprijateljske snage ojačane artiljerijom i automatskim oružjem. Noću 21/22. novembra primio sam hitan poziv da pomognem južnokorejski 1. korpus koji je tada bio na frontu u blizini Kodžoa. Štab generala Van Flita javljaо je da je neprijatelj prodro kroz korejske položaje i zauzeo jednu kotu na kojoj su se nalazile značajne isturene snage. Prvi korpus ostao je bez municije i neprijatelj ga je tukao veoma žestoko. Pitali su da li bismo mogli da im pošaljemo jedan brod za podršku.

Mesto prodora bilo je izvan dometa vatre razarača. Jedini veći brod kojim sam raspolagao bila je krstarica »Los Andžilis«.

Mislio sam da pošaljem nju, ali Štab mi je skrenuo pažnju na važeće naređenje prema kojem se jedna krstarica ili bojni brod morao stalno držati uz sastav brzih nosača aviona da bi mogao obezbediti protivavionsku obranu u slučaju napada iz vazduha. Drugi razlog za takvo naređenje bila je mogućnost da koja od ruskih krstarica isplovi iz Vladivostoka i doplovi noću u naše područje.

U ovom momentu to su izgledali bezvredni razlozi, pa sam prešao preko naređenja i naredio da »Los Andžilis« otplovi prema frontu velikom brzinom. Krstarica je stigla pred Kodžo oko 2.30 časova i njeni topovi kalibra 203 mm izmenili su tok boja. Sa 91 ispaljenom granatom neprijatelj je potisnut, a južnokorejskom 1. korpusu obezbeđen predah do jutra kad je omogućeno ponovno snabdevanje municijom.«

Razarač »Biti« (*Beatty*) patrolirao je u decembru 1951. godine pored istočne obale severno od Hungnama — »ga-

đajući svaki cilj koji je bio vredan da se na njega utroši naša municija«.

Patrolirajući jedne nedelje južno od Ča-hoa, »Biti« je otkrio neke crne tačke na ulazima u sve luke i zalive duž obale, ali nije mogao tačno da raspozna šta je to. Izgledale su kao plutače, a ocenjeno je da bi mogle nositi protivdesantne mreže.

Pošto je javio te podatke komandantu Operativnog odreda 95, »Biti«, je primio sledeće naređenje: »Sputite motorni čamac i osmotrite objekte iz veće blizine.«

»Biti« je postupio po naređenju, izabravši za osmatranje veliku luku Jangva.

Veliki motorni čamac sa »Bitija« spušten je u more odmah u svanuće, i s posadom dobrovoljaca pod komandom jednog poručnika korvete krenuo na zadatak ušavši duboko u luku koja je bila pod vlašću neprijatelja. Pošto posada nije mogla da izvrši zadatak i da odredi prirodu objekata bez punog dnevног svetla, čamac je ostao u luci preko dva časa pošto se dobro razdanilo.

Kad je bio udaljen oko 500 m od obale, na čamac je iznenadno otvorena unakrsna vatrica sa tri mitraljeska položaja. Komandir čamca kasnije je ocenio da je više od 100 metaka palo u blizinu čamca, a neki svega na 15 metara.

Pri održavanju radio-telefonske veze sa nosačem, na brodu se moglo čuti štektanje mitraljeza. »Upitao sam poručnika korvete da li on to gađa ili njega gađaju«, rekao je komandant razarača. »On je odgovorio potvrđno i za jedno i za drugo. Skoro istovremeno upitao sam ga da li želi da brodski topovi 127 mm sa »Bitija« otvore vatru. Naredio sam artiljerijskom oficiru da pripremi zapaljive fosforne granate koje su se pokazale veoma efikasnim u kontrabatiranju.«

Kad je ispaljen prvi metak, motorni čamac je bio baš na liniji gađanja. Komandir čamca (koji je istovremeno bio pomoćnik artiljerijskog oficira na »Bitiju«) javljaо je korekturu radiom. S prvom popravkom pogodak je bio skoro na cilju, a s drugom dobijen je pun pogodak u prvo mitraljesko gnezdo. S trećom popravkom vatrica je preneta

na drugo gnezdo, i opet je postignut direktni pogodak. Ispaljeno je nekoliko metaka i na treće mitraljesko gnezdo koje je brzo učutkano, mada nije ustanovljeno da li je i uništeno. Posada motornog čamca gađala je istovremeno neprijatelja iz mitraljeza, pa čak i iz pištolja.

»Bitijev« motorni čamac vratio se nepogoden, a doneo je veoma detaljan nacrt postavljenih plutača.

Utvrđeno je da su linije crnih tačaka protivdesantne mreže, što je dokazivalo neprijateljevu bojazan od drugog desanta.

Pritezanje zamke

Početkom 1952. godine rat na kopnu dobio je sva obeležja nerešenog ishoda. Kopnena dejstva bila su retka i sastojala se, uglavnom, od probnih prepada i patrolnih dejstava različitog obima i snage.

Uprkos velikim i kombinovanim naprezzanjima vazduhoplovnih i pomorskih snaga, bilo je očigledno da prekid neprijateljskih linija snabdevanja nije postignut. Neprijatelj je uspevao da stalno održava svoju vojnu moć duž celog fronta i njegove linije snabdevanja, iako napadane i ometane, nisu bile prekinute do kritične mere.

Zbog izvanredne neprijateljeve sposobnosti i brzine pri opravljanju puteva, tunela i mostova, uz neograničen izvor ljudske snage i nepovredivost baza severno od reke Jalu, bila su potrebna daleko veća naprezzanja i efikasnija dejstva blokadnih snaga u prekidanju linija snabdevanja, pa da se mreža snabdevanja efikasno poremeti. Ratna mornarica je morala bolje da pritegne zamku stvorenu blokadom i bombardovanjem.¹¹

U ovoj borbi admirali Džoj, Martin i Dajer imali su vrlo malo novih mogućnosti koje bi mogle da se ostvare. S onim brojem brodova koji su im bili na raspolaganju, uz politička i vojna ograničenja koja su im postavljena u

¹¹ U vezi s opisanim dejstvima površinskih snaga, vidi još VIII glavu »Borbe za prekid komunikacija«, koja opisuje vazdušna dejstva.

pogledu vođenja rata, ratna mornarica je samo povećanjem naprezanja i usavršavanjem tehnike dejstva mogla da poveća svoj doprinos u ratu.

U tom smislu nekoliko stvari se još moglo uraditi.

Pre svega, površinske snage dodeljene nosačima aviona i blokadnim snagama mogle su češće da se upotrebe za bombardovanje obale i prekid saobraćajnica, naročito kad su brodovi, koje su obezbeđivali, išli na popunu goriva, i pri lošem vremenu. Mogao se preuzeti rizik da veći brodovi za obezbeđenje operativnog odreda nosača aviona, mogu s vremena na vreme da ga napuste, da bi izvršili jednodnevne vatrene udare po obali. Eskortne snage konvoja mogle su biti manje.

Drugo, ukoliko bi bilo jače sadejstvo operativnih odreda 77 i 95 utoliko bi bili veći gubici neprijatelja. Zato je komandant Operativnog odreda 77 imao zadatak da koordinira dejstva za prekid komunikacija artiljerijskom vatrom s mora dejstvima iz vazduha.

Treće, mogla se uspostaviti još bolja veza između trupa Južne Koreje i SAD na primorskom krilu fronta, tako da se pojača efikasnost vatrenih dejstava brodske artiljerije na frontu.

Četvrto, osmatranje i upravljanje vatrom brodske artiljerije s kopna mora da se usavrši; bolje upravljanje značilo bi veću tačnost gađanja i nanosilo bi veće gubitke neprijatelju.

Peto, u više područja u blizini obale moglo se izvršiti razminiranje i postaviti više patrola koje bi potpuno one moguće neprijatelju svaki pokušaj prebacivanja snabdevanja na mala odstojanja džunkama ili sampanima.

I, konačno, mogao se izraditi bolji plan sadejstva za prekid komunikacija dejstvima iz vazduha i na kopnu. To je bio razlog za planiranje operacija »Pekidž« i »Direjl«, čiji je opis već dat.

Podrška mornaričkodesantnih jedinica u dubini fronta vatrom brodske artiljerije

Zamenivši južnokorejski 1. korpus, 1. mornaričkodesantna divizija posela je položaje na istočnom delu fronta. Na njenom desnom krilu, do mora, bila je južnokorejska 1. armija. No, 1. mornaričkodesantna divizija bila je još uvek u dometu teške brodske artiljerije krstarica i bojnih brodova.

Novembra 1951. godine 1. mornaričkodesantna divizija ponovno je zatražila da joj se stave na raspolaganje ratni brodovi za podršku artiljerijskom vatrom. Komanda 10. armijskog korpusa i druga pretpostavljena komanda prihvatile su taj zahtev, pa je izrađen plan za podršku 1. divizije ratnim brodovima.

U toku četiri naredna meseca postala je stalna praksa da brod koji bi se javio prvi put ovoj mornaričkodesantnoj diviziji za artiljerijsku podršku, pošalje svoje predstavnike na konferenciju za organizaciju veza. Na takvom sastanku predstavnici divizije donosili bi karte i oleate linije fronta i vatreñih položaja, objasnili topografska obeležja zemljišta i ciljeva i dali podatke za pozivne znakove i radne talase za radio-vezu. Sa svoje strane, brodski artiljerijski oficiri pružali bi podatke o raspoloživoj municiji, vremenu boravka u rejonu vatreñih položaja, kad se namerava izvršiti popuna brodskih zaliha i o drugim problemima. Ta razmena podataka bila je od neocenjive vrednosti.

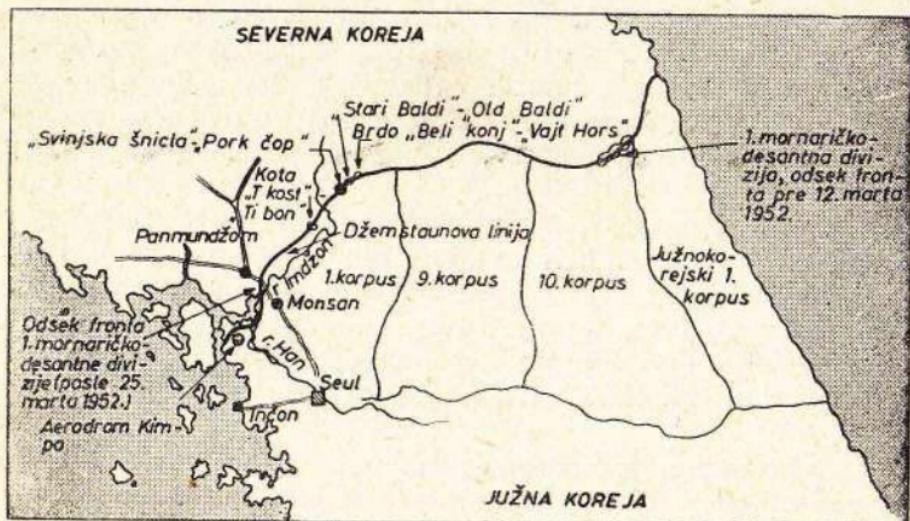
U ovom periodu na istočnom delu fronta mornaričkodesantne jedinice bile su suočene s neprijateljem koji se duboko ukopao i čija su glavna utvrđenja podignuta na *zadnjim* nagibima strmih brda, na suprotnoj strani od fronta. Pokazalo se da su ti položaji neosetljivi za dejstvo svih oruđa, sem onih najtežih, sa bojnih brodova i krstarica.

General-major Selden iz mornaričkodesantnih jedinica podvukao je značaj vatreñ brodske artiljerije u zahtevu za trajnu vatreñu podršku, koji je uputio komandantu 7. flote, viceadmiralu Martinu.

»Od septembra 1. mornaričkodesantna divizija uništila je najveći broj rovova i vatrenih položaja na prednjim nagibima. Neprijatelj sad poseda te položaje samo stražarskim odredima. Najveći deo njegovih trupa zadržava se na zadnjim nagibima u rejonima zaklonjenim od vatre naših tenkova i artiljerije. Položaji u tim nagibima izgrađeni su tako da su neosetljivi za sve sem za najtežu artiljeriju. Artiljerijska municija je ograničena i uglavnom ne može da uništi željene ciljeve. Avijacija za neposrednu vazdušnu podršku ne može se obezbediti u dovoljnom broju. Brodska artiljerijska vatra jeste jedina koja može efikasno da se upotrebi za uništenje ovih ciljeva koji obuhvataju pukovska komandna mesta i druge neprijateljske otporne tačke. Molim da se vatrom brodske artiljerije tuče što veći broj ovih ciljeva.«

Viceadmiral Martin prihvatio je zahtev, naredivši da Operativni odredi 77 i 95 krstaricama i bojnim brodovima pruže najveću mogućnu podršku mornaričkodesantnim jedinicama.

Dodeljeni zadatak nije bio lak. Srednja daljina do cilja iznosila je 16 km za krstarice i 26 km za bojne brodove. Bilo je jako sumnjivo da će brodska artiljerijska vatra, u jako ispresecanom planinskom zemljištu, sa promenljivim vetrovima koje je često bilo nemogućno pred-



Sk. 18 --- Sektori dejstva za opštu brodsku artiljerijsku podršku

videti, biti dovoljno tačna da uništi tako male ciljeve kao što su artiljerijska oruđa, bunkeri i zakloni. Brodski artiljeri bili su sigurni da mogu pogoditi ciljeve, ali nisu bili baš sigurni da utrošak municije neće biti preteran.

Dva i po meseca su brodovi sa krila fronta gađali neprijateljske položaje na frontu. General Selden je 7. aprila 1952. godine dostavio admiralu Martinu izveštaje o tome.

1) »Viskonsin« je ispalio 977 granata kalibra 406 mm izvršivši 43 zadatka na prosečnoj daljini od 26 km. Ocenjeno je da je tom vatrom ubijeno 70, a ranjeno 359 ljudi. Uništena su 3, a oštećeno 7 artiljerijskih oruđa; 81 bunker i sklonište su uništeni, a 105 oštećeno.

2) Krstarice »Sent Pol« i »Ročester« ispalile su 1.661 granatu kalibra 203 mm na srednjoj daljini od 17,5 km. Tom vatrom ubijeno je 239 neprijateljskih vojnika, a ranjeno 47. Uništena su 2 artiljerijska oruđa, a oštećena 3. Uništeno je i 116 bunkera i skloništa, a oštećeno 127.

3) Krstarica »Mančester« ispalila je 470 granata kalibra 152 mm na srednjoj daljini od 17,5 km. Tom vatrom ubijena su 163 neprijateljska vojnika i ranjeno 47. Uništeno je 1 artiljerijsko oruđe, a 8 je oštećeno. Uništeno je 28 bunkera i skloništa, a oštećeno 20.

Da li je uspeh ove artiljerijske vatre odgovarao uloženom naprezanju i troškovima? Odgovor može biti samo potvrđan. Prema rečima generaleta Seldena, »podrška pružena tokom ovog perioda bila je efikasna i opravdana«.

Sa prosečnim utroškom od 15 do 23 granate za jedan zadatak, vatrom brodske artiljerije uništeni su ciljevi za koje nije bio neobičan utrošak od 50 do 60 granata zemaljske artiljerije. A porazan uticaj na moral neprijatelja bio je ogroman, mada ga nije bilo mogućno izmeriti. Neprijatelj je smatrao da su njegovi utvrđeni položaji na zadnjem nagibu nedokučivi za artiljerijsku vatru. Prema tome, uništenje njihovih bunkera, komandnih mesta i vatreних položaja bočnom uzdužnom vatrom sa krstarica i bojnih brodova bilo je potpuno neočekivano.

Izveštaj o odličnim rezultatima dejstva vatre brodske artiljerije dolazili su ne samo od artiljerijskih osmatrača

nego i od zarobljenika. Jedan zarobljenik izjavio je da je vatrom sa »Viskonsina« pogodeno 25. januara njegovo divizijsko komandno mesto i da je polovina štaba izbačena iz stroja. Drugi zarobljenik izjavio je da je zaključio da se preda pošto je preživeo teško bombardovanje brodske artiljerije, što je njegovoj jedinici nanelo ozbiljne gubitke. U stvari, jedna granata pala je u njegovoј blizini ali nije eksplodirala. Posmatrajući veličinu granate kalibra 406 mm, došao je do uverenja da je vreme da se preda.

Jedan zarobljenik izjavio je da je politički rukovodilac njegovog bataljona objašnjavao da veliki levci od granata 406 mm potiču od atomske artiljerije.

General Selden ovako je sumirao dejstvo brodske artiljerije: »S obzirom na neobičnu situaciju u kojoj se nalazila 1. mornaričkodesantna divizija, osećalo se da je vatra brodske artiljerijske podrške igrala značajnu i jedinstvenu ulogu ispoljavajući pritisak na neprijateljeve položaje i njegov moral.«

Neprijateljski otpor blokadi

Razarači blokadnih snaga često su uzastopno gađali iste ciljeve na obali, a da nije bilo odgovora vatrom s obale. U drugim prilikama, bez ikakvog prethodnog znaka, jedna ili više baterija otvorile bi žestoku, trajnu i tačnu vatru na brđove koji su ih uznemiravali. U nekoliko slučajeva neprijateljske baterije nisu se namerno otkrivale vatrom da bi namamile patrolne brodove što bliže obali. Američki minolovac »Tomson« bio je jedan od prvih primera kako su brodovi namamljivani bliže obali čutanjem obalskih baterija.

Tražeći unosne ciljeve u blizini Songdžina, »Tomson« je 14. juna 1951. godine prišao obali bliže od 3.000 m. Iznenadno sa maskiranih položaja, četiri pokretne baterije kalibra 76 mm otvorile su jaku i preciznu vatru na brod. »Tomson« je povećao brzinu i okrenuo prema otvorenom moru, istovremeno uzvraćajući na iznenadnu vatru. No, pre nego što je izašao iz njihovog dometa, pogoden je 13 puta, 7 ljudi je izbačeno iz stroja (3 su poginula i 3 ranje-

na), a zadobio je i znatna oštećenja na direktoru, radarskim i radio-uredajima. »Tomson« se oslobođio i uzvratio takođe jakom vatrom na četiri topa, prisilivši ih da prekinu vatru.¹²

Američki razarač »Džejms Ovens« (*James O. Owens*) bio je takođe izložen iznenadnoj i jakoj vatri neprijateljskih topova. »Ovens« je 7. maja 1952. godine, izvršavajući zadatak ometanja saobraćaja na obalskim komunikacijama u blizini Songdžina, uništio dva železnička vagona i jedan kamion, kad je stigla obavest o velikoj aktivnosti na ranžirnoj stanici u Songdžinu.

Dospevši na približno 3.000 m od cilja, komandant je naredio neposredno gađanje stanice. Uništena je jedna lokomotiva za manevre i osam železničkih vagona.

U tom času 10 neprijateljskih topova otvorilo je žestoku vatru po »Ovensu«. Prvi plotuni odmah su obuhvatili cilj. Neprijatelj je 11 minuta gađao neprekidnom brzom paljbom, postigavši 6 direktnih pogodaka uz jako dejstvo parčadi od bliskih promašaja. Na »Ovensu« su izbila 3 požara, u pripremnom magacinu municije za topove kalibra 40 mm i na dva mesta za pripremu municije kod oruđa. Kontrabatiranje sa »Ovensa« bilo je takođe jako. Primećeno je da su 2 neprijateljska oruđa eksplodirala, a još nekoliko ih je učutkano.

Kad je »Ovens« napuštao luku imao je zadovoljstvo a tome što je produžio gađanje još nekoliko minuta nakon što ga je neprijatelj prekinuo.

Tri čoveka sa »Ovensa« su poginula, a pet ih je ranjeno. Oficirske prostorije na krmi su razrušene; kablovi od krmenih topova kalibra 40 mm bili su prekinuti. Opravke

¹² »Tomsonu« (koji je bio pogoden u tri razna slučaja) se dogodila jedna od neobičnih zgoda u korejskom ratu. Isti topovi kod Songdžina uspeli su da ga pogode ponovno 20. avgusta 1952. oštetivši mu most. Poginula su 3 čoveka i 10 je ranjeno. »Ajova« se sastao s »Tomsonom«, poslao lekara na brod, a zatim je preuzeo ranjene preko razapetih užeta na otvorenom moru. Dognje, iste večeri, »Ajova« je bombardovao vatrene položaje sa kojih je pogoden »Tomson«.

su izvršene brodskim sredstvima, prebačeni su mrtvi i ranjeni, a brod je nastavio normalna dejstva, tako da je bio ponovno pod vatrom kod Hungnama posle manje od 24 časa.

Američki razarač »Kanigem« (*Cunningham*) takođe se našao u osinom gnezdu neprijateljske vatre. Posle nekoliko dana neuznemiravanog patroliranja uz obalu u blizini Tančona, »Kanigem« se približio na 3.500 m obali i gađao neku ekipu za opravke koju je oterao u tunel.

»U 14.30 časova« — rekao je komandant broda — »neprijateljske baterije otvorile su paljbu i postigle pogodak prvim plotunom. Odmah smo povećali brzinu, okrenuli da povećamo daljinu, a granate su počele da padaju oko nas. Za oko 2 minuta dobili smo još 4 direktna pogotka, a oko 7 do 8 tempirnih granata eksplodiralo je u vazduhu u blizini broda. Jedan direktan pogodak udario je u 4 dubinske bombe raspršivši goreći trinitrotoluol nad većim delom krmene kućice, a dim je otežavao rukovanje vatrom. Sposobnost u rukovođenju i stručna sprema komandira odeljenja i oficira na krmenom direktoru bili su odlični. Topovi koji su mogli gađati, a to su bili krmeni top kalibra 127 mm i dvocevni 65 mm, užvraćali su neprijatelju na vatru, ispalivši 118 metaka kalibra 127 mm i 36 kalibra 76 mm, uprkos dimu u kuli topa 127 mm i vazdušnih rasprsnuća iznad topa 76 mm.

Posle toga nismo više pogodeni, mada su nas topovi sa obale gađali sve do 14.500 m, utrošivši, po našoj proceni, 125 granata od 75 do 155 mm. Od pet dobijenih pogodaka i bliskih promašaja izbačeno je iz stroja 13 ljudi, ali niko nije poginuo; bio je oštećen osmatrački radar i ventilator za veštačku promaju u pramčanoj kotlovnoj prostoriji.«

Komandant je bio gotovo siguran da su rasprsnuća granata u vazduhu poticala od blizinskih upaljača, jer ih nije bilo dalje od broda.

Osmatranje gađanja

Tehnička usavršenja koja su mogla da povećaju efikasnost vatre brodske artiljerije po neprijatelju svodila su se na *poboljšanje veze, sadejstva i osmatranja*.

Od toga, možda, najvažnije je bilo *osmatranje*, bilo iz vazduha (aviona, helikoptera) ili osmatranje i rukovanje vatrom od osmatrača na kopnu. Bilo kako da je izvođeno, svi su bili saglasni da je efikasnost vatre brodske artiljerije direktno zavisila od mogućnosti i kvaliteta osmatranja.

Prvi komandant blokadnih snaga zapadne obale, britanski kontraadmiral Endrus, ocenio je vrednost neosmotrene vatre ovim rečima: »Neosmotrena vatra korisna je iz moralnih razloga, kako sa stanovišta vlastitih snaga tako i za rušenje morala neprijatelja. Inače, ona ima malu stvarnu vrednost; mnoge hiljade granata mora da su pale na neplodna brda i stene duž istočne obale Koreje, ne nanevši nikakvu štetu.«

Za brodsku artiljeriju osmatranje iz helikoptera bio je nov način osmatranja koji je prvi put u borbi upotrebila krstarica »Helina«, avgusta 1950. godine. Jednodušno se smatralo da brod koji se služi vlastitim helikopterom, na kojem se nalazi brodski oficir za osmatranje, ima jednu od najboljih pomoći koja se brodu može pružiti za tačno gađanje.

Ali osmatranje iz helikoptera imalo je i svoje slabe strane i ograničenja. U prvom redu, samo neke krstarice i bojni brodovi imali su helikoptere. Osmatranjem iz helikoptera retko su mogli da se koriste razarači, a oni su ispalili približno 90% municije utrošene za bombardovanje obale u korejskom ratu. Drugo, helikopteri su bili veoma osetljivi na neprijateljsku vatu, čak i na onu streljačkog naoružanja. Ako je bilo i najmanjeg otpora neprijatelja, upotreba helikoptera bila je veoma rizična. Na primer, u luci Vonsana bilo je helikoptera, ali njihovi glavni zadaci bili su minsko izviđanje, pretraživanje i spasavanje; njihova upotreba za osmatranje artiljerijskog gađanja u tom opsednutom gradu bila je veoma opasna, jer je neprijatelj raspolagao jakom protivavionskom artiljerijom.

Avioni za artiljerijska osmatranja imali su, takođe, svoja ograničenja. Prvo ograničenje bilo je nedovoljna obuka. Većina osmatrača ratnog vazduhoplovstva i ratne mornarice bili su dobro obučeni i poznavali su teoriju i tehniku artiljerijskog osmatranja. No, ipak, u manjem broju slučajeva pomanjkanje obuke ispoljilo se, često, na smešan način u tome što stručna terminologija nije bila izjednačena. Komandant Operativnog odreda 95.1, kontra-admiral Skot-Mankrif, izvestio je aprila 1952. godine da je holandski razarač »Pit Hajn« (*Piet Hein*) bio sasvim zbumen nepravilnim postupkom vazdušnog osmatrača. »Srećom, oficir za vezu iz mog štaba, koji je prisustvovao gađanju, uspeo je da prevede odomaćene mornaričke izraze na običan engleski jezik i osigurao uspeh gađanja.«

Upotreba mlažnjaka u kasnijoj fazi rata otkrila je i njihova ograničenja za osmatranje: oni su imali malu autonomnost, a trebalo je da lete na velikim visinama da bi utrošak goriva bio što manji.

Vrednost klipnih osmatračkih aviona bila je često umanjena neprijateljskom protivavionskom vatrom u nekim područjima, kao na primer u Vonsanu, gde ih je prisiljavala da lete na takvim visinama, na kojima je njihovo osmatranje, i pored svih naprezanja, dovođeno u sumnju.

Izuzevši ta ograničenja iz prakse, tokom rata upotreba osmatranja iz vazduha i sa kopna bila je u stalnom porastu. Osmatranja nije nikad bilo dovoljno. Zahtevi za pomoć u osmatranju uvek su prevazilazili mogućnost za njegovo izvršenje. Ali, najveće raspoložive mogućnosti upotrebljavane su za povećanje efikasnosti vatre brodske artiljerije po neprijateljskim ciljevima.

Dejstva brodskih motornih čamaca

Kao što je već ranije izloženo, jedan od taktičkih poduhvata koji su s uspehom primenili blokadni brodovi Operativnog odreda 95, sastojao se u upotrebi brodskih motornih čamaca za otkrivanje ciljeva duž obala ili u lukama, kao i za rukovanje vatrom brodske artiljerije i zaproljavajući neprijateljski džunki i sampana

Zapaženo dejstvo brodskim motornim čamcima izveo je razarač »Holsi Pauel« (*Halsey Powel*), 18. januara 1952. godine, u blizini Hungnama. To dejstvo, koje je imalo za cilj neutralisanje nekog skladišta materijala koje nije moglo da se stavi pod artiljerijsku vatru razarača, postalo je poznato pod imenom »Čiken-stiler« (*Chicken-stealer*).*

O tome je komandant razarača pisao: »Ubrzo nakon što sam stigao u područje Hungnama da preuzmem komandu taktičke jedinice 95.24, svi brodovi primili su raspis admirala Dajera koji je, uglavnom, isticao da su u poslednje vreme brodovi više puta izvestili da su uništili pojedine džunke. Admiral Dajer je naglašavao da treba, prema njegovom mišljenju, ispoljiti više energije i preduzimljivosti u *zarobljavanju* džunki, a ne u njihovom potapanju, jer bi mogle biti korisne za obaveštajne poduhvate. Ova dejstva dobila su kodirani naziv ‚Džanket‘ (*Junket*).**

Raspis je primljen oko 13. januara 1952. godine. Ja sam imao pun brod preduzimljivih mladih ljudi i mi smo shvatili raspis admirala Dajera kao poziv na takmičenje. Mislili smo da nema mnogo verovatnoće da u našem području sretнемo koju džunku na otvorenom moru, ali planirajući dejstva za takav slučaj, smatrali smo da ima dosta verovatnoće da se nađe iza otoka kao što su, u našem području, bili Majang-do. Moj prvi oficir, starešina operativnog, artiljerijskog, i odreda veze, sa oficirima-osmatračima artiljerijskog gađanja na kopnu, razrađivali su sa načitom aktivnošću plan da ukradu neku džunku. Posada je naša dva motorna čamca nazvala ‚Hok‘ (*Hawk*, Jastreb) i ‚Folkon‘ (*Falcon*, Soko).

Dobili smo obaveštenja da se u luci Sam-ho nalazi mnogo malih čamaca; Sam-ho se nalazio u dometu brodske artiljerije s otvorenog mora, ali je bio zaklonjen nekim rtom, pa smo od Operativnog odreda 77 zatražili osmatranje iz vazduha za gađanje 18. januara u 10 časova. Avioni se nisu pojavili. Odlučili smo da isprobamo naše

* Kokošar. — Prim. prev.

** Džunkica. — Prim. prev.

čamce. Čamac za osmatranje gađanja upravljaо je našu vatru na gatove, čamce i magacine materijala.

Posle povratka, posada čamca izvestila je da je magacin materijala u Sam-hou razoren, gatovi oštećeni, a mnogi mali čamci izrešetani parčadima razornih granata. Obalska baterija gađala je naše motorne čamce, ali su oni prošli bez oštećenja.

Detaljnim osmatranjem obalnog pojasa 19. januara u području Hungnama, na otoku Hva-do, osmotren je čovek kako stoji ispred velike špilje čiji je otvor bio okrenut nama. Takođe, primetili smo 7 ili 8 radnika koji su ušli u špilju s alatom za kopanje. Obaveštenja koja smo imali o tom otoku nisu bila jasna da li je otok u našim ili u neprijateljskim rukama. Svakako, špilja je bila sumnjiva. Na naše depeše neposrednom pretpostavljenom komandantu diviziona razarača i komandantu za razminiranje tog područja, primljena je potvrda da na otoku nema savezničkih snaga.

Ustanovivši da je to neprijateljski otok, otvorili smo artiljerijsku vatru i uspeli da jedna ili dve granate pogode ulaz u špilju.

Posle toga, osmotren je neki veliki čamac na vesla kako izlazi iz luke Hungnama i kreće se uz obalu u pravcu otoka Hva-do. I na njega je otvorena vatra. Osmotreno je da je bar 1 član posade pogoden, dok su se ostali s mukom vraćali u luku.

Rano popodne na obali, neposredno iza Hva-doa, zapožena je znatna aktivnost. Izgledalo je da najmanje stotinak ljudi ukrcava materijal u male čamce, verovatno da bi se prebacio na Hva-do. Sa nekoliko metaka prekinut je taj posao.

Sva ta aktivnost na Hva-dou pobudila je ozbiljno našu radoznalost. Ali sa našeg položaja (koji nije mogao znatno da se menja) znali smo samo da se nešto preduzima. Jedini način da to i vidimo, bio je putem naših motornih čamaca. No, toga dana more je bilo uzburkano i uslovi nisu bili baš povoljni za spuštanje i dizanje čamaca.

Zbog toga je odlučeno da do jutra ostanemo na tom položaju sa ispuštenim zavlačnim sidrom* da nas struja što manje nosi.

Sledećeg jutra, u nedelju 20. januara 1952. godine, more je bilo mirno. U 6.30 časova počeli smo da spuštamo čamce. Iako je do Hva-doa bilo svega oko 7.000 m, čamci su imali da pređu dva puta toliki put da bi neprimetno dospeli iza otoka. Iako je to bilo rizično, odlučio sam da sa brodom ostanem na istom položaju na kojem sam se nalazio zadnjih dvadesetak časova, jer je to bilo jedino mesto dovoljno blizu otoka sa kojeg smo mogli osmatrati zapuženu aktivnost prethodnog dana.

Oko 7.45 časova čamci su bili na položaju sa kojeg su mogli osmatrati našu vatru. Brod je otvorio vatru jedinačnom paljbom, prema komandama oficira-osmatrača, poručnika korvete iz prvog čamca. Brodski operativni oficir, koji je komandovao drugim čamcem, ostao je nekoliko stotina metara dalje da bi, ako bude potrebno, mogao pružiti podršku prvom čamcu.

Na brodu su bila posednuta za gađanje samo dva oruđa pošto posada nije još završila doručak. Tačno u 8 časova iznenadila nas je neka eksplozija na 15 metara od desnog boka broda. Voda se prelila preko mosta. Za nekoliko sekundi izvlačili smo se svom snagom iz te opasnosti. Izgledalo je da nas granate obasipaju sa svih strana. Naše sidro bilo je još uvek ispušteno, ali srećom nije nigde zapelo pa smo ga povukli sa sobom.

Najmanje 4 oruđa na rtu Sohodžin, koji se nalazio oko 8.000 m severoistočno od našeg položaja, gađala su nas. Nije potrebno napomenuti da je za najkraće vreme data uzbuna »brod za borbu« i da smo uzvraćali vatru svim našim oruđima. Iako smo nekoliko puta bili obuhvaćeni granatama, brod nije pogoden. Neprijateljski pogoci počeli su stalno da zaostaju, a zatim je gađanje prestalo.

Čamci su u to vreme bili još uvek na zapadu iza Hva-doa izviđajući i ne nailazeći na protivdejstvo. Vratili smo

* Zavlačno sidro ne spušta se do dna i nije ukopano u dno. — Prim. prev.

se na položaj oko 2.000 m južno od pređašnjeg položaja, van dometa neprijateljske baterije, i nastavili da gađamo ciljeve na Hva-dou. Na žalost, dobar deo ciljeva bio je na strmom zadnjem nagibu gde ih brodska artiljerija nije mogla tući.

Ipak, komandant prvog čamca izvestio je da su sve kuće u 3 mala sela bile obasute parčadima rasprsnutih tempirnih granata, a 4 su bile potpuno razorene. Čamci duž obale bili su izrešetani parčadima. Jedan je uništen, a jedan potopljen.

Kad je postalo jasno da bez mnogo većih naprezanja ne može mnogo više da se postigne, pozvao sam čamce da se vrate. Prema našim planovima Hva-do je u akcijama narednih nekoliko noći bio cilj naše vatre za uzinemiranje.

Ubrzo posle te akcije rodila se misao da bi bazuka* bila korisno oruđe za pojačanje udarnog dejstva motornih čamaca. „Holsi Pauel“ je 22. januara poslepodne smenjen i povučen iz sastava taktičke jedinice 95.24, pa je krenuo za Sasebo na popunu zaliha. Posredstvom kontraadmiraala Dajera, uz pomoć artiljerijsko-tehničkog organa u Jokosuki i vojne jedinice u gradu, dobili smo dva bacača 88 mm (bazuke) i dva bestrzajna topa kalibra 75 mm sa potrebnom municijom.

Posle našeg povratka u području Hungnama, 30. januara, vreme je bilo veoma hladno i motori čamaca nisu mogli da rade. Motoristi su radili po ceo dan da bi ih osposobili. No, zbog lošeg vremena i velike hladnoće to je uspelo tek 6. februara popodne kad su oba motora opet radila, a more je bilo dosta mirno i čamci su se mogli spustiti u more da bi se izvidela situacija na Hva-dou. Konačno, u 14.30 časova, čamci su spušteni u more. Na jednom čamcu montiran je bestrzajni top 75 mm na podlozi pramca. Drugi čamac naoružan je bazukom 88 mm. I ovog puta pomoćnik artiljerijskog oficira komandovao je čamcem u kojem je bio bestrzajni top, a operativni oficir onim s bazukom.

* Bazuka — reaktivni bacač. — Prim. prev.

Na brodu je, za svaku eventualnost, naređena oko 15.30 časova, borbena uzbuna i počelo se lagano gađati da bi se vezala pažnja neprijatelja.

Oko 15.45 čamci su javili da su stigli na određenu poziciju i počeli su da rukuju našom vatrom. No, pošto su ciljevi bili na zadnjem nagibu, nismo neprijatelju, kao ni ranije, naneli velike štete. Čamci su zatražili dozvolu i odobreno im je da okušaju sreću bazukom i bestrzajnim topom. Kad sam dao dozvolu prekinuo sam vatru brodske artiljerije. Motorni čamci gađali su uzastopno; dok se jedan držao podalje za pružanje podrške, drugi se približavao obali za gađanje ciljeva iz male daljine.

U međuvremenu, na brodu sam nervozno gledao na sat. Bilo je 16.25 časova. Odlučio sam da u 16.30 pozovem čamce da se vrate. Baš tada stigla je od jednog čamca ne baš sasvim jasna vest u kojoj je bilo reči o nekim teškoćama. Naš prvi utisak bio je da je neki čovek oprljen po leđima, jer je bio preblizu plamena bestrzajnog topa. Sledće što smo primili bio je očajan zahtev za otvaranje vatre po jednom delu otoka.

Oklevali smo malo s otvaranjem vatre, jer je gađanje bilo posredno, a nismo mogli da vidimo čamce. Ipak, počeli smo gađanje topovima kalibra 127 mm dok ponovno nismo dobili vezu s čamcima. Javljali su da je jedan čovek ranjen i da će mu biti potrebna lekarska pomoć. Bio je pogoden u gležanj i slabine. Mi nismo imali lekara na brodu.

Dok su se čamci polako vraćali na brod, radiom smo zatražili od našeg prvog prepostavljenog u Vonsanu, komandanta Operativne grupe 95.2, da nam pošalje lekarsku pomoć. On je naredio razaraču 'Tvajningu' (*Twining*) koji se, takođe, nalazio u Vonsanu, a imao lekara na brodu, da nam pode u susret.

Pao je skoro mrak kad smo konačno digli oba čamca na brod i krenuli prema jugu na sastanak sa 'Tvajningom'. Nije trebalo da idemo daleko, jer je on vozio velikom brzinom prema nama. Ranjenik je uskoro uspešno prebačen.

Tek kad smo digli oba čamca na brod, saznali smo celu priču od njihovih posada. Dok su gađali razne ciljeve na obali, primetili su nekoliko sampana na vesla za koje su mislili da bi ih mogli zarobiti (u jednom je bilo sveže ribe). Kad su uzeli sampane u tegalj, krenuli su natrag prema brodu, ali su dospeli pod vatru neprijateljskog strelicačkog oružja. Tada je mornar ranjen. Radiofonisti iz drugog čamca okrznulo je zrno glavu, tako da je iskrivio temenu traku slušalice. Kormilar je vodio čamac ležeći na podu i upotrebljavajući pritom pušku kao polugu za pokretanje drška kormila. Još uvek su teglili sampane, kad su neka veća oruđa, verovatno kalibra 75 mm, otvorila vatru s dobrom tačnošću i naterala ih da puste plen.

Srećom, vatra brodske artiljerije uspela je da učutka te topove pre nego što su uspeli da nanesu veće gubitke.

Pošto smo prekrcali ranjenika, vratili smo se u blizinu Hva-doa i Hungnama oko 22 časa. Iznad Hva-doa videlo se svetlo i užareno nebo što je dokazivalo da su požari, koje su čamci izazvali svojim popodnevnim gađanjem, još uvek snažno plamsali.«

Zarobljavanje sampana

Noću 17. februara 1952. godine minolovac »Marilet« plovio je samostalno sa zadatkom blokadnog patroliranja i protivminskog izviđanja između Hungnama i Ča-hoa. U blizini prolaza Songdo, otkrio je radarom neki objekt na moru, udaljen 9.000 m prema obali. »Marilet« je promenio kurs radi smanjivanja daljine i da se postavi između objekta i obale, da bi mu onemogućio bekstvo. Bio je to opasan ali uzbudljiv zadatak.

»Marilet« je na 350 m osvetlio cilj signalnim reflektorom promera 30 cm, pri čemu je otkriven veliki sampan na dva jarbola pod punim jedrima. Sa »Marileta« je ispaljen rafal iz topa 20 mm koji je posekao konopce i oborio na palubu oba jedra. Minolovac je pristao uz jedrenjak, zahvatio ga čakljama i vezao uza se. Baš kad se na brodu pripremala prizna grupa (za posedanje broda), iz prosto-

rija jedrenjaka izmilelo je šest Severnokorejaca uzdignutih ruku i predalo se. Jedrenjak je uzet u tegalj i predat južnokorejskoj ratnoj mornarici.

Komandant minolovca izjavio je: »Ideju o akcijama naoružanim brodskim motornim čamcima prihvatio je »Marilet« posle poletnih i borbenih reči u depeši admirala Dajera. Nabavili smo prenosne stanice za radiofonsku vezu, ugradili na motorni čamac radarski reflektor i zatržili dobrovoljce za posadu. Skoro cela posada minolovca se javila. Odabrani su jedan američki i jedan južnokorejski oficir, i 7 članova posade. Nekoliko dnevnih proba pokazalo je da se čamcem mogu preduzeti uspešne akcije na 3 do 4 milje od broda.

Način dejstva bio je veoma jednostavan. Kad bismo tokom noćnog patroliranja otkrili kakav sampan u razminiranim vodama, zaplenu je izvodio sam brod. Ako bismo otkrili brod u nerazminiranim vodama, približili bismo mu se koliko je najviše bilo moguće, zaustavili ga, i spustili naoružani motorni čamac u vodu. Radarski reflektor čamca davao je dobar radarski odraz, pa smo bili u stanju da ga veoma uspešno navedemo na svaki objekt otkriven radarom. Motorni čamac približio se sampanu, a južnokorejski oficir pozvao ih je na korejskom jeziku na predaju. Posle toga zaplenjeni sampan i posadu doteglili smo do minolovca.

Ova taktika uspešno je primenjivana od samog početka akcija. Motorni čamac navoden je na ciljeve 6 puta i zarobio je 6 sampana i 26 ljudi.

Sedmi put ta taktika nije bila sasvim uspešna. Navodili smo motorni čamac oko 3,5 nm u Hongvonski kanal, prema dvostrukom radarskom odrazu koji smo otkrili. Motorni čamac je uspeo da se neprimetno približi i pozvao na predaju pet Severnokorejaca koji su se nalazili u svakom od 2 sampana. Posada je ustala dignutih ruku. Motorni čamac uzeo je jedan sampan u tegalj i stao se približavati drugome. Do tog časa sve je išlo ustaljenim redom i bilo potpuno isto kao i u ranijim akcijama.

Iznenada jedan Korejac ubaci ručnu bombu u krmeni deo motornog čamca. Eksplozija je ubila kormilara, ranila

druga 2 mornara i raznela metar levog boka čamca. Ostali iz naše posade smesta su otvorili paljbu iz pušaka i automata, i posle žestoke ali kratke borbe pobili posadu ova sampana.

Komandant je imao zatim muke da vrati teško oštećeni motorni čamac na brod. Rupa je začepljena pojasevima za spasavanje, ali je bilo neophodno da se voda neprestano izbacuje šlemovima da bi se sprečilo dalje plavljenje čamca. U međuvremenu mi smo na »Mariletu« slušali radiofonski izveštaj o akciji, nemoćni da bilo šta pomognemo. Brodom se nije moglo u minirane vode. Motornom čamcu bilo je potrebno oko 25 minuta da se vrati na brod. Posle toga »Marilet« se najvećom brzinom uputio u Vonsan radi lekarske pomoći ranjenicima«.

Dvoboj s baterijama na obali

Jedan od brodova koji su imali najviše uspeha u dvojbojima s neprijateljskim baterijama na obali, bio je razarač »Daglas H. Foks«. Na tom brodu razrađen je metod koji je specijalno prilagođen neprijateljskoj odbrani.

»Postarao sam se da moja posada nauči jednu lekciju koju sam naučio u II SR« — rekao je komandant razarača — »a to je da se od osrednjih artiljeraca stvaraju dobri, ako se jednostavno dovedu pod neprijateljsku vatru. Izgleda da taj postupak ima, takođe, neobično dobar uticaj i na moral.

Tokom blokade i akcija bombardovanja u Koreji, brodovi su imali da biraju između nepovoljnih dugih perioda borbene uzbune (pripravnosti br. 1, pod oružjem), znatnih napora pripravnosti br. 2, ili da prihvate nedostatke koje u pogledu spremnosti artiljerije predstavlja pripravnost br. 3.

Na »Foksu« je taj problem rešen tako što su u opasnim vodama bila na dužnosti dva odeljenja iz pripravnosti br. 3. Na taj način uvek su bili posednuti po jedan pramčani i krmeni top kalibra 127 mm i svi topovi 40 mm; uz to je postojala jedna pojačana smena mašinaca za posluživanje

generatora za zadimljavanje, a jedan čovek bio je na kromnom kormilu. Pošto smo sami određivali vreme i trajanje tih posebnih službi, to su svi mogli prilično lako da podnose ove napore.

Artiljerija na obalama Severne Koreje sastojala se većinom od oruđa zemaljske artiljerije. Ona nije imala savremenih uređaja za rukovanje vatrom ili automatskim komandno-računarskim uređajima. Time što bi naši brodovi pod neprijateljskom vatrom *povećavali* daljinu i prebrzo prestajali da odgovaraju na vatru, neprijatelju su, po mom mišljenju, rasli samopouzdanje i hrabrost. Ja sam osećao da ako bi i „Foks“ tako postupio neprijatelj bi nas gađao svaki put kada bismo mu došli na domet i, verovatno, svaki put sa većom tačnošću.

Naš sistem, međutim, bio je da se približimo pozatom neprijateljskom vatrenom položaju, iskušavajući ga jedinačnom paljbom jednog oruđa. Kad bi neprijatelj odgovorio na vatru, mi bismo *smanjili* daljinu i otvorili jaku plotunsку paljbu da učutkamo bateriju. Pošto bismo je učutkali, prešli smo ponovno na jedinačnu paljbu za uništenje oruđa.

U opasnim područjima obično sam držao jedno oruđe 127 mm u rezervi, jedna cev punjena fosforom (zapaljivom) municijom a druga razornom sa blizinskim upaljačem. Nekoliko plotuna tom mešanom municijom potpuno bi učutkalo neprijateljsku vatru (obično za nekoliko dana).«

Tipičan rezultat taktike razarača »Foks« bilo je uništenje neprijateljske baterije na Majang-dou, 7. maja 1952. godine.

Neprijateljska baterija od 3 topa kalibra 76 mm je u 11.55 časova ispalila 12 granata na »Foks«. Polovina od toga bila je fosforna municija. Prvi plotun prebacio je 20 do 50 m, a drugi su obuhvatili cilj u raklu od 100 m. »Foks« je smanjio daljinu i otvorio brzu uništavajuću vatru koja je učutkala neprijateljsku bateriju.

U istom području 4 noći kasnije, »Foks« je zarobio 18 ribara od kojih je 9 živelo u Majang-dou. Zarobljenici

su izjavili da je vatra sa razarača uništila zaklon i top 105 mm; komandir odeljenja i 5 ljudi posade su poginuli, a drugi top je oštećen.

Komandant razarača izjavio je: »Baterija Majang-doa nikad nas više nije gađala«.

Dejstva protiv ribarenja

Razarač »Foks« postigao je i to da je njegovo ime često spominjano u borbenim izveštajima u proleće 1952. godine. Za 4 nedelje »Foks« je uspeo da severnokorejsko ribarsko privređivanje učini veoma rentabilnim.

»Akcije protiv ribarenja« — izjavio je komandant razarača — »bile su brižljivo pripremljene i izvođene pre-padima motornog čamca. Pošto su sve akcije preduzimane noću, opremili smo čamac uglavnom radarskim odbijačima na motkama postavljenim na pramacu i na krmi; to nam je omogućavalo da ga radarom pratimo do na 12.500 m.

Uz streljačko oružje i radio, posada motornog čamca imala je ručne bombe, testere, koplja (za uništavanje ribarskih mreža) i komplet pribora za opravku motora, ako bi motor stao. Neko vreme čamac je, takođe, imao bestrazjni top 75 mm sa oko 15 razornih i 15 zapaljivih granata. Zapaljive granate su izvrsno služile da se na obali dobije orientaciona tačka — reper za upravljanje vatrom brodske artiljerije.

Izbor posade za motorni čamac zahtevao je posebnu pažnju. Nije svaki oficir ili mornar bio pravi čovek za to. Moj krmar čamca bio je čovek koji bi umeo i bez ruku, žmureći, da kormilari naređenim kursom. Bio je čvrst i pomalo bezobziran.

Oficir, komandir čamca, bio je veoma dobar starešina sa svim vrlinama komandira. Dobro je rukovao svim vrstama streljačkog oružja. Bio je pomoćnik komandira brodske artiljerije, pa je znao kakvu vatrenu podršku može brod da mu pruži.

Južnokorejski mornarički oficir, poručnik fregate bio je bistar čovek i dobro je zapažao. U mnogo slučajeva uspelo mu je da od zarobljenika dobije podatke za 30 sekun-

di, što je, zatim, dostavljao brodu radiom. Jednom prilikom uspeo je da pridobije 2 zarobljenika, koji su bili uhvaćeni 30 minuta ranije, da pomognu u osmatranju i rukovanju vatrom na gatove za ukrcavanje i magacine iza Majang-doa. (Nisam siguran da zarobljenici nisu upravili vatu u kuće onih čiji su bili dužnici.)

Ostali iz posade čamca bili su sve čvrsti ljudi spremni na sve.

Pošto sam živo učestvovao u riziku koji su moji ljudi iz posade motornog čamca preuzimali na sebe prilikom prepadnih akcija, uvek sam pratilo kurs njihovog kretanja po karti i komandovao im lično preko prenosne radio-telefonske stanice postavljene na krovu navigacijske kabine. Očigledno da je bilo važno da se nikad ne izgubi iz vida kretanje motornog čamca kad je polazio na akcije 5 do 7 milja od broda, usred neke luke ili između grupe od 15 do 20 sampana. Da bismo presreli relativno nepokretne sampane, obično smo motorni čamac upućivali *uz obalu* tako, da zaobiđe sampane i potera ih prema otvorenom moru.

Hvatanje ribara zahtevalo je promišljene postupke. Bezuslovno svaki brod uz koji se pristajalo najpre je temeljito pretresan. Posada motornog čamca morala je preduzeti sve da obezbedi sigurnost našeg broda i svoju sopstvenu. Ona je to ostvarivala pristajanjem i delimičnim prekrcavanjem radi pretresa sampana i zarobljenika na licu mesta pri svetlu svetiljaka. Posle toga, sampan bi se dotevio do broda i to radije *uz bok* nego po krmi, tako da bi sva oruđa mogla da se usmere na njega. Nisam htio dozvoliti da se ponovi slučaj sličan onom tragičnom, koji se dogodio ,Mariletu'.

Posle zaplenjivanja sampana, motorni čamac uvek je vodio računa da se prilikom približavanja brodu legitimije pokazivanjem svetala, sve dok ne bismo bili potpuno sigurni da ne može biti greške.«

Veoma uspešne jednomesečne akcije protiv ribara, za vreme patroliranja »Foksa« u području »Endžin Bloka« i na krilu fronta, izložene su u njegovom brodskom dnevniku. U njemu su, uzgred, izloženi problemi istoričara jasno,

jer kratke i službene rečenice borbenih izveštaja i ratnih dnevnika ne sadrže živopisne detalje koji se pamte i koji su tako važni da bi ih čitaoci s razumevanjem i interesom čitali. Prema tome, svaki podatak unet u »Foksov« ratni dnevnik dopunjeno je komandantovim komentarima koji su pribavljeni kasnije, na osnovu prepiske i razgovora.

Ratni dnevnik beleži: 30. aprila 1952. »... ,Foksova' patrola motornim čamcem ispitivala sitne radarske odraze u pravcu obale od područja sastanka u 2.17 časova. . .«

Komentar komandanta: »Pokazalo se da su radarski odrazi predstavljali plutače koje su ostavili minolovci, ali nisu bile unesene u moje karte. Čim je to utvrđeno, poslali smo čamac na malo stenovito ostrvo koje leži na ulazu luke Hungnam. Posada čamca pobola je američku zastavu na ostrvo, postavila natpis s uputstvima za predaju, pisan na korejskom jeziku, i belu zastavu na kratkom štapu s kojom nam mogu mahati. Posada je još vidljivo ispisala ime ,Foksa' na obe strane stene.«

(Napomena za one koji se bave istorijom): narednog dana bio je Prvi maj. Kad izjutra započne slavlje ono je trebalo da se odvija s američkom zastavom na vidiku.

Ratni dnevnik: 6. maj 1952: »U 2.00 časa prekinuta akcija motornog čamca nakon što su zaplenjena 3 sampana i 15 severokorejskih ribara u blizini Čang-ho rija. ,Foks' je digao 2 sampana na brod, treći pustio niz struju i produžio patroliranje na jugu. . . U 11.48 časova produžio prema Vonsanu da preda zarobljenike i sampane taktičkoj jedinici 95.23 u Jodou. . . Minolovci ,Ptarmigen' i ,Tuker' bili su u noćnoj patroli protiv sampana. U 23.15 ,Foksov' motorni čamac zarobio je 23 severokorejska ribara i zaplenio sampan od 10 m u blizini Pegan-dana.«

Komentar komandanta: »Ovo je bila prva noć da je motornim čamcem pretražena prepreka na ulazu u luku Sin Čang-ni. Posada je izvestila da je ona napravljena od konopca od 100 mm razapetog između uljanih bačvi, a mreža na njemu bila je stara i pocepana.

Ona 23 ribara, zarobljena pred Pegan-danom, predstavljali su skoro celokupno njegovo stanovništvo sposob-

no za ribarenje. Nikad posle toga nismo tamo otkrili više od jednog ili dva čamca, a i ovi su bili sasvim blizu obale.«

(Napomena za one koji se bave istorijom): pri ispitivanju ribari su pokazali vatrene položaj jednog topa kalibra 122 mm kod Kadžin-nija; njegovu poslužu sačinjavali su vojnici neke severnokorejske čete a živeli su u podzemnim pećinama. Dalje su izjavili da je top tako postavljen da mu proviruje samo cev, a da su bila potrebna 4 konja da ga dovuku do položaja na vrhu brežuljka. Ribari su, takođe, rekli da u njihovom području nema motornih sampana, da je hrana oskudna, a da su ih vojnici proveravali svaki dan u 4 i 20 časova.

Ratni dnevnik: 8. maja 1952. »Patrola u motornom čamcu „Foks“ isekla je i uništila 2.000 m ribarske mreže i potopila 130 glavnih plovaka prepreke na ulazu u Sin Čang-ni, koja je, istovremeno, služila i za ribarenje.«

Komentar komandanta: »Ove mreže, savijene na krajevima, obrazovale su spoljne i unutrašnje pregrade. Naši korejski oficiri smatrali su da su one omogućavale lovinu za prehranu 500 do 600 ljudi. Patrola je uništila mreže najpre sekući noseće konopce na 7 ili 8 mesta, zatim je razderala delove mreže na celoj dužini, pa sve to potopila. Sumnjamo da je mreža mogla da se spase i upotrebi kasnije.«

Ratni dnevnik: 9. maja 1952: »Patrolni odred u motornom čamcu „Foks“ izveo blisko izviđanje luke Hungnama zarobivši pritom 12 severnokorejskih ribara i dva jedrenjaka (džunke). U 3.35 časova, završavajući prepad, gađali mnoge radionice u Hungnamu...«

Komentar komandanta: »Tog jutra komandir patrole podsetio me je na poručnika bojnog broda S. Decatur*. Komandir je vozio po luci Hungnama, između 30 do 40 sampana. On je pojurov dva najveća, zaustavio ih, pretresao, naterao da dignu jedra i izveo iz luke. Sunce je bilo skoro izašlo kada su dospeli u razminirane vode.«

* Stephen Decatur, istaknuta ličnost RM SAD iz početka XIX v. — Prim. prev.

(Napomena za one koji se bave istorijom): inicijativa u akcijama i borbenost koju je ispoljio »Foks« u toku jednog meseca imala je za posledicu zarobljavanje 120 ribara i 29 čamaca, a uništeno je i 7.300 m ribarskih mreža. Zarobljeni ribari su, pored toga, dali značajna vojna obaveštenja.)

Koordinirano bombardovanje s mora i iz vazduha

Viceadmiral Džoj je 4. aprila 1952. godine postavio Operativnom odredu 77 dodatni zadatak: da koordinira svoja bombardovanja iz vazduha s istovremenim bombardovanjima patrolnih snaga sa mora. Taj sistem trebalo je da poveća gubitke neprijatelja i da posluži kao obuka. Vatra brodske artiljerije trebalo je da umanji dejstva protivavionske artiljerije protiv avijacije. Za uzvrat, mornarička avijacija mogla je da osmatra gađanje brodova.

Ova kombinovana dejstva su izvođena do kraja rata.

Koordinacija vatrene moći površinskih brodova i uništavajuće moći avijacije operativnog odreda nosača aviona počela je 13. aprila bombardovanjem Čongdžina s mora i iz vazduha.

Planirano je da će nosači aviona »Filipin Si« i »Bokser« izvesti bombardovanje iz vazduha, dok će američka krstarica »Sent Pol«, razarači »Henson« (Hanson), »Čandler« (T. E. Chandler) i britanski »Konkord« (Concord) izvršiti gađanje s mora.

Ciljevi u Čongdžinu bili su izvrsni, naročito za letače sa nosača aviona, koji su već bili sasvim zasićeni uvek istih ciljeva pri presretanju i uništavanju saobraćajnih sredstava na zemlji. Železare Micubiši i japanska tvornica svile bile su glavni ciljevi. Sem njih dolazili su u obzir mnogi magacini u gradu, artiljerijski položaji, snabdevački centri, tankovi za gorivo i kasarne.

Svaki nosač aviona izvodio je napad celom grupom, dva puta dnevno; 2. grupa sa »Bokserom« izvela bi napad u 6 i 12 časova; 11. grupa sa »Filipin Sija« u 8 i 11 časova. U svakom napadu učestvovalo je 52 do 58 aviona koji su bacali 200 tona teških bomba na ciljeve u Čongdžinu.

»Moji su avioni imali 132 poletanja i bacili 119 tona bombi«, zabeležio je komandant 2. grupe. »Ja sam predvodio rani jutarnji napad dok je komandir jedne eskadrile predvodio popodnevni. Naši ciljevi bili su građevinski objekti, velike dizalice, rampe za tovarenje, suvi dok, tankovi goriva, tvornica svile i železara.

Postigli smo odlične rezultate, iako je pri napadu bilo teško oceniti pogotke zbog dima od požara i eksplozija; ali to se video iz snimaka posle bombardovanja. Samo dva lovačka i jedan avion za obrušavanje pretrpeli su manja oštećenja od protivavionske artiljerije, i to, uglavnom, zbog toga što smo unapred slali mlažnjake 'panter' da tuku protivavionsku artiljeriju, koju bi oni uspešno učutkali.

Požari i eksplozije uzdrmali su grad, i danima posle napada pristigli su izveštaji iz drugih izvora o gubicima i oštećenjima koje su pretrpele trupe.«

Kontraadmiral Sousek, komandant Operativnog odreda 77, imao je još jedno zapažanje: »Kako su vazdušna bombardovanja planirana i izvođena, oduševljenje letača vidljivo je raslo.«

I površinskim brodovima se svideo novi sistem. Koordinacija gađanja s bombardovanjem iz vazduha povećala je tačnost dejstava, a smanjila opasnosti za jedne i druge.

Dejstvima bojnog broda »Ajo« u pratnji američkih razarača »Dankena« (*Duncan*) i »Mekoj Rejnoldsa« (*McCoy Reynolds*) i australijskog razarača »Varamunga« priključila su se 25. aprila 4 napada od po 50 aviona, za uništanje industrijskih ciljeva u Čongdžinu. To je bio drugi put da je neki bojni brod određen u akciju toliko daleko na sever.¹³

Kapetan bojnog broda Smedberg zabeležio je ovo: »Stigli smo i opalili prvi metak u 5.30 časova, u najlepšoj zori koja se da zamisliti. More je bilo mirno, ravno kao ogledalo, a temperatura od 20°C prijatna. Sunce je sijalo, na nebū ni oblačka, a blagi povetarac bio je taman dovo-

¹³ »Misuri« je novembra 1950. godine bombardovao Čongdžin.

ljan da oduva dim s naših ciljeva i sa naše linije gađanja.

Ipak divna zora nije mogla da otera osećanje izvesne napetosti. Imali smo razloga da budemo zabrinuti jer je Čongdžin bio najvažniji industrijski i železnički centar u Severnoj Koreji, svega 77 km udaljen od ruske granice. Ne mogu da razumem kako je protivnik mogao da miruje i posmatra kako rušimo taj grad dok su mu avioni bili odmah iza granice. Mogli smo da posmatramo uzletanje russkih aviona na radarskom pokazivaču, ali oni nam se nikad nisu približili na manjoj daljini od tridesetak kilometara. U toku dana imali smo divno mesto za posmatranje četiri bombardovanja pedesetak aviona sa nosača aviona koje je trajalo satima i bilo odlično koordinirano s našim gađanjem. Ukupno 200 aviona bacilo je nekih 230 tona razornih i napalm-bombi. Mi smo ispalili 213 tona granata samo sa našeg broda. Razarači su, verovatno, dodali tome još 25 tona sa približno 800 ispaljenih granata 127 mm.

Naši ciljevi bili su 3 velika čelična i železarska postrojenja, velika tvornica svile, 3 velike električne i transformatorske centrale, velika ložionica, 2 ranžirane železničke stanice i jedna remontna radionica za brodove sa 8 velikih stalnih i jednom pokretnom dizalicom.

Najveće veselje pričinilo nam je da dovedemo brod na položaj gde su nam dizalice ležale sve u jednom pravcu; gađajući ih uzdužnom bočnom vatom, počeli smo da ih rušimo. Operativni odred nosača aviona, udaljen 40 ili 50 nm, lepo nam je pomogao dodelivši nam stalno u tom području 2 osmatračka aviona za vreme gađanja sa našeg broda; na taj način za mnoge ciljeve na obali imali smo neposredno osmatranje sa broda, kombinovano s osmatranjem iz vazduha, a za ciljeve dublje u unutrašnjosti odlično osmatranje iz vazduha sa savršenom radio-vezom.

U podne, baš za vreme bombardovanja, uhvatili smo radio-vest iz Pekinga u kojoj se govorilo da američki brodovi gađaju žene i decu u gusto naseljenom gradu Čongdžinu. U 4 popodne čuli smo drugu emisiju u kojoj sejavljalo da su 3 od 4 broda potopljena.«

Posle ovog bombardovanja »Ajova« je 27. maja krenula na jug radi bombardovanja mostova na obali južno-

od Songdžina. Bojni brod ispalio je na njih 98 granata iz topova kalibra 406 mm i uspeo da ošteti sve mostove i da zatrpa sve ulaze u tunele.

»Značajna činjenica u vezi s bombardovanjem koje su izvodili bojni brodovi u Koreji« — rekao je Smedberg — »bilo je brižljivo rukovanje vatrom. Dok su u II SR naši bojni brodovi pri bombardovanju ispaljivali mnoge plotune iz 9 topova, pri bombardovanjima u Koreji retko smo kad upotrebljavali drugu vrstu paljbe osim jedinačne. Uz to, pretežno su upotrebljavane osmatrane vatre. Takođe, htio bih da naglasim da nijedan od naših brodova ili aviona nikad nije gađao sela ili nastanjena područja.«

Akcije »Pekidž« i »Direjl«

Kako je objašnjeno u VIII glavi pod naslovom »Borba za prekid komunikacija«, u korejskom ratu nisu preduzete mere za sadejstvo (među vidovima) na bojištu. No, u svojoj zoni dejstva (severoistočna obala Koreje), ratna mornarica je za sebe organizovala koordinirana dejstva. Viceadmiral Džoj je 24. aprila 1951. godine odobrio predlog kontraadmirala Ofstaja i odredio da se koordiniraju napori površinskih snaga i avijacije za prekid komunikacija. Radi toga je Operativni odred 95 operativno potčinjen Operativnom odredu 77. Najstariji komandant divizije krstarica (Operativna grupa 77.1) imao je posle toga ulogu predstavnika Operativnog odreda 77 za vatrenu podršku brodskom artiljerijom. Među ostalim zadacima, on je morao da vodi uvek ažurnu evidenciju unosnih ciljeva za gađanje brodskom artiljerijom, predlagao ciljeve na koje da se dejstvuje vatrom brodske artiljerije i upravljao tom vatrom; povremeno je proveravao planove dejstava.

Krajem 1951. godine komandant 1. divizije krstarica, kontraadmiral Musbrager (*F. Moosbrugger*), prikazujući zaključke o dejstvima Operativnog odreda 95 za prekid komunikacija, rekao je da je jedina efikasna vatra površinskih snaga za prekid komunikacija bila ona koja je izvođena kao gađanje pojedinim oruđima uz osmatranje iz vazduha ili s kopna. »Neosmatrana vatra mogla je da ima

psihološki efekt ili da uznemirava neprijatelja» — izjavio je on, — »ali stvarni gubici koje je ona nanosila neprijatelju bili su mali. Deo železničke pruge, čak i most, bili su veoma mali ciljevi, pa ako artiljerijska vatra nije bila veoma tačna i upravljana na osnovu osmatranja, municija je velikim delom bila bačena«. Admiral Musbrager takođe je upozorio na potrebu za boljim i kompletlijim prikupljanjem obaveštenja o rezultatima blokade i bombardovanja.

Dalji korak za povećanje efikasnosti vatre brodske artiljerije i za njenu koordinaciju s bombardovanjima iz vazduha, koje je izvodio Operativni odred 77, preduzet je 11. januara 1952. usvajanjem dva plana, poznata pod imenima ‚Pekidž‘ i ‚Direjl‘.

»Pekidž« je bio cilj na obali podesan za napad brodovima i avionima. Na železničkoj pruzi Songdžin—Hungnam pažljivo je odabранo pet tačaka (sk. 19), kojima je dato kodirano ime »Pekidž« i jedan broj. U 3 od odabranih 5 »Pekidža« ciljevi su bili i mostovi. Ispred svakog odabranog mesta postavljene su plutače s radarskim odbijačima za pomoć u navigaciji i za povećanje tačnosti gađanja. Noću, brodovi su najčešće mogli da pridru ciljevima na daljine od 1.500 do 2.000 m.

Ciljevi »Pekidž« odabrani su tako da je neprijatelju bilo teško da opravi naneta oštećenja. Svi su oni bili na glavnoj liniji snabdevanja duž istočne obale. Ako bi se »Pekidži« uništili, prliv neprijateljskog snabdevanja iz Mandžurije bio bi ozbiljno ugrožen.¹⁴

Prvobitni plan predviđao je da se ciljevi »Pekidž« unište vazdušnim bombardovanjem. Posle toga vazdušnim

¹⁴ »Pekidž 1« bio je mali most i nasip visine 8 m, dužine 1.000 m sa jednim kolosekom koji je prelazio preko ravne doline između 2 tunela.

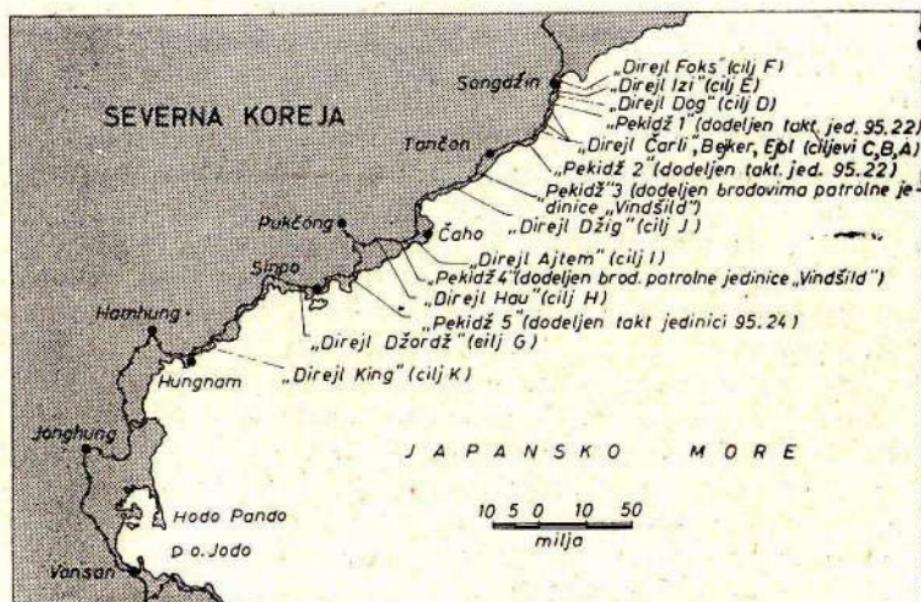
»Pekidž 2« bio je jednostruki kolosek dužine 200 m između dva tunela.

»Pekidž 3« bio je deo pruge na nasipu, sa mostom dužine 11 m koji je prelazio preko kanala za odvodnjavanje.

»Pekidž 4« bio je deo pruge u podnožju brda, svega 7 m nad morem. Tu se nalazio i tunel.

»Pekidž 5« bio je nasip i most koji je prelazio neku rečicu na obali.

izviđanjem trebalo je otkriti koliko je neprijatelj napredovao u radovima za opravljanje oštećenja i ponovno otvaranje saobraćaja prugom. Kada bi opravke bile privedene skoro kraju, novi napadi iz vazduha trebalo je ponovno da unište cilj.¹⁵ No, kad bi nosači aviona morali da odu na popunu zaliha ili kad bi slabo vreme sprečavalo bombardovanje iz vazduha, dejstva je trebalo da preuzmu površinske snage Operativnog odreda 95 i da artiljerijskom vatrom održavaju oštećenja na ciljevima »Pekidž«. Uz to, brodovi iz patrole morali su svakog dana i svake noći (u nepravilnim vremenskim razmacima) da ispale određeni broj granata radi ometanja i uništavanja izvršenih opravki.



Sk. 19 — Ciljevi »Pekidž« i »Direjl«

¹⁵ Ukoliko je rat duže trajao, a glavni zadaci nosača aviona Operativnog odreda 77 prelazili od prekida saobraćaja na neposrednu podršku kopnenih snaga iz vazduha, zadatke »Čeroki« (Cherokee) i najveća bombardovanja, zadaci »Pekidž« padali su sve više u deo površinskim snagama.

Drugi plan imao je kodirano ime »Direjl«. Ciljeve »Direjl« trebalo je uništavati samo vatrom brodske artiljerije. Studiranjem severoistočne obale odabрано је 11 ciljeva na železničkoj pruzi.

Kao i ciljevi »Pekidž«, ciljevi »Direjl« bili su svi duž obale, u dometu vatre brodske artiljerije i na glavnoj pruzi iz Čongdžina za Hungnam. Na svaki cilj »Direjl« brodovi iz patrole trebalo je da ispale određeni broj granata tokom svaka 24 časa.

Na taj način, koncentracijom i koordinacijom vazdušnih i artiljerijskih bombardovanja sa brodova na ciljeve »Pekidž« i »Direjl«, očekivalo se da će se neprijateljsko snabdevanje tom linijom moći svesti na najmanju meru — čak, možda, i potpuno obustaviti.

Kontraadmiral Džingrič preuzeima komandu nad Operativnim odredom 95

Na dan 31. maja 1952. godine preuzeo je šesti po redu američki pomorski oficir komandu nad Operativnim odredom 95. Kontraadmiral Džingrič (*John E. Gingrich*) smenio je na krstarici »Diksi« kontraadmirala Dajera.

Za vreme te smene u komandovanju, pomorske snage Operativnog odreda 95, određene za bombardovanje i blokadu, krstarile su već 23 meseca duž korejskih obala bez ikakvog otpora izuzev artiljerijske vatre s obale. Na stotine bombardovanja obalskih komunikacija iz vazduha snaga sa nosača aviona Operativnog odreda 77 nadovezale su se stotine vatreñih napada brodskom artiljerijom površinskih snaga Operativnog odreda 95 i 77. Do tada svaki iole vredan neprijateljski cilj na obali bio je više puta napadan i mnogo puta pogoden.

»Izveštaji o uništenjima koji su pristizali sa raznih strana, sabrani skupa« — govorio je admiral Džingrič — »obuhvatili su toliki niz mostova, tunela, lokomotiva i kamiona, da bi za njih jedva bilo mesta u Koreji.«

Gotovo da nije bilo više prilike za dejstvo na neki novi cilj, a bilo je nerazumno trošiti municiju na ciljeve koje neprijatelj nije mogao više držati ili koji su bili uništeni.

U stvari, bilo je razloga za sumnju da je neprijatelj s istočnjačkom lukavošću namerno postavljao bezvredne ciljeve u područja severoistočne Koreje koje smo mi tako često tukli, prosto da izazove naše brodove da na njima rasipaju svoju municiju. Uz to, još uvek su nam nedostajali precizni podaci o tome kolika su oštećenja stvarno postizali naši vatreni udari brodskom artiljerijom.

Prema admiralu Džingriču, ista situacija koja je već odavno postojala na kopnenom frontu, tj. zastoj ili nerezena pozicija, sad se ispoljavala i u ratu na moru. Korejski rat — u vazduhu, na kopnu i na moru — bio je rat iznuravanja. Džingrič je smatrao da je utroškom svake granate brodske artiljerije trebalo naneti neki stvarni gubitak neprijatelju, inače, nije je trebalo ni ispaliti. Faza rata kad se gađalo tek da se gađa, prošla je; dok je bilo mnogo ciljeva to je bila jedina politika koju je ofanzivna američka ratna mornarica mogla da vodi. Od sada unapred, smatrao je Džingrič, svako zrno i svaka granata treba da nose neko neprijateljevo ime na sebi.

»Cena jednog metka kalibra 127 mm dostavljenog u Koreju«, — govorio je admiral Džingrič — »iznosi 200 dolara. Ako njime ne prouzrokujemo neprijatelju bar isto toliko štete, škodimo više sebi nego njemu.«

Pored toga, vatru brodske artiljerije trebalo je podešavati prema važnosti cilja. Poznato je bilo da su granate 127 mm i 76 mm manje efikasne za gađanje železničkih pruga nego granate većih kalibara. Vatra artiljerije sa razarača najefikasnije je upotrebljavana u sprečavanju neprijatelja da opravi nanesenu štetu, ali ne za samo oštećenje pruge. Uz to, bolje je bilo gađati pruge u brdovitim predelima i gde je bilo nasipa nego u ravnici. Svaki »prebačaj« koji bi promašio prugu mogao je da izazove odronjavanja koja su mogla da blokiraju prugu.

Štaviše, bilo je malo logike u tome da osetljivi razarači, pod komandom odvažnih komandanata, vode artiljerijske dvoboje jedino radi samog dvoboja. Kakve je koristi moglo biti od toga da se ispali stotinak granata na ulaz u neku pećinu iz koje je ispaljena jedna ili pola tuceta gra-

nata? Tačnost i jačina neprijateljske vatre s obale bile su u stalnom porastu; neprijatelj je sada upotrebljavao i tempirne granate; neki su čak mislili da ima i topove s radarskim komandnim računarima. Da li se isplaćivalo rizikovati da razarač bude ozbiljno oštećen ili čak izgubljen samo zbog toga da bi se učutkao jedan jedini top možda sa tucetom ljudi posade?

Džingrič nije nastojao manje od svojih prethodnika da svim svojim silama udari po neprijatelju, ali je osećao da je, rat na moru ušao u novu fazu. Ako je korejski rat postao rat iznuravanja, onda su snage Ujedinjenih nacija morale obezbediti da se neprijatelj više istroši od njih samih.¹⁶

Pritisak blokadnih snaga

Život ribara Severne Koreje je i pre rata bio težak. Kako su seljaci bili prisiljeni da državi prodaju svoj pirač po utvrđenim niskim cenama, tako su i ribari morali da prodaju ribu po državnim cenama. Normirane su količine ribe koje je ribar morao da ulovi. Ako bi ribar uspeo da ispuni normu, povisili bi mu je. Ako ne bi ispunio nor-

¹⁶ Reduciranjem količina municije, ispaljivane noću i u dejstvima za uznemiravanje, uz naglašavanje potrebe za štednjom municije, uspelo je da se količina utrošene municije smanji za 50%;

jula 1952.

ispaljeno granata (svih kalibara)	33.500
u tonama	2.330

(od toga 32%
neosmatrano)

oktobra 1952.

17.069
1.305

(od toga 11%
neosmatrano)

Proračunato je da je cena svih vrsta municije isporučene brodovima u Koreji iznosila 2.165 dolara po toni. Posle jula 1952. godine uštedeno je više od 2 miliona dolara mesečno, pri čemu nije uračunato trošenje oružja ili brodova.



Sk. 20 — Područje uske blokade

mu, izgubio bi dozvolu za ribarenje. Ubrzo posle početka rata, severnokorejska državna uprava nastojala je svim silama da se osnuje »Ribarski savez« preko kojega je vršena potpuna kontrola; ribar koji nije bio član Saveza, nije mogao da nabavi udice, mreže i drugu nužnu opremu.

Severoistočna obala Koreje bila je načičkana ribarskim naseljima skoro na svakom mestu gde je bio pogodan zaklon za čamce. Već po tradiciji korejsko obalsko stanovništvo retko se bavilo zemljoradnjom i nije uzgajalo pirač. Oni su, više od stanovništva u unutrašnjosti zavisili od ribolova.

Neumoljivi pritisak uske blokade duž severoistočne obale još više je doprineo da život ribara bude sve nepodnošljiviji. To se videlo po stalnom priticanju izbeglica i desertera iz Severne Koreje. Bilo je toliko izbeglica da su Ujedinjene nacije morale da uspostave specijalne logore za internirce na ostrvima Jang-do u blizini Songdžina i Jo-do, u luci Vonsana. Na tim ostrvima bila su sabirališta za stotine ljudi, žena i dece koji su pobegli od nevolja i ograničenja nametnutih im od seoskih nadglednika; oni su prihvatali rizik da se otisnu na otvoreno more u malim čamcima, da u toku bekstva budu pogrešno smatrani za polagače mina; prkosili su svim tim opasnostima uprkos tome što ih je njihova propaganda upozoravala da Amerikanci odmah ubijaju sve zarobljene Severnokorejce.

Jednostavan razlog za tako veliki broj severnokorejskih izbeglica bila je glad. Ribarenje je postalo skoro nemogućno.

Ribarenje danju bilo je skoro samoubistvo zbog toga što su avioni sa nosača aviona, patrolni avioni i brodovi stalno patrolirali na svakom delu obale. A noću, kad bi se ribarski sampani otisnuli na otvoreno more u lov na plavu ribu ili sardele, često su mogli očekivati da im iznad glava eksplodira svetleća granata posle koje bi odmah dolazila

artiljerijska vatra. Ona bi ih poterala na obalu, ili bi se pojavio naoružani motorni čamac sa žuštrim mornarima s američkih razarača ili minolovaca koji bi ih zarobili.

Da bi savladao blokadu, neprijatelj je u svakom selu na obali postavio jednog ili više nadglednika koji su nastojali da spreče stanovništvo u bežanju na otvoreno more ili prema jugu, a istovremeno su primoravali ribare na ribarenje uprkos opasnostima. Postupak neprijatelja jednostavno se sastojao u tome da prikupi ribare sa sampanima kod topovskih položaja, te da u neke čamce postavi stražare naoružane mitraljezima i ručnim bombama i natera ih da isplove na more. Na svaki sampan koji se usudivao udaljiti od ostalih iz grupe više nego što je bilo propisano, otvarana je vatra. Bilo je nekoliko slučajeva kada bi se cela sela ujedinila, ubila ili zarobila svoje nadglednike i masovno bežala morem na jug.

Na nekim tačkama istočne obale, kao na primer u odabranim ribarskim područjima kod otoka Majang-doa, neprijatelj je postavio radar koji je upozoravao kad bi se blokadni brodovi približavali. Sistem signalnih svetala na radarskoj stanici upozoravao je ribare da se vrate na obalu. Na drugim mestima postavljene su sirene za uzbunu koje su upozoravale kad bi se brodovi približavali. I telefonski bi jedno ribarsko selo upozoravalo drugo da se blokadni brod uputio u njihovom pravcu.

»Neprijatelj je imao odličan sistem uzbunjivanja« — rekao je admiral Dajer. »Istočna obala Koreje imala je hiljade osmatračkih stanica i čim bi neki naš brod dospeo u njihov vidik, obavest o tome brzo bi se proširila i ribari bi se uputili prema obali. Postepeno neprijatelj je izgradio radare za noćne uzbune protiv naših patrola.

Loše vremenske prilike ili vreme po kojem otvoreni motorni čamci nisu mogli dejstvovati, reduciralo je naše dnevne akcije na 50%, a noćne na 35%.

Naši mladi oficiri i mornari kao posade čamaca, morali su biti veoma izdržljivi da bi mogli učestvovati u ovim akcijama; to je vrlo brzo odelilo jakе ljudе od slabijih. Akcije protiv ribara zahtevale su talente za pomorstvo i dejstva u malim čamcima kakvi su postojali u ranijim daniма naše ratne mornarice.«

Bekstvo mnogih civilnih lica iz Severne Koreje potvrđivalo je uspeh naše akcije protiv ribara. »Moj brod« — rekao je komandant američkog broda »Kaningem« — »prebacio je 26. septembra 1952. godine 71 izbeglicu iz područja južno od Jang-doa na ispitivanja i dalji transport u Južnu Koreju.

Uz pomoć južnokorejskih pomorskih oficira, koji su bili ukrcani na brodovima radi obuke, mogli smo da razgovaramo sa ljudima, od kojih su mnogi bili žene i deca, u stvari, čitave porodice. Ti ljudi patili su od gladi, što se vedelo po načinu kako su jeli hranu koju smo za njih pripremali na brodu. Oni su nam, takođe, rekli da razumeju razloge zbog kojih smo sprečili ribarenje u Severnoj Koreji.

Što se tiče posade moga broda, izgubili smo osećaj samlosti prema civilnom stanovništvu, zbog okrutnosti naših dejstava protiv ribarenja, i to od onog časa kad je jedan ribarski čamac 19. septembra ispod broda spustio lutanjuću minu. Mi smo ga potopili vatrom iz pušaka.«

Brodovi iz blokade često su nailazili na male sampanе daleko na otvorenom moru. U nekim su bili samo ribari, a u drugima po jedna porodica; jedanput je nađena grupа dečaka od 13 do 19 godina. Razarač »Foks« je 2. maja digao na brod otvoreni čamac sa 3 porodice; od osamnaestoro ljudi koji su bili u čamcu, devetoro ih je bilo žena i dece od 1 do 9 godina. Izbeglice su 3 meseca pripremale bekstvo i namerno su izabrale noć prvomajske proslave da krenu na put u slobodu.

Priliv izbeglica bio je najveći u mesecima u kojima je bilo lepo vreme. Pa i u takvim prilikama bilo je rizično da će uspeti bekstvo u malom sampanu sa nadvođem od svega 15 do 20 cm. Kad god bi naišli na begunce, brodovi iz patrole ukrcali bi ljude na brod, a čamce digli ili teglili. Tokom patroliranja prošli su pored Jang-doa ili Jo-doa i iskrcali ljude u logore radi ispitivanja.

Vidjevši očajno stanje izbeglica, mornari su im svaki put davali stara odela, hranu, slatkiše i novac. Mnogi brodovi usvajali su nekog kao maskotu i skupljali priloge za sirotišta koja su preuzimala ponekog od mlađih izbeglica.

Obaveštajni oficir Operativne grupe 95.2, čije je radno mesto bilo na Jo-dou u luci Vonsana, rekao je: »Logor interniraca na Jo-dou nalazio se južno od malog sela Jodorijsa. Smešten je bio na južnoj strani aerodroma, ograden običnom bodljikavom žicom. Izbeglice, kojih je bilo prosečno 60 do 70, živele su u skloništima koje smo za njih iskopali; jedno sklonište bilo je ogromno i moglo je, po korejskom standardu, komotno da primi oko 90 ljudi. Ova skloništa bila su neophodna za zaštitu izbeglica od artiljerijske vatre koju je neprijatelj iz Vonsana povremeno otvarao na aerodrom.

Svakog jutra stražari iz sastava južnokorejske mornaričke pešadije doneli bi im pirinač i ostalu hranu koju su izbeglice same kuhale. Moj posao bio je da ih saslušavam i da pribavim od njih kakvo korisno obaveštenje. Ispitivali smo svakoga, uključivši i decu. Baš jedan desetogodišnji dečko ukazao nam je na mesto slagališta mina. Posle ispitivanja izbeglice su transportovane na jug u glavni logor kod Čumundžina.

Iz stotina izjava izbeglica bilo je jasno da je zabrana ribarenja proizvela neprijatelju naročite teškoće. Oni su morali preduzeti mere da ribu, koju stanovništvo Severne Koreje nije moglo samo da pribavi, uvoze iz Mandžurije i

Kine; a s obzirom da su putevi i železnice bili stalno pod udarom naše avijacije, to nije bilo lako.

U stvari, blokada je bila tako efikasna da su mi neke od izbeglica rekle da su bile prinuđene da jedu koru drveća. Nisu mogli dobiti čak ni udice. Zbog toga su pravili udace od komada metala koje su mogli da nađu. Čak i tada nije bilo moguće naći tako jednostavan materijal kao konac, tako da ribari nisu imali čime da popravljaju mreže. Kako je sve više stanovništva bežalo, a sve više sampana bilo uništeno artiljerijskom vatrom, njihova nabavka bila je otežana. Jedna grupa koju sam ispitivao izjavila je da je blokada bila tako efikasna da su oni morali ostima da love morske raže da ne bi umrli od gladi.«

Uništavanje vozova

Jula 1952. godine organizovano je elitno udruženje blokadnih brodova nazvano »Razbijači vozova«. Da bi postao član te zatvorene organizacije, brod je morao imati potvrdu o uništenju jednog voza. Prvi član kluba bio je razarač »Orlek« (*Orleck*).

Komandant razarača napisao je: »Moj razarač, Orlek, dodeljen je 5. jula 1952. godine severnoj patroli — od ostrva Jang-doa do Čongdžina. Tu liniju prelazili smo uvek danju.

Instrukcije za naša svakodnevna dejstva predviđale su da otvaramo vatru za uznemiravanje na Čongdžin, koji je bio najsevernija tačka patroliranja. Pošto smo ispalili 4 plotuna iz 6 topova na neke vojne ciljeve u gradu Čongdžin, uputili smo se na jug da pronađemo i uznemirimo neke obalske baterije, za koje je javljeno da se nalaze na jednoj glavici, 21 km južno od Čongdžina.

Otvorili smo vatru na baterije neprijatelja vozeći prema jugu i baš smo okretali u severni borbeni kurs za na-

redni vatreni udar, kad su one otvorile vatru na nas. Prvi plotun bio je obuhvat na daljini od 9.000 m — zapanjujuća tačnost!

Ne treba ni naglašavati da smo odmah preduzeli manevr da se izvučemo iz takve vatre. Neprijateljski topovi su nas i dalje obasipali vatrom do približno 12.500 m, ali tačnost gađanja naglo je opadala. Pregledom parčadi koje smo pokupili sa paluba, ustanovili smo da su nas gađali topovima kalibra 105 i 155 mm. Nije bilo oštećenja na brodu, a samo je jedan vojnik bio lakše ranjen od parčeta granate. Upravitelj maštine mi je, kasnije, javio da su postigli brzinu od 24 čv sa 2 kotla, bez pregrevanja! Ovakva naprezanja na dugačkim razaračima nisu dobro gledali u Tehničkoj upravi ratne mornarice.

U instrukcijama za patroliranje stajalo je, takođe, da dejstvujemo i po ciljevima »Pekidž«. Normalni postupak za to bio je da se uputimo južno od Jang-doa; dospevši do cilja ispalili bismo nekoliko metaka radi oštećenja tračica, pa bismo produžili do narednog cilja i tako dalje do kraja patrolne rute, a zatim bismo se vratili u Jang-do.

Sam po sebi gađanje ciljeva »Pekidž« bio je drukčiji zadatak. Velika većina nas sumnjala je da ta dejstva imaju neku vrednost, jer нико od nas nikad nije danju video-vozove niti bilo kakvo svetlo noću. Međutim, svi podaci obaveštajne službe tvrdili su da se pruge upotrebljavaju noću.

Bombardovanje »Pekidža« dalo nam je ideju da bismo pažljivim planiranjem i pripremama mogli da uhvatimo neki od tih sablasnih vozova. Pre svega, danju smo pažljivo osmatrali svih 5 ciljeva »Pekidž« iz najmanjih detaljina koje nam je dozvoljavala sigurnost plovlijenja. Zaključili smo da ako hoćemo da ulovimo voz ne možemo to postići čekajući da dođe do istovremenog susreta voza i broda baš na nekom od ciljeva »Pekidž«, nego da je normalniji način da se voz uhvati bilo gde, na primer, da odemo na neku poziciju i čekamo ga da nađe. A najpogodnije vreme za izvršenje toga bila je, očigledno, noć.

Odabrali smo za svoju metu cilj »Pekidž 2«. Tračnice su prolazile na stotinjak metara od obalne linije, a nekoliko karakterističnih stena pred obalom predstavljalo je odličnu radarsku orientaciju.

No, pri postavljanju takve zamke za voz, ipak se pojavljivalo nekoliko problema. Na primer, da bismo mogli dobro osmatrati i tačno gađati trebalo je da se što više približimo tračnicama. Ali, ako bismo se približili više od 4.500 m ne bismo mogli upotrebljavati svetleće granate, jer se računalo da se na daljinama ispod 4.500 m padobran svetlećih granata cepa i da svetleća masa pada kao olovo na zemlju. Taj problem rešili smo jednostavno ne vodeći računa o propisima Uprave za naoružanje. (Interesantno je napomenuti da na daljini od 2.200 do 2.700 m samo oko 10% padobrana nije funkcionalno.)

Problem gađanja rešili smo tako što smo, pri pripravnosti br. 2, odredili jedan top 127 mm za gađanje svetlećim granatama a drugi za gađanje bojevim. Na taj način mogla se brzom paljbom ostvariti vatra za uništenje, odujući u najmanjoj meri naš položaj neprijateljskim osmatračima.

Pošto su svi metodi i tehnika rada utvrđeni, »Orlek« je 14. jula krenuo iz Jang-doa na patroliranje prema jugu i stigao oko zalaska sunca kod cilja »Pekidž 2«. Ispaljeno je 6 do 8 uobičajenih granata i u sumraku smo produžili prema jugu, izgubivši se u mraku, da bismo se opet vratili sat-dva kasnije. Nadali smo se da će ta vaska obmanuti ekipe za opravku pruge koje su živele u tunelu, da se te noći više nećemo vratiti.

Međutim, 15. jula »Orlek« se prikrao na 2.700 m od cilja »Pekidž 2«. Naši gornji ventilatori zatvoreni su da ne buče i brod je mirno čekao.

U 1 čas dežurni oficir čuo je tutanj voza koji se približavao sa severa. Odmah ga je osvetlio i istovremeno počeo gađanje bojevim granatama nišaneći na severni tunel.

Pogodili smo poslednji vagon, službena kola, koji se poprečio preko tračnica, zbog čega se voz zaustavio. Daljim osvetljavanjem otkriveno je 15 vagona koji su uhvaćeni između oba tunela. Samo lokomotiva s tenderom uspela je da se zakloni u južni tunel.

Ostatak noći posvećen je sistematskom i laganom uništavanju plena: 5 otvorenih vagona sa 10 teških poljskih oruđa, vagon s platformom na kojoj je bio jedan tenk i oko 9 zatvorenih vagona s eksplozivom. Uništavanje tih vagona bilo je dovoljno za uspešno obavljeni noćni zadatak.

Postignuti uspeh te noći razvio je duh takmičenja između mojih dežurnih oficira, a to takmičenje sastojalo se u »čekanju na poziciju« — opet kod cilja »Pekidž 2« — ne bi li naišao koji voz. U 22 časa, sad drugi dežurni oficir, osmotrio je bleskove svetla koji su se kretali između tunela od juga prema severu. On je odmah počeo da gada za osvetljavanje i otvorio vatru za uništenje. Rezultat toga bilo je uništenje jedne lokomotive, tendera i jednog zatvorenog vagona. Bleskovi koji su osmotreni kod tog voza koji se kretao prema severu poticali su, verovatno, iz ložišta lokomotive.

Posle ovih uspeha primili smo 2 veoma prijatne depeše:

»Čestitanja razaraču „Orleku“ razbijaču vozova. Uništenje dva voza u 12 dana je lep uspeh u borbi. Osma armija ponosi se s Vama i vašom posadom. Van Flit.«

Druga je bila od viceadmirala Klarka:

»Čestitanja prvom od nove klase razarača razbijača vozova, „Orleku“. Dobro ste to izveli.«

Mislim da je uništenje ova dva voza razbilo svaku, makar i najmanju sumnju koja je ranije postojala kod razarača (a i kod nas) u pogledu noćne upotrebe istočnih

obalskih pruga od neprijatelja. Naš uspeh u tom pogledu ubrzo je propraćen sličnim uspehom drugih razarača, i tako je došlo do uspostavljanja Kluba razbijača vozova.¹⁷

»Tračnice su zardale«

Jula 1952. godine američki razarač »Holister« (*Holister*) bio je više puta u škripcu i, uopšte, mogao se nazvati srećnim brodom.

»Bilo je to „Holisterovo“ drugo krstarenje u Koreji« — pisao je komandant broda — »pošto je prethodno dejstvovao 1950—1951. godine od Inčona do Hungnama. Na prvom krstarenju imao sam iškusnu posadu. Na drugom bila je to skoro sasvim nova posada, izuzevši više podoficira:«

¹⁷ Klub razbijača vozova Operativnog odreda 95 osnovao je operativni oficir tog odreda, jula 1952. godine. (Mnogi brodovi koji su uništili vozove pre toga nisu ušli u klub.) Evo liste članova kluba razbijača vozova i broj vozova koji je priznat svakom brodu (ne broj koji je javljen) prema podacima Operativnog odreda 95:

	voza
1. Kanadski razarač »Krusejder« (<i>Crusader</i>)	4
2. Američki razarač »Endikot«	3
3. Američki razarač »Orlek«	2
4. Kanadski razarač »Hejda« (<i>Haida</i>)	2
5. Kanadski razarač »Etebesken«	2
6. Američki razarač »Pirs« (<i>Pierce</i>)	2
7. Britanski razarač »Čeriti«	2
8. Američki razarač »Porter« (<i>Porter</i>)	1
9. Američki razarač »Džarvis« (<i>Jarvis</i>)	1
10. Američki razarač »Bojd« (<i>Boyd</i>)	1
11. Američki razarač »Tretn« (<i>Trathen</i>)	1
12. Američki razarač »Eversoul« (<i>Eversole</i>)	1
13. Američki razarač »Kis« (<i>Keys</i>)	1
14. Američki razarač »Čendler«	1
15. Američki razarač »Mekoj Rejnolds«	1
16. Holandski razarač »Pit Hajn«	1
17. Američki razarač »Karmik« (<i>Carmick</i>)	1
18. Američki razarač »Medoks«	1
<i>Ukupno 28</i>	

Svakom brodu koji je vatrom uništio voz predato je sveđočanstvo s pohvalnicom.

cire. Takođe, imao sam na brodu 14 novih poručnika korvete. Ipak, cela posada bila je skup ambicioznih ljudi.

U četvrtak, 10. jula, vozili smo rutom Hodo-Pando—Hungnam—Ča-ho; to područje nazivali smo »bulevarom«. Tada smo iznenadno dospeli pod prečiznu neprijateljsku artiljerijsku vatru. Odgovorili smo vatrom i zadimljavanjem, prešavši na brzinu od 25 čvorova. Gađajući okrenuli smo ka obali, pružajući na taj način neprijatelju mali cilj po pravcu i brzu promenu daljine. Posle toga, povukli smo se u naš vlastiti dim, gađajući posredno kamenim topovima. Izbrojali smo 32 vodenog stupa od pogodaka u našoj blizini. Neki su čak zalili komandni most, ali nije bilo gubitaka.

Te noći opet smo se vratili i bombardovali Majang-do i Hongvan. Za vreme bombardovanja primetili smo na radaru neki nepoznati odraz koji nam se lagano približavao u blizini Majang-doa. Oprezno smo se približavali sa posednutim bacačima dubinskih bombi da bismo se osigurali od malih diverzantskih sredstava. U mraku smo otkrili sampan kojem smo se približili. Stražari su sa palube bacili konopac s gvozdenom kukom, privukli ga, i za čas smo na brodu imali 3 zarobljenika.

Sva trojica bili su mladići, stari oko 16 godina. Poveli smo ih pod pramac, oprali i presvukli, a zatim ih poveli u prostoriju koju smo uredili u pramčanom brodskom magacinu. Uz pomoć našeg brodskog crtača, koji je crtao skice mina, topova, zaklona, vojnika, bunkera itd., izvukli smo od njih obaveštenja da je u tajnim zaklonima bilo 5 topova koji su otvarali vatru na razarač; ti topovi bili su na tračnicama i mogli su se izvući iz zaklona za gađanje i zatim vratiti ponovno u zaklon.

Raspolažući tim podacima, a u duhu samoinicijative i snalažljivosti koju nam je preporučivao admiral Džingrič, zatražio sam dobrovoljce za desantni odred. Izvlačenjem slamčica određena je grupa od 1 oficira, 1 podoficira i 4 mornara. Oficir je bio mladi rezervni poručnik korvete koji je razvio sopstvenu teoriju za vreme naših akcija za prekidanje komunikacija na železničkim prugama istočne

obale Koreje. Samo kad bismo mogli da vidimo te tračnice, govorio je on, pa ako bismo ustanovili da su zardale mogli bismo da uštedimo gomilu municije. Njegova teorija mi je izgledala logična.

Odmah su počeli da spremaju svoju opremu koja je uključivala gumeni čamac, radarski odbijač (koji su načinili od neke kante za mleko od 4 litra), prenosni radio i kompas. Koristeći se tim odbijačem ručne izrade, mogli smo da upravljamo gumeni čamac na obalu.

U 20.00 časova bili smo pred Hongvanom. Nije bilo mesečine i kad je izviđačka grupa u gumenom čamcu napustila »Holister« i uputila se na obalu udaljenu samo 1.400 m, rekao sam im da ćemo se vratiti u 24 časa da ih prihvativimo na istom mestu. Otisnuli smo se na more da bismo bombardovali obalu dalje prema severu dok su se oni uputili u luku Hongvana.

Tačno u 24.00 časa doveo sam brod natrag na zakazano mesto; na radarskom pokazivaču nije bilo nikakvog odraža a na kopnu je bilo sve potpuno mirno. Nikad nisam proveo 3 mučnija časa nego za vreme tog dugog čekanja ispred obale u čijoj sam se neposrednoj blizini nalazio pribjavajući se svanuća, a ipak nisam htio da napustim svoje ljude.

Oko 2.30 časova, pošto je izgledalo da je protekla čitava večnost, konačno se na radaru pojavio neki mali odraz koji je pokazivao da nam se s obale približava mali objekt. Kada se taj objekt približio, pozvali smo ga i na naše veliko olakšanje oni su odgovorili. Pošao sam na krmu kad su pristajali. Sa bolom u srcu ustanovio sam odmah da su u gumenom čamcu bila samo četiri čoveka. Nije bilo poručnika korvete ni podoficira.

U međuvremenu poslužilac radara javljao je o nekom novom odrazu koji se polako približavao brodu sa severa. Odmah smo nanišanili na taj objekt spremni da otvorimo paljbu. Kad se približio otkrili smo da je to sampan u kojem se podigla neka prilika vičući da ne gadamo. Bili su to poručnik korvete i podoficir. U mraku su se grupe razdvajile, ali poručnik korvete se vratio da doneše odgovor. 'Tračnice su zardale' objavio je on.

Ijudi su pobacali svoje lopate i pobegli kao od đavola. Da bome, mi smo se dobro nasmejali i posle toga postala je uobičajena praksa da s vremena na vreme upotrebimo reflektor, koliko da bismo uštedeli koju granatu. Na taj način „Pekidž 1“ bio je blokiran punih 12 dana.

Noću se „Voker“ približavao na 2.200 m do izobate od 180 m, a drugi brod plutao je dalje od obale radi osvetljavanja cilja. Ovo je otežavalo, ali nije potpuno obustavilo neprijateljske radove na raščišćavanju pruge.

Posle približno nedelju dana, pošto su, verovatno, konstatovali da neće uspeti da odvuku vagone s pruge, počeli su ono što smo mi celo vreme brižljivo izbegavali — eksplozivom da razaraju i uklanjaju s pruge jedan vagon za drugim i za nekoliko noći pruga je raščišćena i popravljena i „Crveni ekspres“ opet je tutnjaо по njoj.«

Obalska odbrana neprijatelja

Stalni porast broja oruđa, koje je neprijatelj upotrebljavaо u obalskoj odbrani Severne Koreje, bio je dokaz о efikasnosti blokade i bombardovanja obale s mora. Da r.а. padi *nisu* nanosili oštećenja i usporavali transport materijala, zašto bi se neprijatelj uz nemiravaо zbog toga? Troškovi za gradnju vatrenih položaja, za utrošenu municiju i za angažovanje ljudstva, sve je to povećavalo teškoće neprijatelju.

Sve više pojavljivali su se na stenovitim korejskim obalama obalski topovi na mestima gde su putevi i pruge bili otvoreni prema moru ili gde bi se mogao očekivati de-sant. Ovi topovi vrlo su veštо postavljeni i bilo je skoro nemogućno napasti ih artiljerijskom vatrom.

Na prednjem ili zadnjem nagibu brda kopani su zakloni u vidu špilje, obično u grupama po tri, mada su i pojedinačni zakloni bili dosta česti. Otvori su bili mali, tek toliki da su topu dozvoljavali potrebno polje dejstva, a ni u kojem slučaju nisu bili veći od kvadrata sa stranicama od 2,5 m. Otvori zaklona obično su pokrivani žuto-zelenim platnom, granama drveta ili pletenim asurama, a kad bi pao sneg, belim zavesama. Zbog toga je bilo teško uočiti

»Pošto je od mandžurske granice do Hungnama postojala samo jednotračna pruga« — rekao je komandant »Vokera« — »bilo je jasno da, ako bi nam uspelo da je blokiramo, nikakav saobraćaj železnicom ne bi bio mogućan ni u jednom pravcu. Zbog toga smo nastojali da oštetimo prednji i zadnji kraj voza u tolikoj meri da sprečimo njegovo sklanjanje, a istovremeno smo nastojali da oštetimo prugu ispred i iza voza u čemu smo postigli samo mali uspeh. Pored toga, podržavali smo vatru za uzneniranje da bismo sprečili rad ekipa za opravke.

Nekoliko dana iza toga pojavio se bojni brod ,Ajova' i mi smo zatražili da on mesto nas prekine prugu. On je to izvršio brzo i efikasno fugasnim granatama kalibra 406 mm. Takođe, pogodio je lokomotivu i razneo veliki deo kočila. Operativni odred 77 izvršio je nekoliko bombardovanja avionima koji bi se vraćali sa zadatka pošto su imali neutrošene municije a upućeni su bili i radi osmatranja naše vatre i pomoći u blokiraju pruge.

Danju se ,Voker' zadržavao na 6.300 do 7.200 m od obale i s vremena na vreme ispaljivao 1 do 2 granate da bi u što većoj meri ometao rad ekipa za opravke. U belim odelima ljudi su bili potpuno vidljivi.

Jednog dana u to vreme, jedan od poručnika korvete pomoćnika oficira straže, došao je na ideju kako bismo mogli da uzneniravamo neprijatelja i zadržavamo ga u radovima na opravci, a da pri tome ne ispalimo nijednu granatu. On je primetio da bi ljudi zaposleni na opravka ma pobegli u zaklone kad god bi ispalili koji metak, i to pre nego što bi zrno pogodilo. Očigledno neprijatelj je imao osmatrača koji je davao uzbunu grupi za opravke čim bi primetio blesak od našeg opaljenja, tako da bi se ljudi, u desetak sekundi koliko je trajalo vreme leta granate do udara u cilj ili do eksplozije, uspeli skloniti. Stoga je poručnik korvete zatražio dozvolu da bleskove daje našim reflektorom od 60 cm i ja sam to odobrio.

Mi smo se svi načičkali na mostu s durbinima da vidimo šta će se desiti. I zbilja, poručnik korvete je okrenuo reflektor u njihovom pravcu i čim je blesnuo reflektorom

Izviđačka grupa otkrila je položaje pripremljenih rovova i bunkera, osmotrla nove vezove za sampane i otkrila da postoje prepreke protiv čamaca.

Ta noćna akcija očeličila je posadu broda.«

Pošto je izvestio komandanta Operativnog odreda 95 o ovoj akciji, admiral Džingrič saopštio je komandantu »Holistera« da takvi poduhvati nisu normalni zadaci razarača u patrolnoj službi.

Razarač »Holister« je u blizini Sinčanta ponovno došao pod artiljerijsku vatru 3 neprijateljska topa; oni su ispalili 108 granata koje su pale u blizinu razarača. Vatrom sa »Holistera« pogodeno je jedno oruđe a učutkana su dva druga. Kao i ranije, »Holister« je izasao neokrznut.

Dva dana kasnije, opet kod Majang-doa, »Holister« je za manje od nedelju dana došao i po četvrti put pod neprijateljsku vatru. Opet su neprijateljske granate padale vrlo blizu broda, ali i ovog puta razarač nije pogoden.

Iako je više puta bio urakljen neprijateljskim granatama »Holister« nije stekao pravo na dodatak za učestovanje u borbi, jer da bi ga stekao on je morao da bude šest puta u jednom mesecu pod vatrom neprijatelja.

»Šalili smo se na račun toga što nismo uspeli da ispunimo uslove za dodatak koji se dobija u borbi, pošto je izgledalo kao da je neprijatelj pročitao naše propise i hotično obustavio paljbu petog dana, samo da bi nas omeo u tome«, rekao je komandant razarača.

Cilj »Pekidž 1« blokiran dvanaest dana

Malo iza ponoći 12. oktobra 1952. godine dok je patrolirao pred ciljem »Pekidž 2«, američki eskortni razarač »Voker« primio je od britanskog razarača »Čeriti«, koji je patrolirao ispred »Pekidža 1«, sledeću radiofonsku depešu:

»Uspeo sam da zaustavim voz ali treba mi pomoći jer sam utrošio skoro sve svetleće granate.«

Vozeći velikom brzinom na sever, »Voker« se sastao sa britanskim razaračem koji je imao i neke teškoće s uređajem za rukovanje vatrom.

otvore, a još teže pogoditi ih. U stvari, trošenjem municije na njih retko se postizalo nešto više od površnih oštećenja.

Najveći broj oruđa u tim zaklonima bili su poljski topovi kalibra 75 mm ili 105 mm. Ponekad je neprijatelj upotrebljavao tenkovska samohodna oruđa. U nekoliko slučajeva demontirani su točkovi, a oruđa postavljena na otvorene železničke vagone. Vagoni su, zatim, sklonjeni u kakav obližnji tunel do pripreme za gađanje.

Treća godina

U trećoj godini rata, koja je počela 25. juna 1952. godine, blokada i bombardovanje obale bila su više nego kada stalna i svakodnevna dejstva, ali su ipak bila teška i opasna. Vatra neprijateljske obalske artiljerije porasla je u tačnosti i efikasnosti. Neprijateljska sposobnost pogadanja na malim daljinama naših brodova koji su vozili malim brzinama bila je u stalnom porastu.

Na korejskom kopnu ukopavale su se i snage neprijatelja i Ujedinjenih nacija sve dublje u zaklone, bunkere i rovove, polažući minska polja i prepreke bodljikave žice. Za više od godinu dana pokreti na kopnu bili su neznatni, a borbe se svodile na ograničene ali krvave okršaje malim snagama.

U Panmundžomu, pod izbledelim cirkuskim šatorom, obe delegacije za primirje zastale su na trnovitom problemu izmene zarobljenika. Bilo je malo izgleda za primirje; i stvarno, pregovori za primirje odloženi su oktobra 1952. skoro za 7 meseci.

Brodovi američke ratne mornarice navršavali su već drugu i treću smenu u korejskim vodama, a mnogi od njih bili su već 18 ili više meseci na bojištu. Nekoliko manje srećnih brodova trebalo je da provede i četvrti Božić u korejskim vodama. Bilo je više od 75% posada koje su služile na brodu i u nekoj prethodnoj smeni. Četvrtina oficira i mornara američkih pomorskih snaga u Koreji provela je 3 smene na bojištu. Kad su brodovi Atlantske flote počeli češće da pristižu na bojište, uvedene su nove, povoljnije, mere za njihovu smenu.

Operativni izveštaji i ratni dnevničci u to doba prikazuju kako je pomorski rat postao svakodnevna pojava. Mnoge zabeleške jednostavno glase »Bez događaja«, a manji broj operativnih izveštaja navodi: »Nema šta da se izvesti«. Osećanja mnogih mogu se izraziti rečima komandanta razarača »De Hejvna«: »Navikli smo da živimo u nepovoljnoj situaciji, a ipak da dobro radimo, makoliko to dosadno bilo.«

I neprijatelj je ponekad imao potpuno indiferentan stav prema ratu. Piloti lovaca za noćna dejstva javljali su ponekad da, uprkos njihovim napadima, vozači u kolonama kamiona nisu hteli da gase svetlo. I brodovi koji su gađali obalu kod Vonsana javljali su isto.

Međutim, dosada i monotonija nisu umanjile »trogost blokade.«

Porast neprijateljskih vatreñih dejstava s obale, koja su udvostručena od jula 1952. do januara 1953. godine, neposredno je uticao na dve stvari. Prvo, brodovi su povećali brzinu pri patroliranju, menjali češće kurseve i patrolirali na većim daljinama od obale; drugo, brodovi su se više trudili da svako ispaljeno zrno bude pogodak. Izgleda, neprijatelj je raspolagao veoma malim brojem obal-skih baterija opremljenih baterijskim radarom.¹⁸ To je značilo da su se brodovi blokade mogli noću više približiti obali za svoja dejstva radi prekida saobraćaja i artiljerijskih napada, a da je, pri tom, opasnost od neprijateljskog kontrabatiranja bila mnogo manja nego danju.

Često primenjivana taktika da se u motorni čamac ukrcu izviđačka grupa koja će se uputiti u blizini određenog dela obale radi izviđanja objekata, i dalje je povremeno davala rezultate. Posade čamaca približile bi se, čekale, osmatrale i prisluškivale vozove, održavajući vezu sa brodom prenosnom radiofonskom stanicom.

U mnogo slučajeva imali su uspeha. Tipičan je bio poduhvat razarača »Džarvisa« i »Portera« 14/15. avgusta

¹⁸ Ipak, neprijatelj je sve češće upotrebljavao granate s nekontaktnim upaljačima. Treba napomenuti da je imao PAA sa baterijskim radarima.

1952. godine. U ovom slučaju, pored grupa u motornim čamcima, razaračima je pomagao i jedan južnokorejski torpedni čamac. Nalazeći se približno na 2.700 m pred Songdžinom, »Porter« je uspeo da ošteti 2 voza, dok je »Džervis« ulovio jedan.

Mornari na američkim brodovima pred korejskom obalom imali su malo razloga za žalbe, u poređenju s njihovim zemljacima u rovovima i zemunicama na kopnu. U najmanju ruku na moru nije bilo buva ni muva, ni boravljenja u bunkerima. Iako je bilo manje opasnosti da budu ranjeni ili da poginu nego za vreme II SR na Pacifiku, a malo se strahovalo i od avijacije ili podmorničkih torpeda, ipak život mornara bio je razdražujući, neudoban i neprijatan.

Kad su bili u domet neprijateljske artiljerije, brodovi su bili potpuno zatvoreni i posadi je bilo zabranjeno da se pojavi na otvorenim mestima. Za vreme korejskih letnjih vrućina temperatura u brodskim prostorijama bila je nesnosna, a mnogima je gađanje u neredovitim intervalima redovno onemogućavalo spavanje. Zbog potresa od stalnih gađanja, popustila je izolacija od staklene vune na plafonima; niko nije mogao spavati u gornjim krevetima zbog bockanja od rastresene prašine i vlakanaca staklene vune.

Zime u korejskim vodama bile su hladne s ledenim sibirskim vetrovima, velikim valovima i temperaturama ispod nule. Smrznuta brodska nadgrađa bila su pokrivena tonama leda koji bi onemogućavao okretanje pramčanog topa i spaljivanje dubinskih bombi iz njihovih okvira. Ledeni vетар tako je oštro sekao da se popuna gorivom na moru morala često vršiti u vožnji niz vетар.

Ali, većina mornara, gora od žarke letnje vrućine ili oštре zimske hladnoće, bila je dosada svakodnevnih, uvek istih dejstava u ovom ratu.

Razarači dodeljeni Operativnom odredu 95 mogli su sasvim tačno da predskažu statističke podatke za vreme smene u Koreji: za vreme jedne tipične smene trebalo je 110 puta u vožnji ukrcati gorivo; u proseku bi brod utro-

šio preko 13.600 tona ulja za loženje u toku boravka na vojisti. A utrošak muničije iznosio je prosečno 2.360 metaka kalibra 127 mm i 1.341 metak kalibra 76 mm.

Beskonačna uska blokada Vonsana, Hungnama i Songdžina nastavljala se sve dalje i dalje. Brodovi su iz dana u dan patrolirali linijama »Tejlajt« (*Taillight* — krmeno svetlo), »Endžinblok« (*Engineblock* — blok motora) i »Vindšild« (*Windshield* — štit protiv vetra). Minolovci u Vonsanu su ponovno izvršili pretraživanje po planu »Mafler« (*Muffler* — koprena), a minolovci u Songdžinu ponovno su pretražili luku. Napadi topovskom vatrom iz vazduha po planu »Kobra« pojačani su.

Na taj način ušlo se u 1953. godinu.

Finale

Januara 1953. godine, koji je bio veoma hladan na moru, neprijateljske baterije otvorile su vatru na 6 američkih brodova,¹⁹ ali nijedan nije pogoden. Jedan razarač javio je 27. januara da je skoro 1,5 čas na radaru pratio neki odraz kojem je iz ucrtanog kursa utvrđena brzina do 25 čv. Da li je neprijatelj konačno nameravao da se blokadi, koja ga je davila, suprotstavi torpednim čamcima?

Operativni odred 95 je 12. februara 1953. godine imao sedmu smenu komandanata, kad je kontraadmiral Oulsen (*Clarence E. Olsen*) smenio kontraadmirala Džingriča.²⁰

Izvršene su izvesne izmene i u organizaciji Operativnog odreda 95. Od tada komandant divizije krstarica iz sastava Operativnog odreda 77, koji je bio komandant Operativne grupe 77.1, imao je, pored svoje, i Operativnu grupu 95.2, smenjujući komandanta diviziona razarača koji je dotle vršio tu dužnost.

¹⁹ Minolovci »Merganser«, »Fajerkrest«, »Peliken«, »Voxwing« (*Waxwing*) i razarači »Kolehen« (*Colahan*) i »Kid« (*Kidd*).

²⁰ Po redu, komandanti Operativnog odreda 95 bili su: američki kontraadmirali Hartman, Smit, britanski viceadmiral Endrus, američki kontraadmirali Smit, Dajer, Džingrič i Oulsen.

U međuvremenu, na konferenciji za primirje razgovori su još uvek bili obustavljeni. Oficiri za vezu sastajali su se povremeno, ali nijedna strana nije bila voljna da izmeni svoj stav.

Na moru brodovi su pojačavali svoju aktivnost ukoliko je zima popuštala.

Razarač »Loz« (*Laws*) je 6. marta u blizini Hungnama u sadejstvu sa avionima Operativnog odreda 77, oštetio nekoliko železničkih vagona uprkos teškom kontrabatiranju neprijateljske artiljerije. Nekoliko dana kasnije, artiljerija razarača »Tretna« oštetila je nekoliko železničkih vagona u blizini cilja »Pekidž 4«. Neprijateljski mašinovoda otkačio je lokomotivu od voza i pobegao u najbliži tunel.

Kad je prošao mart, a blatnjave i klizave ceste Koreje otvrđnule, brodovi iz blokade izvestili su da se povećao broj kolona kamiona duž obalskih puteva. Noću 15/16. marta osmotreno je oko 500 vozila. Na njih je otvorena vatra, ali nije moglo da se oceni kolika su bila oštećenja.

Pojačanjem vatre obalske odbrane i aktivnosti drumskog prevoza, porasla je i aktivnost minskog rata. Američki eskortni razarač »Eperson« uspeo je da u jednom danu potopi 5 mina.

Nastupanjem proleća 2 broda — 1 američki i 1 kanadski — imali su uspeha u uništavanju vozova. Kanadski razarač »Krusejder« zaustavio je 15. aprila vatrom 3 voza kod cilja »Pekidž 3«, a 11. maja američki razarač »Endikot«, takođe kod cilja »Pekidž 3«, ulovio je 3 od 4 voza koja su naišla.

U aprilu je nastala oštra promena u vatri neprijateljske obalske artiljerije, naročito u blizini Vonsana. Tog meseca pogodenia su 4 američka broda: krstarice »Los Andželis« i »Menčester« i razarači »Medoks« i »Kajz«.

Do kraja rata neprijatelj je razaraču »Kajz« posvetio više pažnje nego obično. Razarač je, najpre, izvestio da ga je neprijatelj gađao 16. marta u blizini Songdžina. Deset dana kasnije na njega je opet otvorena vatra; izbegao je i ovog puta oštećenjima, iako je na njega ispaljeno oko 50

granata. Dva dana kasnije, prateći minolovac »Voksbił«, »Kajz« je blizu Hungnama osmotrio 10 stubova vode od pogodaka u blizini brodova.

Dotada je neprijatelj već morao naučiti da američki razarači mogu da dejstvuju i sa velike daljine. »Kajz« je 1. aprila ukrcao u čamce izviđačke grupe i uputio ih u područje Ča-hoa da osmatranjem i prisluškivanjem otkriju vozove. Sa dosta sigurnosti otkriven je jedan voz, ali položaj mu je bio takav da ga topovi sa razarača nisu mogli gađati. Da ga ne bi ispustio, »Kajz« je uhvatilo vezu s avionom za noćna dejstva B-26 iz sastava 5. vazduhoplovne armije i naveo ga u to područje. Preduzimljivost »Kajza« nagradena je priznanjem kad su letači javili: »Nekoliko zatvorenih teretnih vagona uništeno.«

»Kajz« je opet bio pod vatrom 4. aprila, ovog puta u blizini otoka Majang-doa. Takođe se ponovilo 18. aprila u blizini Ča-Hoa, kad je sa razarača otvorena vatra na neprijateljski voz. Neprijateljska vatra bila je brza i tačnija nego obično, tako da je »Kajz« morao da se udalji. Ali, opet se vratio.

Američki razarači »Braš« i »Kajz« podržavali su 17. maja diverzantski odred iz sastava južnokorejske mornaričke pešadije iza fronta u blizini Kodžoa. Južnokorejske trupe izvestile su da su uništile 2 automatska oruđa i 14 sampana.

Ali, najuspešnije noćno dejstvo »Kajz« je izveo 19. maja u zajednici sa razaračem »Eversoul«. Kod Ča-hoa, gde su neprijateljski topovi često gađali »Kajz«, a on sam nekoliko puta gađao vozove, »Kajz« i »Eversoul« uspeli su, najzad, da pogode i zaustave noćni voz. Osvetlivši područje sa 128 granata za osvetljavanje, oba razarača ispalila su 418 granata kalibra 127 mm na osuđeni voz.

Ovog puta nije bilo sumnje da je voz potpuno uništen.

Krajem aprila, posle dugih natezanja, nastupio je prelom u mirovnim pregovorima i 20. aprila počela je »operacija Litl Svič (Little Switch — mala skretnica) za razmenu bolesnih i ranjenih zarobljenika.

Taj preokret u pregovorima stvorio je novu atmosferu za primirje. Svima kojih se to ticalo bilo je sada jasno da se, s obzirom na postavljena politička i vojna ograničenja, dvogodišnji zastoj u Koreji ne bi mogao promeniti, sem uz prekomernu cenu i široki razvoj rata na kopnu, a možda i uz upotrebu atomskog oružja. Inače, rat u Koreji mogao je da se otegne u beskonačnost. Ovaj sukob okarakterisao je jedan vojnik sledećim jezgrovitim, ali gorkim rečima: »Rat koji ne možemo dobiti, ne možemo izgubiti i ne možemo napustiti.«

Bilo je očigledno da Kinezi ne bi mogli nikad da pobede, ali bilo je, takođe, očigledno da ni Ujedinjene nacije ne bi mogle pobediti sve dok ne bi proširile rat.

Iz psiholoških razloga, međutim, Kinezi su želeli da ostave utisak da zadnjih nekoliko *dana* oni pobeđuju u ovom ratu. Da bi stvorila tu iluziju, kineska Vrhovna komanda naredila je pojačanje borbenih dejstava na svim frontovima.

U vezi s tim pritisak na frontu porastao je i Kinezi su preduzeli herkulovske napore da probiju glavne položaje odbrane snaga Ujedinjenih nacija. Na jednom ili dva mesta, na odseku 1. mornaričkodesantne divizije, neprijatelj je uspeo i da zauzme nešto zemljišta male vrednosti, ali po fantastičnoj ceni — poginulo je ili ranjeno 16.300, a zarobljen je 81 vojnik. Pošto zauzete tačke sigurno nisu vredele tolikog krvoprolića, zaključeno je da bi pri takvim Pirovim pobedama Kinezi mogli tvrditi da Ujedinjene nacije potpisuju primirje da ne dopuste da oni »dobiju« rat.

Duž obala jačina i tačnost vatre neprijateljske obalske artiljerije rasle su u korak s aktivnostima na frontu. Brodovi u patroli su istom agresivnošću odgovarali na neprijateljsku vatru. Američki razarači »Čendler« i »Viltsi« (*Wiltsie*) doprineli su tome svoj ideo, uništivši 3. juna jedan voz u blizini Tančona.

Dok su bombardovali ciljeve u luci, američka krstarcica »Menčester« i eskortni razarač »Karpinter« (*Carpenter*) osmotrili su u Hungnamu 12. juna stubove vode od 16 pogodaka neprijateljske artiljerije.

Kod Tančona dospeo je 25. juna (na treću godišnjicu rata) američki razarač »Gerki« pod vatru neprijateljske teške artiljerije. Brod je dobio 2 direktna pogotka i nekoliko manjih. Srećom, niko nije poginuo, a bilo ih je samo 3 lakše ranjena.

Ujutro 8. jula, 10 nm južno od Songdžina, američki razarač »Ervin« (*Irwin*) dobio je pogodak u glavni jarbol. Teže je ranjen kapetan bojnog broda Meginis, komandant 24. diviziona razarača, i 4 mornara. Svi električni i elektroniski vodovi na jarboli bili su presečeni.²¹

U ovom završnom periodu, bojni brod »Nju Džersi«, podržavan teškim krstaricama »Sent Pol«, i »Bremerton« i lakom krstaricom »Menčester« i 12 razarača, dejstvovali su na istočnom krilu fronta. Posle »Ajove« u oktobru 1952. godine, to je bio prvi put da se na krilu fronta pojavi i bojni brod za vatrenu podršku.

Tih 16 brodova smenjivalo se u 3 smene na vatrenom položaju (taktičke jedinice 95.28, 77.1.8 i 77.1.9) radi stalne vatrene podrške istočnog krila fronta. U zadnja 2 meseca rata oni su obasuli neprijateljske položaje sa 13.000 granata kalibra 127 mm, 2.800 kalibra 203 mm, 700 kalibra 152 mm i 1.774 kalibra 406 mm²²:

U sprečavanju neprijateljskih pomamnih napada za napredovanje duž obale zadnjih dana rata, veliki deo zasluga pripada brodskim artiljercima. Kad je konačno utvrđena demarkaciona linija, na istočnoj obali bila je jasna krivina prema severu gde je linija fronta bila ispred drugih delova fronta.

²¹ Kapetan bojnog broda Meginis bio je najstariji američki pomorski oficir koji je ranjen u korejskom ratu. On je prebačen na krstaricu »Menčester«, a zatim u Japan, gde je izdržao 3 operacije. Posle toga vratio se u aktivnu službu.

²² Pošto je više od 3 godine podnosio dejstvo brodske artiljerije, neprijatelj je konačno razvio taktiku koja je povremeno i delom bila uspešna. Prvo, on je otkrivaо i prisluškivaо saobraćaj u radio-mreži za rukovanje vatrom. Na znak »opaljeno« neprijateljska artiljerija otvarala je vatru na art. osmatračnice snaga Ujedinjenih nacija da bi prisilila osmatrače da se zaklone i omela ih u osmatranju i korekturi brodske artiljerijske vatre.

Viceadmiral Briskou ovako je 19. juna čestitao brodskoj artiljerijskoj grupi: »Neprijatelj neće brzo zaboraviti vaše uspešno gađanje zadnjih 12 dana. Vi ste ga zbacili sa položaja kojima se oslonio na more, razorili ste njegovu liniju fronta i linije snabdevanja i dali mu još jednu lekciju da je put agresora težak.«

Tako su završeni najduža blokada i najduža dejstva bombardovanja obala s mora, koje je ikada izvela američka ratna mornarica.

Značaj

U revidiranim »Zadacima oružanih snaga i Komiteta načelnika generalštabova« navodi se kao jedan od *primarnih zadataka ratne mornarice*:

A. 1 (a) Pronaći i uništiti neprijateljske pomorske snage i sprečiti neprijatelju pomorsku trgovinu.

Sporedan zadatak ratne mornarice izložen je ovako:

B. 1 Sprečiti protivnika pomorskim operacijama da se koristi kopnenom i vazdušnom moći, i komunikacijama.

Svaka studija blokadnih dejstava ratne mornarice SAD u Koreji mora dovesti do zaključka da je blokada, uspostavljena za vreme korejskog rata, bila efikasna i uspešna. Blokirane su 3 od 5 glavnih linija snabdevanja neprijatelja: 1) njegov pomorski saobraćaj otvorenim morem duž istočne obale; 2) njegov pomorski saobraćaj obalnim vodama duž zapadne obale; 3) njegove pomorske rute otvorenim morem za azijske lučke gradove u Kini, Mandžuriji i u Severnoj Koreji. Neprijatelju je onemogućeno da se koristi morem za vojne pokrete, za transport materijala i za ribarenje. U mirno doba hiljade džunki i mnogi parobrodi prevozili su hiljade tona materijala morem. Blokada koju su uspostavile Ujedinjene nacije bila je skoro 100% efikasna. Samo sasvim mali deo pomorskog prometa, i to obalskog, uspeo je noću da izbegne guste zasede postavljene oko poluostrva.

Ipak, ova blokada uspostavljena je pod veoma specifičnim uslovima i za svaki zaključak koji bi se doneo na osnovu blokadnih akcija u Koreji mora se imati u vidu da nije bilo gotovo nikakvog suprotstavljanja avijacijom, niti aktivnih neprijateljskih protivdejstava na moru. Da se o jednom ili o oba ta činioca moralno voditi računa, blokadna dejstva dala bi sasvim druge rezultate. Uska blokada luka Vonsana, Songdžina i Hungnama ne bi mogla neprekidno da se održava. Uspostavljanje blokade uz snažno suprotstavljanje neprijatelja iz vadzuha i podmornicama, zahtevalo bi mnogo više brodova od broja kojim je raspolagao Operativni odred 95. No, da je i bilo otpora neprijatelja vazdušnim i pomorskim snagama, opet bi mogla da se uspostavi blokada koja bi bila efikasna, mada, bez sumnje, ne bi mogla biti tako uska kao što je to bio slučaj; osim toga, tražila bi beskrajno više žrtava i od kineskih i američkih snaga. Svakako, bilo bi mnogo razlika u načinu i tempu dejstava, primeni oružja i području dejstava. Dalji značaj te blokade leži u činjenici što je to prva blokada koju je ratna mornarica SAD uspostavila posle američkog građanskog rata. Britanci su uspostavili blokadu u I SR i ratna mornarica SAD im je pomagala u tome. Ali, ta dejstva bila su relativno mala i pasivna. Zbog toga je blokada u Koreji predstavljala za ratnu mornaricu SAD priliku za vežbu i prikupljanje iskustava radi uspostavljanja blokade u drugim područjima.

Efikasnost pomorske blokade i nemoć neprijatelja da joj se aktivno suprotstavi otvorili su obe korejske obale bombardovanju s mora i dejstvima za prekid komunikacija za koje nije bilo primera u američkoj pomorskoj istoriji. Brodska artiljerijska vatra, predviđena prvenstveno za dejstva na ciljeve na moru i za podršku desanta, dobila je 3 nove primene: 1) podršku stalnih položaja na kopnenom frontu (za razliku od dejstva po pokretnim ciljevima pri desantu); 2) osiguranje krila fronta Ujedinjenih nacija i 3) sprečavanje saobraćaja železničkim i putnim komunikacijama duž severoistočne obale.

Prvi zadatak obavljan je veoma uspešno. U svim fazama rata brodska artiljerija je za tačnost i jačinu vatre,

kojom je podržavala vlastite snage na frontu (čak i na najvećim daljinama), dobijala najviša priznanja kako od jedinica američke KoV, tako i od mornaričkodesantnih jedinica. U najvećem broju slučajeva ona je mogla po vatri uspešno da se upoređuje sa zemaljskom artiljerijom. Uništavajuće dejstvo brodske artiljerije ogledalo se u činjenici da je u blizini obale linija fronta bila stalno ispred opšte linije fronta.

Uopšte uzeto, ukoliko je bio veći kalibar upotrebljenih brodskih topova, utoliko je bila veća efikasnost vatre po neprijateljskim ciljevima na frontu. Dalji dokaz za to vidi se i iz toga što su se topovi 406 mm sa »Ajove«, »Misurija«, »Viskonsina« i »Nju Džersija« pokazali najefikasnijim oruđem u korejskom ratu. Dok u prvom delu rata između kopnene vojske i ratne mornarice nije bilo efikasne veze ili stalnih pravila za upravljanje vatrom brodske artiljerije, ta veza ubrzo se uspostavila i pokazala veoma efikasnom u produžetku rata. Po rečima kontraadmirala Smiha, prvog komandanta »Blokadnih i eskortnih snaga Ujedinjenih nacija«: »Između brodova i trupa na kopnu nije bilo dobre veze u početnim fazama rata zbog gledišta usvojenih pre rata da su desantne operacije zastarele, a vatra brodske artiljerije odbačena.«

Da su snage Ujedinjenih nacija na kopnu upotrebljene za ofanzivni manevarske rat umesto pozicijskog rata, taktika pomorske blokade bila bi, verovatno, drugačija, a i doprinos blokadnih snaga veći. Britanski kontraadmiral Monkrif, komandant blokadnih snaga na zapadnoj obali, smatrao je da bi ofanzivna blokadna taktika, koja bi se ispoljavala jačim dejstvima u periodima od 7 do 10 dana, mogla neprijatelju da pričini više smetnji nego što su to mogla da učine stalna dejstva na dve obale. Admiral Monkrif takođe je smatrao da su Ujedinjene nacije, time što su propustile da preduzmu dalje desante, omogućile neprijatelju da organizuje odbranu na celoj obali i time da oslobođeni izvestan broj ljudi. Ofanzivnija taktika u sprovođenju blokade ne bi mogla da se preduzme nezavisno od dejstava na kopnu, već bi se morala sprovesti u vezi s ofanzivnim dejstvima na kopnu i u vazduhu.

Ostaje sporno pitanje da li bi vatra brodske artiljerije mogla da se primeni u tolikoj meri i da bude toliko efikasna da je neprijatelj pružao jači otpor na moru i u vazduhu. Jači otpor neprijatelja nesumnjivo bi ubrzao razvoj i upotrebu vođenih projektila brod-kopno za velike daljine. Izvanredna artiljerijska vatrena podrška, koju su bojni brodovi mogli da pružaju pod neobičnim uslovima u Koreji, nije bila dovoljan razlog da se i dalje zadrže teški topovi u ratnoj mornarici SAD.

Drugi zadatak koji je izvršavan vatrom brodske artiljerije, osiguranje krila, bio je jedan od najvažnijih doprinosova koji su dale snage pomorske blokade. »Nikada u istoriji« — rekao je kontraadmiral Smit — »nije bilo armije čija su krila bila tako dobro obezbedena kao što ih je u Koreji obezbedila naša ratna mornarica. Admiral Strabl i ja posetili smo, marta 1951. godine, generala Ridžveja u Teguu. Njegovi potčinjeni generali uveravali su ga da bi neprijatelj, zbog plitkih obalnih voda koje ponekad presušuju, mogao da zaobiđe krila našeg zapadnog fronta. Ridžvej je bio uveren da naša ratna mornarica *ne bi* dozvolila da se to dogodi; odgovorio je da to pitanje neće više da razmatra.

»Ova pokretna brodska artiljerija i pomorske vazduhoplovne snage na oba krila omogućile su komandantima naše armije da koncentrišu svoje snage na mestima gde će moći da izvedu najveći pritisak na neprijatelja. Zamislite, šta znači za komandanta kopnenih snaga kad ga neko oslobođi obaveze da vodi računa o svojim krilima!«

Razmatrajući treći, novi, pomoćni zadatak — sprečavanje saobraćaja — ratna mornarica *nije* uspela da neprijatelja spreči u upotrebi železničke ili putne mreže na istočnoj obali, uprkos veoma intenzivnim, dugim i dovitljivim naporima preduzetim da bi to postigla. Kao što je opisano u glavi »Borbe za prekid komunikacija«, to se nije moglo postići ni vazdušnim napadima vazduhoplovnih snaga Ujedinjenih nacija. Nikada u toku celog rata Ujedinjene nacije nisu dejstvima svojih površinskih ni vazduhoplovnih snaga uspele da u odlučujućoj meri zaustave pri-

stizanje na front neprijateljskog snabdevanja iz Mandžurije. Istina, vatreni napadi sa brodova Operativnih odreda 77 i 95 su ometali, uništavali i uznemiravali neprijatelja, ali nisu nikad imali direktni ili odlučujući uticaj na tok kopnenih borbi u Koreji.

Značaj ovog neuspeha je u tome što ukazuje na potrebu da oružane snage SAD budu dobro uravnotežene. Pod pretpostavkom da se rat *mogao* ograničiti na Poluostrovo, postojao je jedan jedini način da se zaustavi stalno i ravnometerno kretanje neprijateljskih vozova i kamiona u Severnoj Koreji: okupirati zemljište i fizičkom snagom naoružanih ljudi napasti i zauzeti komunikacije. S obzirom na vrstu zemljišta, mali broj unosnih ciljeva i karakternih osobina neprijatelja, sumnjivo je da bi čak i lokalna upotreba atomskog oružja mogla izolovati bojište u Koreji.

Glava 10

PATROLNE ESKADRILE MORNARIČKOG VAZDUHOPLOVSTVA

Uvod

Dejstva patrolnih eskadrila mornaričkog vazduhoplovstva u korejskom ratu, kao i dejstva podmornica i fletnog trena, nisu bila za divljenje niti su davala materijala za novinske izveštaje. Patrolne eskadrile uglavnom su bile one koje su podržavale i omogućavale vođenje korejskog rata. Nihovi svakodnevni zadaci i dejstva na Dalekom istoku bili su, u neku ruku, značajniji i bitniji po svom negativnom ishodu ili defanzivnom obeležju nego po pozitivnim ili ofanzivnim rezultatima. U ratu, pomorskim komandanima su isto toliko važna negativna obaveštenja kao i pozitivna, npr. da *nema* neprijateljskih brodova u nekom području, da *nema* tajfuna ili drugih vremenskih stanja koji bi sprečavali blokadu, dejstva nosača aviona ili desanta; da *nije* otkriveno ribarenje ili polaganje mina; da neprijatelj *ne* koncentriše svoje brodove za invaziju Tajvana i sl.

Ovakva važna obaveštenja dostavljale su patrolne eskadrile tokom celog korejskog rata, bez obzira na vremenske prilike, noć, ili na stalnu opasnost od protivdejstva neprijateljskih lovaca.

Jedan od značajnih zadataka koji su te patrolne eskadrile izvršile za vreme korejskog rata, bio je stalni nadzor nad Tajvanom (Formozom).

Sedma flota, koja je imala zadatak da zaštitи то острво, nije mogла физички бити истовремено на два места. Међутим, у стратешком смислу она је, захвалијујући patrolnim eskadrilama *mogla* да врши заштиту. Neprestani letovi patrolnih eskadrila које су tutnjale gore-dole над Tajvanskim moreuzом onemogућавали су Кinezima да нападну Tajvan tako brzo ili neočekivano, да 7. flota не би могла да doplovi из korejskih voda ради заštite.

У самој Koreji letovi patrolnih eskadrila doprinosili су успеху pomorske blokade. Jedan од njihovih главних zadataka bio је nadzor и foto-snimanje trgovачких brodova. Oni су stalno osmatrali severnokorejsko ribarenje. Сама појава patrolnih eskadrila u tom подручју била је доволјна да одврати neprijatelja од upotrebe podmornica. Patrolne eskadrile потпомагале су, уз то, dejstva pomorskih snaga u Koreji letovima за meteorološka izviđanje po zahtevu vazduhoplovnih snaga sa nosача aviona, izviđanjem i uništavanjem mina i noćним osvetljavanjem svestrećim buktinjama.

У овој глави изложена је bitna uloga коју су odigrale mornaričke patrolne eskadrile aviona i hidroaviona u korejskom ratu.

Podela dejstava patrolnih eskadrila

Radi lakšeg razumevanja i objašnjavanja, dejstva patrolnih eskadrila u korejskom ratu podeljena су — prema geografskom položaju operacijske zone Dalekog istoka —; na korejska i tajvanska.

Za korejska dejstva određen је шtab jednог flotnog vazduhoplovног пuka са 3 до 5 eskadrila и matičnim brodovima за hidroavione baziranim u japansko-korejskom подручју (obično су биле 3 eskadrile aviona базирани на kopnu и 2 eskadrile hidroaviona).

Za заштиту Tajvana дodeljen је 2. flotni vazduhoplovni puk који се састојао од eskadrile aviona базираних на kopnu, eskadrile hidroaviona и matičnog broda за hidroavione; шtab пuka руководио је patrolnim dejstvima u том подручју.

U japansko-korejskom području patrolnim eskadrilama rukovodio je 6. flotni vazduhoplovni puk, a 1. flotni vazduhoplovni puk rukovodio je operacijama u Tajvanskom moreuzu.

Izviđanje i uništavanje mina iz vazduha

Jedan od najneobičnijih zadataka koji su izvršavale patrolne eskadrile u korejskom ratu, bilo je izviđanje i uništavanje mina. Izvršavanje tih zadataka počelo je septembra 1950. godine, a njihov značaj vremenom je porastao. Posle desanta kod Inčona, 2 patrolna bombardera iz 42. patrolne eskadrile s američkim matičnim brodom za hidroavione »Gardiners Bejom« došla su u Inčon. Zadatak im je bio da leteći nad prilazima Inčonu i Činampou izviđaju mine za račun površinskih minolovaca.

Oba aviona stigla su u Inčon 2. oktobra i već sutradan počela izviđanje za otkrivanje mina. Otkrila su i javila položaj mnogih minskih polja i lutajućih mina. Izvestan broj mina potopila su ili uništila topovskom vatrom.

Ova početna akcija bila je uspešna jer su zbog oseke mine isplivale na površinu i bile vidljive.

Pre desanta kod Vonsana, 42. patrolna eskadrila prenела je početkom oktobra svoja dejstva u područje Vonsana, priključivši se 47. eskadrili za minsko izviđanje. U vršenju tog zadatka, avioni »mariner« su sa helikopterima i površinskim brodovima učestvovali u razminiranju prolaza kroz minsko polje za potrebe desantnih snaga. Za to vreme 42. eskadrili priznato je da je uništila 8 mina.

Traženje i uništavanje mina velikim i sporim hidroavionom nije bilo bezopasno. Obalske baterije kod Vonsana bile su često aktivne. Jedan avion dobio je 2 pogotka od streljačkog oružja 28. oktobra severno od Vonsana. A i za uništenje mina mitraljeskom vatrom iz aviona trebalo je veštine i tačnosti u gađanju. Pilot je kruženjem morao da dovede avion dovoljno blizu mine da bi omogućio tačno gađanje — ali ipak ne preblizu, jer je morao da izbegne vodeći stub visine 150 do 200 m koji je nastajao pri eksploziji mine.

Otkrivanje mina iz vazduha bilo je takođe teško kao i traženje periskopa. Čak i kad je položaj minskog polja bio približno poznat, za otkrivanje mina bili su potrebni odličan vid i uvežbanost, povoljni uslovi na površini mora i dobra providnost, a pre svega strpljenje. Površina mora nije smela biti valovita ni zamućena, a visina sunca podešna za osmatranje. Minski osmatrači pronašli su da je malo naoblačenje pružalo najbolje osvetljenje za otkrivanje mina pod površinom mora.

U pogledu minskog izviđanja, jedan komandant patrolne eskadrile zabeležio je: »... U minskom izviđanju kao i u izviđanju podmornica važni su strpljenje komandira aviona i posade... Minski osmatrač uspeće tek posle mnogo časova neuspeha...«

Patrolna avijacija 6. flotnog vazduhoplovog puka uspela je u septembru i oktobru da uništi 54 mine, od toga 31 u području Činampoa.¹

Pozadinski zadaci patrolnih eskadrila

Među važnim pomoćnim zadacima, koje su patrolne eskadrile izvršavale u početku rata u Koreji, bili su i letovi za račun pozadine, i za vezu. Pošto nije bilo podesnih kopnenih aerodroma u pomorskim bazama Jokosuki i Sasebu, hidroavioni patrolnih eskadrila imali su veoma važnu ulogu povezivanja pomorske komande u Tokiju sa dvema većim flotnim operacijskim bazama.

U tome se naročito ističe slučaj kad je 7. oktobra 1950. godine, posle desanta kod Inčona, jedan avion 42. patrolne eskadrile preneo teret od 75 sanduka krvi, težine 3.500 kg, iz pomorskog vazduhoplovne baze u Jokosuki s nagašama koje su se borile kod Inčona.

¹ Bliža obaveštenja o tome vidi u IV glavi »Borba s minama«.

Letovi za osvetljavanje bojišta

Početkom 1951. godine patrolne eskadrile dobine su još jedan izuzetan zadatak, pod kodiranim nazivom »Fajerflaj« (*Firefly* — kresnica). On se sastojao u bacanju svetlećih buktinja. Ta kombinovana dejstva aviona za osvetljavanje i za napad, predstavljala su potpuno nov način primene avijacije za podršku dejstava na kopnu.

Kao što je izloženo u VIII glavi »Borba za prekid komunikacija«, glavni razlog zašto vazduhoplovstvo nije uspealo da izoluje bojište bio je u ograničenim mogućnostima aviona da noću otkriju i uniše neprijateljske vozove i kamione. Neosporna prevlast u vazduhu i na moru veoma je otežala Kinezima i Severnokorejcima transport materijala i municije danju. No, noću i po lošem vremenu neprijatelj je mogao transportovati materijal i popunjavati svoje zalihe bez velikih smetnji.

Pokušavajući da uz nemirava i ometa neprijateljska noćna kretanja, admirал Redford prilikom inspekcionog putovanja po Koreji, predložio je da se za osvetljavanje bojišta upotrebe avioni P4Y2 »privetir«. General-major Haris, komandant 1. vazduhoplovnog puka (vinga) mornaričkodesantnih jedinica (u čijem su se sastavu u to vreme nalazile eskadrile za noćna dejstva s avionima F4U4N »korser« i F7F3N »tajgerket«) zatražio je da mu se dodele podesniji avioni mornaričkog vazduhoplovstva koji bi sadjstvovali s lovačkim avionima za noćna dejstva tako da bi nosili veliki broj svetlećih buktinja i pratili ih nad putevima i železničkim prugama severno od fronta. Mornaričkodesantna 513. eskadrila za opšta dejstva već je bila razradila taktiku sadjstva s transportnim avionima (R4D) koji su nosili svetleće buktinje. Međutim, ti avioni nisu imali tankove goriva sa samozačepljivanjem niti oklopnu zaštitu, pa je rizik zbog vatre protivavionske artiljerije bio veliki.

Nije bilo posebno obučenih pilota niti aviona opremljenih za nošenje i bacanje veoma opasnih magnezijumskih buktinja. Jedini avion koji je bilo mogućno opremiti za izvršavanje tih zadataka, bio je P4Y2 »privetir« iz II.

SR. (Ratno vazduhoplovstvo je za tu svrhu upotrebilo avione C-47 i C-46.) Na raspolaganju su bile dve eskadrile: VP-772 i VP-28. Odlučeno je da se 1 avion P4Y2 pregradi za nošenje i bacanje svetlećih buktinja, i da se ispitaju njegove osobine u Koreji.

Na osnovu toga, jedan avion P4Y2 sa posadom iz sastava eskadrile VP-772 (prva rezervna patrolna eskadrila na zadacima u Koreji) dodeljen je mornaričkodesantnom vazduhoplovnom puku. Za zadatke osvetljavanja bojišta, avion je prepravilo tehničko osoblje eskadrile; iz prostorije za bombe izvađen je tank za gorivo, kao i neka elektronska oprema, tako da je avion mogao nositi 150 do 250 svetlećih buktinja, što je zavisilo od njihove veličine i težine. Osoblje eskadrile takođe je postavilo zaštitu aviona od vatre protivavionske artiljerije. Avion je 12. juna stigao u Pusan u Koreju.

Prema mišljenju general-majora Filda Harisa, prvi letovi za ispitivanje dali su »odlične« rezultate. Osmatrač koji je upravljao letom aviona, sedeći sasvim napred imao je dobar pregled i mogao je mnogo tačnije da baca svetleće buktinje nego što je to bilo mogućno iz transportnog aviona. Počevši od 29. juna letove za osvetljavanje bojišta izvodili su, svaka sa 4 dodeljena aviona, naizmenično eskadrile VP-772 i VP-28.

»U početku kad su avioni P4Y2 upotrebljavani za osvetljavanje bojišta« — rekao je komandir eskadrile VP-28 — »mornaričkodesantni vazduhoplovni puk baziran je na aerodromu K-1, u blizini Pusana. Naše akcije normalno su izvođene na putnoj mreži koja se granala južno od Vonsana, mada je područje često bilo menjano zbog vremenskih ili drugih uslova. Avioni za osvetljavanje i noćni lovci nisu zajedno poletali sa aerodroma, pošto su avioni za osvetljavanje imali manju brzinu nego lovci (ipak, kad su lovci nosili puno opterećenje bombi i raketa, kako su avijatičari želeli, razlika u brzinama nije bila velika). Sastanak bi bio u rejonu ciljeva tako da bi lovac na radaru otkrio avion za osvetljavanje pa bi mu se priključio, ili bi onaj prvi bacio svetleću buktinju pa bi lovac leteo pre-

ma svetlu. Izvršavanje zadatka osvetljavanja trajalo je približno 6 časova; jedan avion bio je u smeni od zalaska sunca do ponoći, a drugi od ponoći do izlaska sunca.

Bilo je planirano da svaki avion za osvetljavanje dejstvuje zajedno sa 4 lovačka aviona koji bi dolazili na bojište nezavisno, sa razmakom od približno pola časa. Ako koji lovac nije iz bilo kojeg razloga mogao da dođe na bojište, avion za osvetljavanje često je sadejstvovao sa drugim avionima, osvetljavajući ciljeve za bombardovanje ili bilo što drugo prema zahtevu. Postupak je bio, očigledno, veoma elastičan i vrlo interesantan za posadu patrolnih aviona, naviknutu na duge monotone letove nad morskom površinom. To je izgledalo skoro kao ozakonjeni postupak.

Za osvetljavanje bojišta patrolni avioni morali su da poleću posle zalaska sunca sa 2 tone svetlećih buktinja i da lete nad Korejom u pratinji nekoliko lovaca iz sastava mornaričkodesantog vazduhoplovstva. (Ponekad do 7 lovaca koristilo se osvetljavanjem sa jednog patrolnog aviona P4Y2, mada ih je u proseku bilo svega 3 do 4). Za takve zadatke bilo je potrebno najbrižljivije i složeno sadejstvo svih aviona učesnika. Pre svega, avioni P4Y2 za osvetljavanje, nazvani »fenjerdžije«, morali su da se sastanu sa noćnim lovcima. Pošto bi to uspelo, lovac i avion za osvetljavanje počeli bi da traže svetla farova neprijateljskih kamiona. Kad bi pronašli cilj, avion za osvetljavanje bacio bi seriju od 4 do 7 svetlećih buktinja za osvetljavanje rejona ciljeva. Pilot lovačkog aviona mogao je da zahteva da se, takođe, osvetli neki drugi cilj, ili da se osvetljavanje ponovi.²

Kad je područje bilo osvetljeno, lovački avion bi tražio ciljeve a patrolni produžio osvetljavanje. Pilot lovačkog aviona morao je da pronalazi cilj brzo, pre nego što bi neprijateljski kamioni stigli da se maskiraju pod nekim stablom ili da nađu drugi zaklon.

² Eskadrila VP-28 izvestila je da je jedan njen navigator stekao takvu veštinu u bacanju svetlećih buktinja »odoka«, da je jednom bacio svetleću buktinju na kamion u pokretu i zapalio ga.

Pokazalo se da su ti letovi za osvetljavanje bili veoma omiljeni i efikasni, pa je eskadrila VP-28 nastavila s izvršavanjem tih letova, a kasnije je to činila i eskadrila VP-871³.

U jednom izveštaju nalaze se ove istorijske reči o tim letovima: »Akcija je izvođena na širokoj osnovi... mora se istaknuti njena jednostavnost i dobra zamisao. Ostvareno je pretvaranje noći u dan.«

Meteorološko izviđanje

Među najvažnijim dužnostima koje su obavljale patrolne eskadrile u korejskom ratu, bili su letovi za meteorološko izviđanje. Oni su izvršavani svake noći za potrebe Operativnog odreda 77 koji je operisao u Japanskom moru. Letovi za meteorološko izviđanje preduzimani su u Japanskom i Žutom moru radi procene i prognoze vremena za dejstva nosača aviona idućeg dana.

Ova služba bila je naročito korisna u zimskim mesecima kad su oštiri sibirski vetrovi s iznenadnom maglom i smanjenom vidljivošću mogli omesti dejstva operativnog odreda nosača aviona. Jula 1951. godine sličnu meteorološku službu počeli su da obavljaju i avioni 6, flotnog vazduhoplovног puka na zahtev eskortnih nosača aviona (Operativna grupa 95.2) koji su se nalazili na zapadnoj obali.

Dejstva u području Tajvana

Dana 26. jula 1950. godine, samo nekoliko dana nakon što su uspostavljene tajvanske izviđačke patrole, u severnom delu Tajvanskog moreuza neprijateljski avion tipa F-51 sa severokorejskim oznakama napao je jedan avion patrolne eskadrile VP-28. Napad je prošao bez ozbiljnih posledica, ali to je bio prvi od nekoliko takvih napada koji su kasnije izvedeni.

³ Veći deo podataka iz ovog odeljka, autori su dobili od kapetana korvete E. R. Holija, komandira patrolne eskadrile VP-28.

Već 7. decembra 1950. godine data je uzbuna u Tajvanskom prolazu. U svitanje dana patrolni avion iz eskadrile VP-46 otkrio je na ekranu svoga radara neobičan broj odraza. Komandir je okrenuo avion pravo ka otkrivenim odrazima i preleteo ih na visini od 300 m. Niko od posade aviona nije primetio nikakvo svetlo, ali radarski ekran je pokazivao sliku stotine objekata u sređenoj formaciji s kursom na istok, prema Tajvanu. Možda je to bio prvi talas kineskog desanta na Tajvan, a možda je bila samo neka ribarska flotila.

Komandir je ponovno okrenuo avion, spustio se na 30 m, da priđe nepoznatoj formaciji u brišućem letu. Kad se približio ciljevima, osvetlio ih je reflektorom. Otkrio je stotine džunki u smaknutom stroju. Nijedna nije imala nikakvo svetlo, a kurs im je bio prema istoku. Posada je ocenila da ih je bilo oko 500.

Ako je to bio pokušaj invazije, ta grupa sigurno nije bila jedina. Zbog toga je komandir aviona okrenuo na severozapad, proširujući područje izviđanja. Otprilike na 70 nautičkih milja od prve grupe otkrio je drugi od približno 250 džunki. Kao prva, i ta grupa je imala kurs prema istoku.

Da li je to mogao biti pokušaj invazije? Komandir je radiom obavestio bazu i uzbunio razarač koji je bio u patroli. Zatim se vratio da prati kretanje prve grupe.

U to vreme brodovi su okrenuli i vozili suprotnim kursom, na zapad, prema Kini.

Nikada se nije doznalo da li je to bila neka varka, pripremljeni napad na Tajvan, ili samo slučajni susret dveju velikih ribarskih grupacija.

Ako je bila varka ili pripremljeni desant, neprijatelj se uverio da je bilo malo verovatnoće da zatekne ratnu mornaricu SAD nespremnu.

Značaj

Od sve tri vrste mornaričke avijacije upotrebljene u Koreji — avijacija nosača aviona, mornaričkodesantnih jedinica i patrolna — patrolne eskadrile izvodili su u naj-

većoj meri jednolične rutinske zadatke. To ne znači da njihove akcije nisu bile značajne i da nisu ništa doprinele opštem ratnom naporu. Patrolne eskadrile povećale su efikasnost blokade (svojim izviđačkim letovima) minskim izviđanjem i uništavanjem mina, i nadzorom nad neprijateljskom ribarskom delatnošću. Patrolne eskadrile prikupljale su za nosače aviona stalno nove podatke o vremenu, koji su im uvek pomagali a često bili i od presudne važnosti. Patrolne eskadrile izvršavale su jedinstvene i često neobične zadatke osvetljavanja bojišta svetlećim buktinjama za račun mornaričkodesantnih noćnih lovaca. Izviđale su obalni pojas Koreje i vodile nadzor nad trgovачkim brodovima u blizini obala Koreje. Eskadrile hidroaviona obavljale su one pozadinske i transportne zadatke koje nisu mogli da izvrše avioni bazirani na kopnju. Samo prisustvo dobro obučenih protivpodmorničkih eskadrila obeshrabrilo je neprijatelja i odvratilo ga od upotrebe podmornica. Na kraju, patrolne eskadrile umanjile su opasnost invazije Tajvana.

U Koreji, patrolni avioni bazirani na kopnju pokazali su se efikasnijim od hidroaviona. Avion je imao veću autonomiju, bolju zaštitu i širu i svestraniju primenu. Prvi put u istoriji mornaričkog vazduhoplovstva imao je veću primenu nego hidroavion. Na svakih 9 poletanja hidroaviona dolazilo je 12 poletanja aviona. Za vreme II SR taj odnos bio je obrnut.

No, za avione bazirane na obali bilo je potrebno više sredstava za održavanje na zemlji, a i stvarali su probleme suvereniteta teritorija i baza. Međutim, eskadrile hidroaviona bile su pokretnije i elastičnije za upotrebu, ali njihova dejstva nisu bila tako ekonomična. Dejstva hidroaviona u Koreji i na Tajvanu ukazala su da treba razviti nov matični brod za hidroavione.

Rat u Koreji označio je početak elektronske ere za hidroavione i avione.

Glava 11

OPASNOST OD POMORSKOG DESANTA (1951—1953)

»Koreja je poluostrvo«

Vrednost pomorskodesantnih operacija su vrlo dobro shvatili komandanti Ujedinjenih nacija u Koreji: Makartur, Ridžvej, Van Flit i Klark. Tu činjenicu ilustruje prva primedba koju je izneo general-potpukovnik Van Flit kontraadmiralu Dajeru, čim se on javio na dužnost u Koreji kao komandant Operativnog odreda 95.

Van Flit i Dajer su se upoznali za vreme građanskog rata u Grčkoj 1947. godine, kada je Van Flit bio šef američke vojne misije u toj zemlji, a Dajer komandant 10. divizija krstarica.

»Prilikom našeg susreta u Grčkoj, 1947. godine« — rekao je Dajer — »naglasio sam činjenicu da je Grčka poluostrvo. I upravo taj njen vojnogeografski položaj bio je naročito pogodan za primenu pomorske moći. Njene obale bile su pogodne i osetljive na pomorski desant i nagađanje brodskom artiljerijom.«

Admiral Dajer nadalje je ukazao Van Flitu da Grčka raspolaže malom ali prvorazrednom ratnom mornaricom i da bi, prema njegovom mišljenju, te pomorske jedinice mogle mnogo pomoći u borbi protiv komunista. Van Flit nije zaboravio taj razgovor.

Prošle su 4 godine dok se Van Flit i Dajer nisu ponovo sreli u Seulu, u Koreji, juna 1951. godine. Čim je Da-

jer ušao u kancelariju Van Flita, general sa tri zvezdice podigao se iz svoje stolice, digao ruke uvis i uzviknuo: »Koreja je poluostrvo«.

Generali Ridžvej i Klark takođe su znali za vrednost pomorskodesantnog napada i iskoristili su svaku priliku da neprijatelju daju do znanja da postoji opasnost od desanta. Naredili su da se izvode pomorskodesantne vežbe za obuku u Japanu i Koreji. Pripadnici 1. mornaričkodesantne divizije izvodili su vežbe iskrčavanja u području veštačkog jezera Hvačon, gde su ih mogli da vide komunisti sa svojih osmatračnica.

Osetljivost Kineza na pomorskodesantni napad

Potpuna prevlast u vazduhu vazduhoplovnih snaga Ujedinjenih nacija nad bojištem prisilila je komuniste da se ukopavaju sve dublje u zemlju. Kao posledica toga, odbrana njihovog fronta postala je sve nepokretnija i osetljivija na pomorskodesantni napad. Krajem 1951. godine borba na Korejskom poluostrvu pretvorila se u rogovski rat koji je podsećao na opsadu Ričmonda, u američkom građanskom ratu, i na borbe u Flandriji, u I SR. Konvencionalna oružja — artiljerija i neposredna podrška iz vazduha — bila su u najboljem slučaju samo delimično efikasna.

U letu 1952. godine komunisti su, iskoristivši tu situaciju, izgradili tako jaku odbrambenu liniju kakvu vojna istorija nikada nije videla. General Tejlor (*Maxwell D. Taylor*) koji je učestvovao u proboru nemačke Zigfridove linije u II SR, smatrao je da su kineske odbrambene linije korejskog fronta u dužini od 240 km bile čak opasnije od Zigfridove linije.

Komunistička odbrana sastojala se, u stvari, od mreže podzemnih tunela koja su se prostirala od jedne do druge obale Koreje. Pojedini tuneli protezali su se na kilometre. Mnogi tuneli i utvrđenja bili su tako duboko pod zemljom i tako jako izgrađeni da su bili sigurni od bombi i artiljeirske vatre. Komunisti nisu samo prešli na rogovski rat

već su bili prisiljeni da ga veličaju, uglavnom, zbog vatrenе moći Ujedinjenih nacija iz vazduha, sa zemlje i sa mora.

Čim bi se komunističke jedinice povukle na novu čuku, počele bi sa bušenjem rupa. Najpre bi se ukopavali na zaštićenoj strani, blizu vrha, a zatim bi bušili okolo ka suprotnoj strani, spram linija Ujedinjenih nacija. Postepeno bi iskopali saobraćajnice povezujući tako sve tunele u pakovu mrežu od prolaza, bunkera, osmatračnica i vatreñih položaja. Za pripadnike mornaričkodesantnih jedinica koji su se borili na Taravi, Ivo Džimi i Okinavi u II SR, taj odbrambeni sistem rovova u Koreji bio je bolje izgrađen, ali ne i tako jak.

Istovremeno, neprijatelj se ukopavao na frontu i pojačavao svoju obalsku odbranu.¹ Komunisti su uhvaćeni nespremni u Inčonu pa su se dali suviše na uređenje linije fronta da ne bi i po drugi put bili nasamareni. Imajući stalno u pamćenju Pohang, Inčon, Vonsan, Ivon i Hungnam, komunisti su poznavali i pribojavali se američke pomorskodesantne moći.

General Klark ovako je opisao strah komunista od pomorskodesantnog napada: »Neprijatelj je strahovito prezauzet odbranom svoje obale. On je osetio na svojoj koži bić naše pomorskodesantne tehnike kod Inčona, pa je se boji. Učinio je sve što je mogao, naročito na plažama u području Vonsana na istočnoj obali, da bi se pripremio za mogući novi napad s mora koji bi izvele naše pomorskodesantne pešadijske jedinice. A znao je da je svaka američka divizija obučena, odnosno da ju je lako obučiti i osposobiti za pomorskodesantna dejstva.«

Stotine hiljada Severnokorejaca gradilo je i poselo objekte obalske odbrane duž svakog obalskog odseka za koji su držali da bi se mogao koristiti za pomorskodesantu invaziju. Iza njih nalazile su se kineske komunističke snage na rezervnim položajima sa kojih su mogle brzo da se pokrenu da bi ozačale odbranu na ma kojem delu napadnutog obalnog ruba.

¹ Vidi glavu IX »Brodska artiljerija«.

Sistem odbrane duž obalskog ruba bio je, sličan odbrambenom sistemu na kopnenom frontu, vrlo dubok, a njegova efikasnost zavisila je u dobroj meri od podzemnih postrojenja. Osim podzemnih objekata, postojale su i linije otvorenih rovova koje su se prostirale od obalskog ruba unazad, tako da bi trupe koje bi napadale sa mora bile prisiljene da savlađuju jednu liniju rovova za drugom, čim bi čvrsto stale na kopno. Duž obalske linije bile su postavljene žičane prepreke. Minskih polja bilo je jako mnogo. Velike površine pirinčanih polja bile su pod vodom da bi predstavljale teške tenkovske prepreke, koje bi naterale našu tehniku u blato. Izvršene su sve pripreme za plavljenje ostalih područja za vreme invazije; na taj način i plavne vode služile bi kao odbrambeno sredstvo.«

Planiranje pomorskodesantnih dejstava Ujedinjenih nacija

Komandanti Ujedinjenih nacija su u poslednje dve godine rata stalno imali u vidu mogućnost da se izvede pomorskodesantski napad na obe obale Koreje. Viceadmiral Klark je, na primer, jednom predložio da se izvrši desant severno od Vonsana, upravo poviše poluostrva Hodo Pando. Namera nije bila da se stalno drži Hodo već samo do tle dok se ne otkrije položaj neprijateljskih topova u tom području i dok ne budu učutkani. U nekoliko navrata predlagani su i razmatrani pravi desanti na drugim mestima.

»Na zapadnoj obali poluostrvo Hedžu izgledalo je najprikladnije« — govorio je viceadmiral Beriskou, tadašnji komandant pomorskih snaga Dalekog istoka. Izgrađeni su i pripremni planovi za iskrcavanje u tom području snaga jačine korpusa, u slučaju da propadnu pregovori za primirje.

Svi smo se dali na daleko izviđanje, razmatrali smo kolike su nam snage potrebne i postavili sve veće probleme na koje bi najverovatnije naišli.

Ispostavilo se da u pomorskom desantu kod Hedžua sam desant ne bi bio najveći problem nego to kako da pre-

nesemo tešku opremu preko pirinčanih polja na okolna uzvišenja, kada bi već bili na obali. Problem oko desanta kod Hedžua još se više komplikovao pomanjkanjem rezervnih trupa u tom području. Za desant jačine korpusa trebalo bi dovesti iz Sjedinjenih Država dve divizije kopnene vojske i jednu mornaričkodesantnu diviziju.«

Najprikladnije mesto za amfibijsku operaciju na istočnoj obali bilo je poluostrvo Kodžo, južno od Vonsana. Odatle bi snage Ujedinjenih nacija mogle da krenu dolinom prema jugozapadu i da preseku komunikacije između Severnokorejaca i Kineza.

»Nijedan od tih pomorskodesantnih napada nije nikad izvršen« — izjavio je Briskou — »jer naprsto nismo raspolagali trupama na Dalekom istoku. Imali smo dovoljno brodovlja, potrebnu artiljerijsku i vazdušnu podršku za desant, ali naprsto nismo imali trupe. Nakon što je na frontu nastupio zastoj, nikada i ni u koje vreme nismo imali u području Dalekog istoka više od dve rezervne divizije. Jedna je korišćena u Japanu a druga je držana u rezervi u Koreji.«

Da je generalu Van Flitu bilo dozvoljeno da uradi tako, on bi pomorskim desantom slomio taj zastoj.

Demonstracija Kodžo

Plan da se iskrca desant na poluostrvo Kodžo prvi je predložio, sredinom 1951. godine, kontraadmiral Hil (T. B. Hill), tadašnji načelnik štaba komandanta Pacifičke flote. Hil je zamišljao pomorski desant na istočnoj obali, u blizini Kodžoa. Čim bi trupe bile na obali, trebalo je da krenu prema jugozapadu i da se spoje sa 8. armijom, a zatim da odseku Severnokorejce od kineskih izvora snabdevanja.

»Taj plan bio je poznat pod nazivom ‚Rengler‘ (Wrangler — pastir)« — rekao je viceadmiral Klark — »i izgledalo je da ima odlične izglede na uspeh.«

Odariali su ga vrhovni komandant za Daleki istok, general Ridžvej, i general Van Flit, komandant 8. armije. No, vrlo brzo posle mog dolaska, oktobra 1951. godine, posetio je general Omar Bredli, predsednik Komiteta na-

čelnika generalštabova, Štab 8. armije u Koreji i nije se saglasio s planom, rekavši pritom ovo: »Ne želimo više nikakve neprijateljske nekretnine«.

»Više od godinu dana nisam čuo za Kodžo«, — nastavio je Klark, — »sve do oktobra 1952. godine, kad sam bio komandant 7. flote. Tada je došao admirал Redford, u pratnji viceadmirala Briskoua, da izvrši pregled 7. flote. Redford je ostao preko noći na komandnom brodu, i sutradan je obišao Operativni odred 77. Briskou je predložio da se izvrši pomorskodesantna demonstracija u području Kodžo u nameri da se time neprijateljske trupe izvuku iz podzemnih položaja na frontu. Nikada se nije nameravalo iskrati trupe, ali nadali smo se da će neprijatelj reagovati na demonstraciju upućivanjem trupa za odbranu Kodžoa, pa bi ga mornarička avijacija i ratno vazduhoplovstvo mogli uništavati u pokretu. General Mark Klark odobrio je tu ideju i odredio mene za komandanta 7. združenog pomorskodesantnog operativnog odreda, stavljajući pod moju komandu razne pomorskodesantne snage, uključno jedinice 16. körpusa, 1. konjičke divizije i 118. pukovsku taktičku grupu. Trupama je komandovao general-major Trudo (*Anthony Trudeau*), a amfibijskom (pomorskodesantnom) grupom kontraadmiral Mekinerni (*Francis McInerney*).

Operacija Kodžo, poznata pod nazivom »Operacija mamac«, zamišljena je u operacijskom planu komandanta 7. združenog pomorskodesantnog operativnog odreda ovako:

Taj odred, podržavan koordiniranim zajedničkim dejstvom iskrcavanjem desanta, zauzeće, posesti i braniti mostobran u području Kodžo snagama taktičke grupe 8. konjičkog puka sa zadatkom da se:

- a) izazove kod protivnika psihološka reakcija pogodna za snage Ujedinjenih nacija;
- b) privuku neprijateljska pojačanja za odbranu tog područja, i
- c) iskoristi u punoj meri fizička i psihološka reakcija protivnika.

Značajna karakteristika tog plana bila je u tome što se nigde ne spominje da je ta operacija trebalo da bude samo demonstrativni desant.

»Radi obmane« — rekao je admirал Klark — »znali su samo najviši organi komandovanja da se radi o demonstraciji.«

Potčinjene komande, uključivo komandanti nosača aviona i minolovaca, nisu slutili da je operacija, u stvari, samo demonstracija.

Kao »D« dan izabran je radi pokušaja 15. oktobar. Saglasno sa Klarkovim naređenjima, 7. pomorskodesantski operativni odred pripremio je i podelio planove za iskrcavanje jednog korpusa i jedne pukovske taktičke grupe za 25. septembar. Već 4. oktobra general Klark odobrio je da se sproveđe plan iskrcavanja pukovske taktičke grupe.

Postojanje dva plana pričinilo je na nivou komande korpusa i divizije i pomorskog operativnog odreda, male poteškoće. Ali, na nižim nivoima, gde je stvarno trebalo izvršiti pokrete, odrediti potreban broj brodova, izraditi pregledes desantnih čamaca², postaviti organizaciju komandovanja i sadejstva, bilo je dosta poteškoća da se razdvoje te dve operacije.

Komandant 7. flote složio se da će potreba da se izrade dva plana izazvati malu konfuziju, ali najteži faktor bio je kratko vreme za planiranje. S obzirom na taj nedostatak, admiral Klark smatrao je značajnim što je plan rešen na zadovoljavajući način.

Pokreti brodova za operaciju Kodžo počeli su 1. oktobra. Ukrcavanje trupa počelo je 7. oktobra u lukama Muroran, Otaru i Hokaidu, gde je bila smeštena 8. pukovska taktika grupa. Prevoženje trupa — Operativna grupa 76.4. (Komanda 14. divizije transportnih brodova) sa desantnim brodom za prevoz ljudstva tipa APA »Bejfild« (Bayfield) počelo je 9. oktobra otplovljnjem iz Hokaida u područje za uvežbavanje kod Kangunga, u Koreji.

² Pregled desantnih čamaca jeste pregled koji pokazuje kojim se desantnim čamcima raspolaze i kada i kako će se oni koristiti za prevoženje od broda na obalu.

Uvežbavanje je izvedeno na dan »D-3«, 12. oktobra, pod vrlo nepovoljnim vremenskim uslovima. Vetar jačine preko 46 km/čas prouzrokovao je zakašnjenje od 2 časa s obzirom na čas »Č« određen pri uvežbavanju. Četiri jurišna desantna čamca tipa »LCVP« su se prilikom izvođenja desanta okrenula bokom na valove i izgubljena su, a jedan je izgubljen pri spuštanju sa broda u more. Zbog velikih valova prekinuto je prevoženje sa broda na obalu tek posle petog talasa. Jak vetar i teško more sprečili su razminiranje predviđeno za taj dan.

»Posle izlaska sunca, ujutro 14. oktobra« — rekao je viceadmiral Klark — »moj komandni brod, bojni brod ‚Ajova‘, priključio se ostalim brodovima u gađanju ciljeva u Kodžou, koje je stvarno predstavljalo pravu pripremu za omekšavanje odbrane, iako za demonstrativni desant, mada komunisti još nisu znali da se radi o demonstrativnom desantu. Učinjeno je sve da se kod njih stvori utisak da predstoji invazija slična onoj kod Inčona.«

»Ajova«, krstarica i razarači nastavili su gađanje plaže na obali svu noć, sve do časa »Č« idućeg jutra. Jedini brodovi na koje se sručila vatra kontrabatiranja bili su minolovci, koji su operisali u optičkom dometu neprijateljskih topova.

»Na transportnim brodovima dat je znak za buđenje u 3 časa ujutro na dan ‚D‘« — rekao je pomoćnik komandanta američkog transportnog broda tipa APA »Mountrejl« (*Mountrail*). Kad je svanulo, bili su tako teški oblaci, a vidljivost tako slaba da nas neprijatelj po svoj prilici nije mogao videti. Stoga, nije ni mogao biti prevaren da pomisli da čemo se stvarno iskrncati.

Kao posledica toga, vreme »Č« najpre je pomereno na 11.30 časova, a tada nam je rečeno da se vreme »Č« pomera na 14.00 časova.

Naš transportni brod, udaljen od obale 21.000 metara, počeo je odmah da spušta desantne čamce i da ukrcava u njih trupe. Trupe su, međutim, ponovno ukrcane na brod pre nego što su desantni čamci krenuli na plaže. Tog trenutka vreme je bilo prilično mirno. Ali za 45 minuta, ko-

liko im je trebalo da stignu do jurišne linije ti. na 4.500 m od plaže, vетар је нагло појаћао брзину на 55—75 km/час. Непријатељ је испаљио неколико граната на прве таласе десантних јуршића чамаца али им није нанео никакве штете. У време кад су се чамци враћали на брод, ветар је појаћао и брзо дистигао брзину 100 km/час. Наš транспортни брод једни су упутио све десантне чамце на обалу. При ветру јачине оркана требало нам је доста времена да подигнемо на брод 26 чамаца, нарочито one типа LCM. Један од транспортних бродова типа »APA «Okenogen« (Okanogan) потпуно је уништио 4 чамца док их је прихватао. Zahvaljuјући одличној помораčкој вештини сvi остали десантни чамци прихваћени су на бродове без озбиљнијих оштећења до 16.30 часова. Група транспортних бродова затим је отпуштала за Pohang-dong да искрца 8. пуковску тактичку групу.

»Bombardovanje из ваздуха и гађање топовима наставljено је целог дана „D“ упркос јаком ветру и тешком мору« — написао је командант носача авиона »Bonom Ričard«. КАО увод у искрцавање гађали су авиони са елисним погоном и млађњаци по плажама и нђиховим прilазима. Осим што су тукли по отпорним таčкама, летачи су уништили 12 зграда, дигли у ваздух једно складиште municije и прouзроκovali још једнујаку експлозију у утврђеном подручју. У меđuvremenu, кренули су ка плажи и десантни јуршићи чамци, али кад су стigli до на 4.500 m promenili су курс и вратили се на своје бродове. Мало иза тога операција је званично проглашена веžбом. Један »skajrejder« добио је директан погодак у крило од противавионског топа средnjeg kalibra, али се срећно спустио на воду. Пилота, поручника фрегате, извadio је неозлеђеног из воде helikopter sa »Ajove«.

Nemajući nikakvih индикација да planirano »iskrcavanje« nije stvarno, »Bonom Ričard« i 7. vazduhoplovna група nisu štedeli напоре да operacija Kodžo uspe što bolje. S obzirom na то, mnogi od onih којих se то тicalo osećali su se razočaranim kad су saznali za stvarni karakter операције.

Bombardovanje iz vazduha i s mora nastavljeno je i dana »D+1«, tj. 16. oktobra. U 19.00 časova rasformiran je 7. združeni pomorskodesantni operativni odred, a sve njegove pomorske jedinice vratile su se na svoja ranija mesta.

Značaj

Osim toga što je poseo i aktivirao neke ranije neposednute vatrene položaje, posle dana »D-3« bilo je vrlo malo znakova da je neprijatelj reagovao na demonstraciju Kodžo.

Jedan američki obaveštajni agent, koji se iskrcao kod Kodžoa noću 13. oktobra, javio je da je neprijatelj evakuisao odbrambene objekte na plaži i da je video u području predviđene demonstracije mali broj trupa. Pojačana vatra s obale, na koju su, kasnije, naišli minolovci i brodovi za pružanje vatrene podrške, ukazivala je na to da su te topove posele, verovatno, trupe koje su se nalazile u neposrednoj blizini tog područja.

Na dan »D-3« piloti operativnog odreda 77 javili su da su osmotrili oko 1.000 neprijateljskih vojnika kako prelaze to područje. Razlog tog pokreta trupa nikada nije utvrđen.

U svom borbenom izveštaju komandant Operativnog odreda 77 javio je da je u periodu od 12. do 18. oktobra ubijeno iz vazduha svega 10 neprijateljskih vojnika. Ukoliko je demonstracija Kodžo dovela do pojave većeg broja neprijateljskih vojnika na otvorenom, to je moglo biti jedino noću.

Obaveštajni izveštaji otkrili su da je neprijatelj za 3 meseca posle demonstracije Kodžo predislocirao severnokorejske i kineske rezervne divizije iz unutrašnjosti u obalska područja oko Vonsana i Kodžoa. Iako nema nikakvih znakova da je taj plan postojao pre demonstracije, ne može se zaključiti da je ta promena rezultat demonstracije. »Stvarni efekt pomorskodesantne demonstracije kod

Kodžoa teško je utvrditi« — rekao je viceadmiral Briskou — »sem što je sve ukazivalo na to da su kineske trupe nepokretne.«

Što se tiče štete koja je naneta neprijatelju bombardovanjem iz vazduha i s mora, komandant 7. flote izvukao je ove zaključke:

Vazduhoplovne operacije. Nemogućno je napraviti upoređenje štete nanesene u ova dva perioda zbog vrlo različite prirode ciljeva; staviše, treba naglasiti da je šteta koju je nanela avijacija u periodu od 1. do 5. oktobra uglavnom nešto veća nego u periodu od 12. do 16. oktobra, iako uz nešto manju tonazu bačenih bombi i znatno manji broj poletanja. To treba pripisati činjenici da je prvi period bio posvećen prvenstveno koordiniranim jakim udarima iz vazduha uz prethodna uputstva, dok je, za razliku, pomorskodesantna operacija zahtevala daleko veći procenat zadataka bez udara. Može se zaključiti da je avijacija nanela uz veće naprezanje manje štete u demonstraciji kod Kodžoa nego u toku normalnog operativnog perioda.

Gađanje ciljeva na kopnu. Izgleda da je vatrom brodske artiljerije naneta znatno veća šteta u toku demonstracije kod Kodžoa nego u ranijem periodu. To mišljenje potvrđuje činjenica da je izbio veći procent neosmotrenih i neocenjenih požara za vreme operacije nego u normalnim periodima planirane vatre. Razmatrajući sve činioce smatralo se da je naneta otprilike 3 puta veća šteta brodskom artiljerijskom vatrom, za vreme demonstracije kod Kodžoa, nego normalno u periodu od 5 dana; pri tome je utrošak municije bio oko 5 puta veći od normalnog.

Drugi činilac, koji treba uzeti u obzir pri analizi koštanja ove operacije, jeste prekid u eksploraciji brodova koji su mobilisani za operaciju. To se dā naročito lepo primeni na razarače, koji su snabdeveni za kratko vreme, kao i uvek. Operacija je zahtevala 128 razaračkih dana, što bi se, inače, utrošilo na njihovo jako potrebno održavanje.

Nije namera da se time umanji vrednost demonstracije kao manevra za obuku. Takva obuka je od neprocenjive vrednosti i ne može se meriti kriterijumom koštanja. Ali, treba imati u vidu da nije ostvarena koncepcija da se neprijatelj izvuče na otvoreno polje da bi mu se naneli teški gubici i da je bilo, gledajući unazad, vrlo malo mogućnosti da se uspe u tome; pri postojećim uslovima zastoja na frontu i ograničenim izvorima Ujedinjenih nacija.

Najozbiljniji nedostatak na koji se naišlo u demonstraciji kod Kodžoa bilo je, verovatno, pomanjkanje sredstava za pravovremeno i pozitivno identifikovanje aviona.

Bilo je mnogo slučajeva da se pojavio neidentifikovani avion iznad Vonsana i u području dejstva za vreme same operacije. Iako nije izvršen nijedan neprijateljski napad iz vazduha na brodove i avione, nedostatak pravovremenog upozorenja na to i pozitivnog identifikovanja bio je izvor mnogih briga.

U svom borbenom izveštaju admirал Klark izneo je da je odbrana iz vazduha bila najveća slabost isturenih snaga upravo zbog poteškoća da se odredi položaj i identikuju avioni. Brodski radari imali su dosta smetnji zbog blizine kopna, pa je na ekranima postojala mogućnost nekontrolisanog približavanja. Tome je doprinela i činjenica da je bilo u vazduhu mnogo aviona ratnog vazduhoplovstva, i da su odbijali da odgovore na poziv za identifikaciju.

Potčinjeni komandanti, naročito nosača aviona i milovaca, nepovoljno su se izrazili o tome što nisu bili upoznati s pravim karakterom operacije kod Kodžoa. Do pada noći, pre dana »D«, znali su jedino viši komandni organi da se iskrcavanje neće izvršiti. Neki od nižih komandanata čak su smatrali da nisu opravdani rizik i žrtve.

»S druge strane, međutim, ako je operacija kod Kodžoa bilo koga prevarila, treba da gledamo na nju realno« — rekao je admiral Briskou. Postojala je, takođe, mogućnost da se iskrcavanje trupa stvarno izvrši, a odluka da će to biti samo demonstracija, doneta je tek kad su trupe bile ukrcane u desantne čamce.«

Sve u svemu, operacija kod Kodžoa planirana je s namerom da se neprijatelj izvuče na otvoreno polje, da se izloži napadima i da se izbaci iz ravnoteže, ako poveruje da se radi o većem pomorskodesantnom napadu. Nije postignuto sve ono čemu se nadalo. Ali, operacija je pokazala da bi snage Ujedinjenih nacija bile sposobne da se iskrcaju u Kodžou uz vrlo slab otpor i sa malo žrtava. Ratni zarobljenici kasnije su izjavili da su komunisti nameravali da čekaju dok se trupe ne iskrcaju kod Kodžoa pre nego što preduzmu bilo kakve pokrete.

Glavni komandanti ratne mornarice i kopnene vojske u pogledu verovatnog rezultata bilo kakvog većeg pomorskodesantnog napada na teritoriju protivnika izričito su izjavili:

»Pomorskodesantni napad iza neprijateljskih linija slomio bi kičmu kineskih komunističkih snaga« — rekao je viceadmiral Briskou — »zbog koncentracije njihovih snaga u blizini linije fronta. Napad u njihovu pozadinu presekao bi njihove linije snabdevanja i doveo ih na otvoreno polje, gde bi naša vatrena moć imala odlučujući značaj.

Ali, za pomorskodesantni napad bilo bi potrebno više trupa, a mi ih nismo imali.«

General Van Flit smatrao je da bi pomorskodesantni napad mogao biti od odlučujućeg značaja, ali da je bilo mogućno dobiti rat i bez njega.

»Ratna mornarica mogla nas je izbaciti na obalu« — rekao je Van Flit — »i držati nas na obali dok se ne sredimo. Mi smo se mogli srediti brže nego što bi Kinezi mogli da se suprotstave našem napadu.

U stvari, Kinezi ne bi uopšte mogli da nam se suprotstave. Oni nisu dovoljno elastični i nemaju metod pokreta ili kontrole. U njih nema koncepcije brzih pokreta, oni nemaju sisteme veza, pokretljivosti, sistem logističke podrške da bi održali potreban zamah, kao što to mi imamo.

To je bila najveća slabost kineske komunističke kopnene vojske. Ona nije mogla da održi ofanzivu niti je mogla dugo da izdrži upornu ofanzivu. Neprijatelj nije imao sredstva logističke podrške, znanja kako to treba postići, jer nije imao školovani kadar. Treba dugo vremena da se nauči kako se podržava vojska u pokretu.«

»Ako bi snage Ujedinjenih nacija počele ofanzivu duž celog fronta i nastavile sa pritiskom« — rekao je general Van Flit — »mi bismo izvršili takav pritisak na njegovu liniju pozadinskog snabdevanja, primoravajući ga da danonoćno radi, da bi se našao u nerešivom logističkom problemu. Ukratko, da su snage Ujedinjenih nacija hteli da iskoriste svoje prednosti u pokretljivosti, elastičnosti i va-

trenoj moći, ne bi nas niko mogao zaustaviti. Mogli smo da dobijemo rat u svako doba. Umesto da radimo tako, mi smo vodili rat kako je to odgovaralo neprijatelju, i po njegovim pravilima. Rat nije nikada došao na mrtvu tačku. S naše strane, to je bio pozicijski rat.

Dobiti rat, to nije bio naš posao. Naš posao bio je da sedimo na liniji fronta, da dozvoljavamo da se baca na nas iz vazduha i da protivnika kažnjavamo u nadi da će ga to dovoljno obuzdati da stavi svoj potpis na tačkastu liniјu. Sedeli smo tamo po naređenju Ujedinjenih nacija. Taj gubitak smo sami sebi nametnuli, jer smo rat mogli dobiti i trebalo je da ga dobijemo.«

OPSADA VONSANA

Koncepcija opsade¹

Američka pomorska opsada vonsanske luke, najduža u američkoj istoriji pomorskih ratova, počela je 16. februara 1951. godine.²

Kada je operacija počela, nije postojao plan za neku neodređenu ili stalnu opsadu Vonsana. »Opsada Vonsana« postepeno se razvijala (prvobitno zamišljena od admirala Elena Smita) u toku evakuacije Hungnama kao deo plana o zauzimanju izvesnih ostrva na obema obalama, uključujući tu bar jednog u vonsanskoj luci.

U vreme kad je Smit predložio svoj plan, snage Ujedinjenih nacija povlačile su se pred snažnim početnim napadom kineskih komunističkih armija. Za vreme konfuz-

¹ »Opsada je lokalno opkoljavanje i opsedanje neprijatelja oružanim snagama (kopnenim ili pomorskim), pri čemu je prekinut svaki saobraćaj sa onima koji su opsednuti da bi se izgladnjavanjem prinudili na predaju, odnosno da se napadom zauzme na juriš opsednuto mesto«. Definisano prema *Međunarodnom pravu* (uglavnom onako kako se to tumači u SAD) od Carla Činija Hajda (*Charles Cheney Hyde, International Law*).

² Zbog svog strategijskog položaja, Vonsanu je pridata najveća pažnja. Međutim, luke Songdžin i Hungnam na istočnoj obali bile su, takođe, opsedane, ali ne iz tako neposredne blizine kao Vonsan. Opsada ta dva mesta vršena je iz spoljnih perifernih delova luke, nasuprot Vonsanu gde je izvedena neposredno iz same luke, tj. iz njenog unutrašnjeg dela.

nih decembarskih dana 1950. godine snage Ujedinjenih nacija ne samo da su bile suočene sa verovatnoćom da budu poterane s Korejskog poluostrva, već i sa mogućnošću eventualnog otpočinjanja III svetskog rata.

Smitova neposredna ocena bila je da njegove blokadne i artiljerijske snage treba da pređu u ofanzivu, i da bi, ako nešto treba stvarno da učine, mogle doprineti stabilizaciji borbe na kopnu.

»Ova moja ocena« — izjavio je admiral Smit — »pokazuje da bi za dobro vođenje rata na moru trebalo držati izvesna strategijski dobro postavljena ostrva. Prvo ostrvo koje sam izabrao, bilo je Čo-do, na ulazu u Činampo, a sledeće Pengnjong-do, južno od poluostrva Čansangota. Treće je bilo Tokčok-to, na ulazu u Inčon, četvrto ono ispred Kunsana, a kao peto grupa ostrva koja se nalazila u vonsanskoj luci.

Smitov plan sastojao se u tome da se na tim ostrvima ostavi po 150—200 boraca južnokorejske mornaričke pešadije. On je tu svoju zamisao i sproveo u delo; vojнике je naoružao samo puškama, a kasnije im je dao nekoliko manjih topova i ručnih bombi. I tako, kad se 8. armija ponovno vrati na sever, ovi položaji bili bi zadržani, pa ne bismo morali ponovno da osvajamo svih ovih stotinjak ostrva na zapadnoj obali.

Smit je predložio ovaj plan komandantu pomorskih snaga Dalekog istoka, koji ga je i odobrio.

Prema ovome što je rečeno, jasno je da je «opsada Vonsana» bila prvobitno zamišljena kao plan zauzimanja i zaposedanja dvanaestak ostrva u luci dok se snage Ujedinjenih nacija ponovno ne vrate na sever da osvoje Severnu Koreju, uključujući tu i sam Vonsan. Mogućnost da će rat kroz nekoliko meseci dovesti do zastoja na uskom pojasu Koreje, južno od luke Vonsan, nije se u to vreme uzimala u obzir.

»Luka utočišta«

Da bi se ocenila neobična priroda i važnost opsade Vonsana od 861 dan, potrebno je pružiti čitaocu, radi boljeg razumevanja i interesovanja, opis tog grada i geografski i hidrografski prikaz njegove luke.

Grad Vonsan leži na istočnoj korejskoj obali u Japanskem moru, sa neznatnim razlikama između plime i oseke, i predstavlja glavnu pomorsku luku Severne Koreje. Luka je prostrana, ima površinu 300 nm² i prirodno je zaštićena od oluja. Nalazeći se u predelu u kojem često pustoši tajfuni, Japanci su je nazvali »lukom utočišta«, jer je retko izložena olujnom pustošenju.

Za razliku od drugih severnih luka, Vonsan nije preko zime zaleđen. Dno njegovog sidrišta je muljevito sa podlogom koja sidra dobro drži na dubini od 11 do 15 m.

Te karakteristike uticale su da 1880. godine Japanci, koji su upravo tada dobili pravo da se koriste lukom, počnu da je razvijaju u pomorskom pogledu. U to vreme Vonsan je bio samo jedno malo, učmalo i izolovano selo.

Godine 1950. grad Vonsan je već bio napredna i moderna pomorska luka, merena istočnoazijskim standardima. Bio je strategijski železnički centar, pomorska baza, drumski čvor i industrijsko područje. Imao je oko 100.000 stanovnika.

Vonsan je bio krajnja stanica poprečnih železničkih i drumskih komunikacija za severokorejski glavni grad Pjongjang. On je, takođe, predstavljao centralni položaj za železničku prugu sever-jug i za auto-puteve u oba pravca.

Glavna industrija bila je koncentrisana oko njegove ogromne petrolejske rafinerije-postrojenja koje je prekrivalo područje od 4 miliona kvadratnih stopa sa godišnjim kapacitetom od gotovo 2 miliona barela (1 barrel = 159 litara). Pre nego što je počeo rat u Koreji, smatralo se da vonsansku rafineriju snabdevaju brodovi iz sovjetske

skih izvora nafte na Sahalinu, dugom i krševitom ostrvu koje leži u neposrednoj blizini Sibira.³

Pored rafinerije nalazilo se u samom Vonsanu ili u njegovoј blizini još nekoliko industrijskih postrojenja. Korejska železnička kompanija imala je moderno uređeni zavod za gradnju, popravku i održavanje lokomotiva i vagona. Od ostale industrije tu su se nalazile topionica olova, fabrika čeličnih cevi, koksara, mlin, brodogradilište, fabrika ribljih konzervi i pivara. Vonsan je, takođe, bio i jak ribarski centar.

Vonsanska luka raspolagala je odličnim lučkim postrojenjima. Ozidani pristan (obala), dužine 270 metara, u unutrašnjem delu luke, bio je opremljen skladištima i železničkim kolovozom. Prema podacima, na pristanu se nalazila velika pokretna dizalica nosivosti 40 tona. Na oba kraja pristana pružalo se nekoliko kejova i gatova za male brodove. Rafinerija nafte imala je svoj vlastiti gat dužine oko 100 metara.

Te lučke karakteristike i industrijska postrojenja, kao i sama važnost luke bili su faktori koji su uticali da se preduzme pomorska opsada Vonsana.

Zbog svojih prirodnih karakteristika, Vonsan se odlikuje velikom lepotom. Luka posejana ostrvima, planine koje se dižu neposredno iza grada, a prema severu poluostrvo Hodo Pando, i živopisan oblik zaliva učinile su Vonsan letnjim odmarališnim centrom.

Eto to je bio grad koji će doživeti najdužu opsadu u savremenoj istoriji pomorskih ratova.

Teškoće i prednosti opsade

Vršiti opsadu vonsanske unutrašnje luke aktivno i iz neposredne blizine, povlačilo je za sobom rizik i opasnost. Prvo, luka je bila većim delom okružena kopnom, pa se zbog toga mogla očekivati neprijateljska artiljerijska vatra sa svih strana. Drugo, veći deo starog minskog polja

³ Vidi II glavu »Povlačenje ka Pusanu — Napad na rafineriju nafte u Vonsanu«.

još uvek je postojao pa se sa sigurnošću moglo pretpostaviti da će neprijatelj »osvežiti« razminirano područje (poslednji put razminirano u decembru 1950) i da će pokušati da iskoristi svaku priliku da položi nove mine. To bi se moglo učiniti, a i činilo se, potajno noću, malim, svugde prisutnim, ribarskim sampanima. Treće, opsada Vonsana bila je opasna zbog sputanosti navigacije, jer su pored mina mnogobrojna ostrva i plićine u luci komplikovale izvršenje zadataka navigacije i artiljerije.

Sa druge strane, opsada Vonsana, posedanje luke i zauzimanje njegovih ostrva, pružala je mnoge prednosti. Prvo, neprijatelj bi bio prinuđen da izdvoji veliki deo svojih snaga da bi se zaštitio od protivničkog pomorskog desanta, dakle, da veže snage koje bi, inače, mogao da upotrebi na frontu ili za njegovu podršku. Drugo, držanjem pod kontrolom i razminiranjem vonsanskog minskog polja, snage Ujedinjenih nacija mogle bi da izvrše napad kad god to njima odgovara. Svaki pokret kopnenih snaga Ujedinjenih nacija severno od Vonsana zahtevao bi otvaranje nove luke radi snabdevanja armija. Treće, kao što je već bilo rečeno, grad Vonsan predstavlja važan neprijateljski transportni centar kroz koji prolaze glavne železničke i drumske arterije između severoistočne Koreje i linije fronta. Prema tome, brodska artiljerija mogla bi da tuče ove važne transportne saobraćajnice. Četvrtto, držanjem luke, najbolje pristanište Severne Koreje bilo bi sigurno zatvoreno; ribarenje bi se moglo kontrolisati uspostavljanjem kontrolne stanice na jednom od obližnjih ostrva u luci. Peto, luka bi mogla postati efikasna osnovica sa koje bi se dobijali obaveštajni podaci o neprijatelju i vodile gerilske operacije. Šesto (iako ovaj razlog u početku nije postojao), vonsanska luka mogla je biti važna tačka za izviđanje i spasavanje naših avijatičara i vazduhoplova.

I najzad, činjenica da se drži pod opsadom glavna luka u Severnoj Koreji, da se drže njena ostrva i da se omogućava brodskoj artiljeriji da tuče po njenim vojnim ciljevima, uticaće demoralizirajuće na neprijatelje i biće od velikog psihološkog značaja za Ujedinjene nacije.

Početne operacije

Pošto je počev od 12. februara 3. divizion minolovaca razminirao prolaz kroz minske polje, američki razarači »Voies Lind« i »Ozbourn« počeli su 16. februara operaciju opsade Vonsana. Kontraadmiral Smit, komandant blokade, bio je u blizini ukrcan na krstarici »Menčester«.

Razarači su bombardovali lučka vojna postrojenja, ali pošto je razminirano područje bilo vrlo malo a navigacija teška, razarači su gađali sa usidrenog položaja.

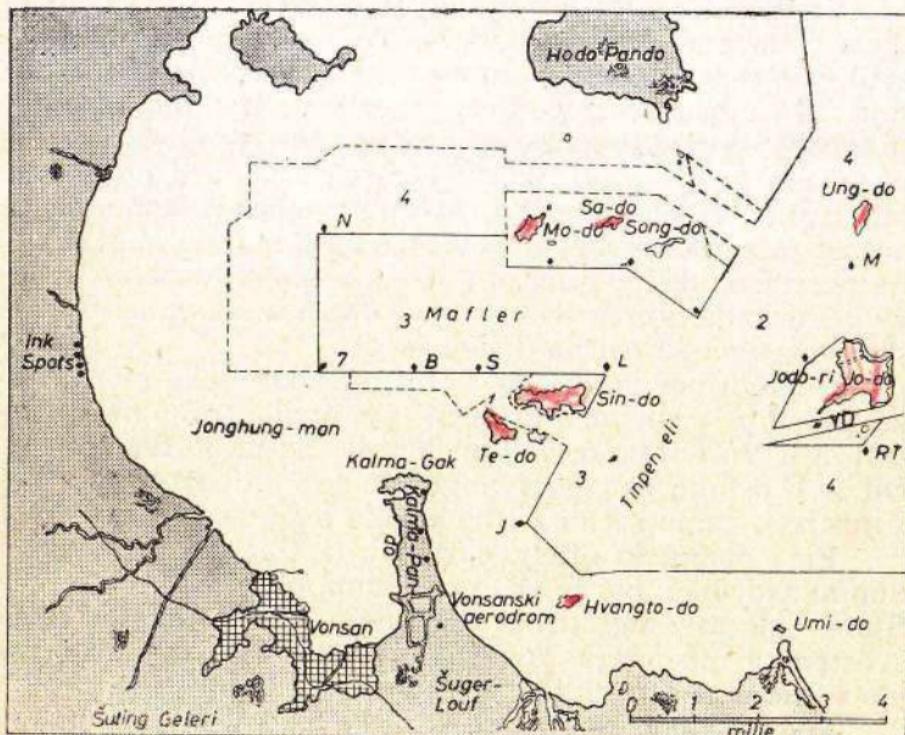
Dva dana kasnije na usidreni razarač »Ozbourn«, posle snežne oluje, otvorila je neprijateljska baterija vatru sa ostrva Sin-do i tada su ranjena 2 čoveka. Povlačeći sidro po dnu, »Ozbourn« je isplovio prema spoljnoj luci. Njegov komandnoračunarski uređaj bio je oštećen, krmeno nadgrade probijeno a desni reflektor uništen. »Ozbourn« je bio prvi američki opsadni brod koji je bio pogoden kod Vonsana.

Postalo je očigledno da će opsada biti efikasna samo ako se vonsanska ostrva zauzmu ili neutrališu.

Ostrva u luci Vonsan (1951)

Od mnogobrojnih ostrva u Vonsanskom zalivu, snage Ujedinjenih nacija zauzele su i koristile se sa njih sedam: Jo-do, Mo-do, Sa-do, Sin-do, Te-do, Ung-do i Hvang-to-do.

Najpre je zauzeto ostrvo Sin-do. Raspolažali smo izveštajem da se trupe i artiljerija neprijatelja nalaze na Sin-dou. Za pripremu osvajanja ostrva angažovana su 2 razarača i 2 fregate pod komandom komandanta 112. diviziona razarača. Ti brodovi počeli su dvočasovno bombardovanje ostrva 24. februara u 7 časova; za osmatranje podataka služio je helikopter sa krstarice »Menčester«, Do 9 časova ispaljeno je na ostrvo 58 granata 127 mm i 259 kalibra 76 mm. Posle tog bombardovanja izvršeno je iskrčavanje 210 boraca južnokorejske mornaričke pešadije. Prilikom iskrčavanja nije bilo otpora; u 10.18 časova javljeno je da je ostrvo zauzeto. Ostrvo Sin-do, koje leži samo 3.600 m od poluostrva Kalma Gak, moglo je da posluži



Sk. 21 — Luka Vonsan

kao vrlo dobra artiljerijska osmatračnica za brodsku artiljeriju kao i za osmatranje železničkog i automobilskog saobraćaja u Vonsanu.

Jo-do je bilo sledeće, ujedno i najveće ostrvo, koje je zauzeto. Ni tamo se nije naišlo na otpor; 210 boraca južno-korejske mornaričke pešadije zauzeli su ga bez incidenata.

Ostrvo Jo-do dugo je oko 2.250 m a široko 1.350 m, sa najvećom nadmorskog visinom od 112 m. Mali zaliv s plažom, pogodan za iskrcavanje, nalazi se na zapadnoj strani ostrva. U blizini leži omanje ribarsko seoce Jodo-ri sa oko 70 stanovnika (ljudi, žena i dece), nekoliko koliba i jednom školom. Veličina, položaj i topografske karakteristike čine Jo-do idealnom osnovicom za izvođenje opsade.

Sredinom marta neprijatelj je pokušao da se sa ribarskim čamcima iskrca na ostrvo Te-do, ali je bio odbijen artiljerijskom vatrom razarača. Tri dana posle tog pokušaja, 24. marta 1951. godine, američki razarač »Ingliš« (*English*) iskrcao je na Te-do artiljerijsku osmatračku grupu. Osim kolonije od oko 100 gubavaca, na Te-dou nije bilo drugih stanovnika. Na ostrvu se nalazi, takođe, nekadašnja japanska tvrđava. Sutradan su krstarica »Sent Pol« i 4 razarača, uključujući tu i »Ingliš« gađali uspešno ciljeve u Vonsanu; korekturu njihove vatre vršili su artiljerijski osmatrači sa ostrva Te-do.

Dejstvujući sa Jo-doa, borci južnokorejske mornaričke pešadije postepeno su širili svoju kontrolu na druga ostrva u Vonsanskom zalivu: Mo-do, Sa-do i Hvangto-do. Od svih ostalih ostrva Hvangto-do je bilo najbolje za artiljerijsku osmatračnicu i izviđačku stanicu.

Prvi pomorski oficir, određen da služi na ostrvima u vonsanskoj luci, bio je Džejms Lemp, obaveštajni oficir iz Štaba Operativnog odreda 95. Lemp, sin prezbiterijskog sveštenika misionara, govorio je tečno korejski jezik pošto se rodio u Koreji gde je i živeo 18 godina.

»Iskrcao sam se na ostrvo Jo-do 13. juna 1951. godine s naređenjem da se javim komandantu Operativne grupe 95.2« — kaže Lemp. »U to vreme držali smo 5 ostrva u luci Vonsan: Jo-do, Hvangto-do, Sa-do, Mo-do i Sin-do. Daleko najvažnija su bila Jo-do, ostrvo na kojem je bila naša baza i Hvangto-do, naša pomorska artiljerijska osmatračnica.

Ja sam živeo na Jo-dou. To je bilo najbolje ostrvo za bazu a ujedno i dosta udaljeno i relativno sigurno od dejstva neprijateljske artiljerije; imalo je dobar položaj u odnosu na naše brodove koji su nam mogli pružati podršku u slučaju protivnapada.

Pre nego što sam došao, Južnokorejci su, u martu ili u aprilu, postavili veliki reflektor prečnika 1,2 m na vrh brda, na severnoj strani Jo-doa, upravo iznad sela. Enerđiju za osvetljavanje obezbeđivao je motor, koji su posluživali južnokorejski vojnici. U slučaju napada reflektor je trebalo da posluži za osvetljavanje plaže ispred sela;

inače, upotrebljavali smo ga noću i za označavanje kontrolnih tačaka za naše avione. (Ali, taj reflektor prilično je privlačio vatru vonsanskih baterija — gotovo svakodnevno posle njegove noćne upotrebe. Međutim, sve do moga napuštanja ostrva, avgusta 1952. godine, reflektor nije bio nijednom pogoden, iako je nekoliko puta bilo i bliskih pogodaka.)

Nekoliko meseci živeo sam u šatoru u blizini malog sela Jodo-rija. Četrnaestog jula 1951. godine ostrvo Jo-do postalo je sedište Štaba britanskog 41. kraljevskog samostalnog odreda komandosa, a sutradan je obrazovao na Jo-dou svoju novu komandu vonsanskih ostrva (CTE 95.23) američki mornaričkodesantni potpukovnik Ričard Varga. Komanda je bila smeštena u logoru od nekoliko šatora; 4 su služila za stambene prostorije, 1 za menzu, a 1 za higijenske potrebe. Šatori su bili postavljeni u blizini sela, na maloj padini između drveća. Ta naša grupa šatora predstavljala je dobru metu. Koliko puta je za vreme dok su neprijateljske baterije sa poluostrva Hodo Pando gađale na brodove, palo po nekoliko granata i u blizini naših šatora. I pored toga što je bilo mnogo parčadi od rasprsnutih granata, nije srećom bilo žrtava.

Artiljerijska osmatračka grupa na Hvangto-dou

Možda najkorisnije od ostrva u vonsanskoj luci za brodove koji su učestvovali u opsadi bilo je Hvangto-do, jedno od 3 ostrva koja su se upotrebljavala za osmatranje vatre brodske artiljerije. Neplodno i stenovito ostrvo, bez ijednog stabla, imalo je visinu od oko 40 m. Udaljeno od obale samo 2.700 m, nalazilo se najbliže neprijateljskim topovima i bacačima. Hvangto-do ležao je najbliže gradu Vonsanu, mnogo tučenom vonsanskom aerodromu i najvažnijem putu koji je prema jugu vodio na front kroz dolinu Anbjon. Taj put je za neprijatelja predstavljao glavnu snabdevačku saobraćajnicu u istočnom sektoru. S osmatračke stanice, postavljene na najvišoj tački Hvangto-doa osmatrači su mogli direktno da osmatraju Vonsan,

put kroz Anbjon i nekoliko važnih železničkih i putnih mostova.

Sve do juna 1951. godine ostrvu Hvangto-dou moglo se prići samo plitkogazećim sampanima zbog opasnosti od mina. Sampani nisu bili izloženi minskoj opasnosti jer je položajna dubina mina iznosila 1,8—3 m. Zbog blizine ostrva u odnosu na neprijateljsku vatru, sav saobraćaj s ostrvom održavao se noću. Jedan korejski desantni jurišni čamac tipa LCVP upotrebljavao se za dovoz hrane i drugih potreba na »prijateljska« ostrva, ali nije upotrebljavan za snabdevanje Hvangto-doa.

»U julu« — kaže Lemp — »rekao nam je jedan zarobljenik da se minsko polje; koje štiti istočnu plažu Kalma Gaka, sastoji iz dva minska reda, i da čamac može sigurno da vozi od sredine ostrva Te-do do zapadnog vrha ostrva Hvangto-doa a da se pri tome ne pređe preko minskog reda. Pošto je posadni vod na Hvangto-dou tražio hranu, municiju i dopunsko ljudstvo, takva situacija opravdala je pokušaj da se to prebaci na ostrvo desantnim čamicem LCVP. Sem toga, baš tog dana jak zapadni vetar onemogućio je pokušaj prevoženja materijala sampanima, jer bi se zbog nepovoljnog vetra morao upotrebiti pogon na vesla celim putem od Jo-doa, što bi trajalo celu noć. Zbog toga sam sav potrebnii materijal i ljude za Hvangto-do natovario u desantni čamac LCVP i uputio se prema ostrvu rutom koju je preporučio onaj zarobljenik. Vožnja je izvršena bez ikakvih nezgoda, i bila je prva od kasnijih mnogobrojnih koje smo preduzimali. Posle toga, stalno sam prevozio materijal i ostale potrebe na Hvangto-do sa LCVP, i to uvek noću.

Početkom jula 1951. godine kapetan bojnog broda Enderson, komandant Operativne grupe 95.2 ukrcao se na američki razarač »Blu« (*Blue*). Tokom diskusije o efikasnosti brodske artiljerijske vatre sa komandantima razarača »Blu« i »Frenk E. Evans« (*Frank E. Evans*), ispostavilo se da bi artiljerijska vatra mogla biti efikasnija kada bi se za to angažovala artiljerijska osmatračka grupa, postavljena negde u blizini ciljeva. Ja sam ih uverio da se za taj

zadatak može koristiti ostrvo Hvangto-do, koje za to ima idealan položaj.

Sačinili smo spisak stvari koje bi grupa trebalo da ponese sa sobom. Tu su bili uključeni: sva potrebna hrana, odeća i posteljna oprema, raznovrsno oružje i municija i najpogodniji radio-uredaj. Prikupljeni su dobrovoljci, i izabrana je noć za njihovo prebacivanje. Dobrovoljci su traženi zbog toga što je grupa mogla očekivati da bude izložena bliskoj i tačnoj vatri neprijateljskih topova i bačača i, naravno, uvek je postojala opasnost od eventualnog desanta neprijatelja. Desantne sampane koji bi dolazili iz južnog pravca opsadni brodovi ne bi mogli otkriti raderom, a kad bi došli u blizinu ostrva, na njih brodovi više nisu mogli da otvore vatru. I pored svega toga, svako je želeo da se prijavi kao dobrovoljac.

Kako je izvedena opsada Vonsana

Kao što je već rečeno, jedan od glavnih razloga za uspostavljanje opsade Vonsana, pored bombardovanja neprijateljskih glavnih železničkih i drumskih komunikacija koje su vodile prema frontu, bilo je razminiranje minskih polja koja su još ostala u Vonsanu i sprečavanje neprijatelja da polaže druga. To nije bio, nikako, lak zadatak. Razminiranje se moralo vršiti stalno. U jednom jedinom danu neprijatelj je mogao da položi ponovno mine u razminiranom području, upotrebljavajući za to nekoliko sampana, kojih je uvek imao dovoljno na raspolaganju. Čak i jedan omanji sampan mogao je da ponese 4 mine.

»Za vreme dok sam bio komandant Operativnog odreda 95« — kaže kontraadmiral Džordž Dajer — »najveći broj mina polagan je u periodu pljuskova, padanja snega ili za vreme jakih vetrova koji su stvarali prilično velike valove u Vonsanu. U takvim vremenskim uslovima, raderima sa naših brodova nisu se mogli otkrivati sampani koji polažu mine. Mine nisu jedino polagane za vreme tajfuna, jer su jak veter i morske struje naučile neprijatelja da bi te mine bile uzalud položene, a on ih nije imao na bacanje.«

Za razminiranje minskih polja bilo je dodeljeno vonsanskoj operativnoj grupi 4 do 5 minolovaca, od kojih su 2 svakodnevno vršila razminiranje luke i njenih morskih prilaza. Pošto ti brodovi nisu bili sposobni da se brane od vonsanskih obalskih baterija, dodeljivana su 2 (neki put 3) razarača koji su vršili patrolnu službu kod Vonsana radi neutralisanja neprijateljske vatre.

Do kraja aprila minolovci su u luci Vonsan potopili ili uništili eksplozijom 29 mina. Tridesetog marta bio je veliki dan, jer su minolovci »Tompson«, »Peliken«, »Četerer« i »Mergenser« uništili 15 mina.

U noći između 5. i 6. jula 1951. godine, ja sam ih prevezao na Hvangto-do barkasom razarača i tako ih doveo na jedan novi zadatak. Barkasa je bila opremljena radarskim reflektujućim zaklonom, pa su brodovi stalno pratili naše napredovanje. Iskricali smo je na jednoj plaži ostrva, koja se nalazila na zapadnoj strani i bila veoma izložena neprijateljskoj vatri. Preostali deo obale ostrva bio je stenovit i nepristupačan zbog podvodnih grebena. U blizini plaže nalazila se grupa od desetak ribarskih koliba.

Osmatračka artiljerijska grupa smestila se u jednoj ribarskoj kolibi. Vod korejske mornaričke pešadije bio je vrlo srećan što je ta grupa došla na ostrvo.

Rezultati gađanja razarača »Frenk Evens« i »Blu«, postignuti korišćenjem podataka artiljerijske osmatračke grupe, bili su izvanredno dobri. Koliko se sećam, oni su gađali torpednu stanicu i skladište za snabdevanje u Vonsanu. Artiljerijska osmatračka grupa ostajala je na ostrvu 3—4 dana, a zatim sam je vraćao natrag. S vremena na vreme, druge brodske grupe zauzimale su njihovo mesto. Time je brodska artiljerijska vatra za ometanje i bombardovanje bila znatno poboljšana.

I drugi brodovi sve su češće iskrcavali svoje artiljerijske osmatračke grupe na Hvangto-do. Manja grupa pripadnika američkih mornaričkodesantnih jedinica došla je

na Hvangto-do 19. jula 1951. godine i tu ostala do kraja opsade, s tim što se ljudstvo smenjivalo svaka 4 meseca.⁴

U ovoj početnoj etapi opsade jedan tipičan opsadni dan ovako je izgledao:

Minolovci, podržavani razaračima, vršili su dnevno razminiranje određenog područja. Ako bi se na minolovce otvorila artiljerijska vatra, razarači bi odgovorili. Za vreme dnevnog patroliranja razarači su izvršavali i izvesne zadatke bombardovanja. A kada bi u Vonsanu osmotreni »unosni« ciljevi (bilo od brodskih ili artiljerijskih osmatrača na ostrvu ili iz vazduhoplova), onda bi se na njih otvarala vatra.

Noću su razarači sami ili uz pomoć izviđačke avijacije sa nosača aviona ili iz sastava 5. vazduhoplovne armije tukli određene ili osmotrene ciljeve, u većini slučajeva pomagani od artiljerijskih osmatračkih grupa, stacioniranih na »priateljskim« ostrvima.

Opsada je pokatkad pojačavana napadima divizionalih desantnih raketnih brodova,⁵ aviona iz sastava Operativnog odreda 77 i napadima brodske artiljerije velikog kalibra. Sredinom marta 1951. godine izvršeno je prvo od mnogobrojnih bombardovanja Vonsana u toku opsade od artiljerije krstarica i bojnih brodova. Krstarica »Menčester« u pratnji razarača »Lind« izvršila je 17. marta iznenadni artiljerijski napad na neprijateljske vojne kasarne u Vonsanu. Obaveštajni izveštaji javili su docnije da je bilo preko 6.000 gubitaka u ljudstvu. Devetnaestog marta prvi put učestvuje bojni brod u opsadi; to je bio »Misuri« koji je topovima kalibra 406 mm uništio neprijateljske artiljerijske položaje.

⁴ Na ostrvo Hvangto-do izvršili su uspešan napad neprijateljski sampani noću 28/29. novembra 1951. Napadači su spalili svih 10 koliba, ubili 7 korejskih vojnika i civila, a 5 civila zarobili.

⁵ Divizion desantnih raketnih brodova ispalio je na Vonsan od juna do kraja septembra 1951. godine ukupno 12.924 rakete kalibra 127 mm. Njegov prvi, a ujedno i najveći dan po dejstvu raketnog oružja, bila je noć 20/21. maja, kad je izvršena »Operacija Fajerbol« (Operation Fireball — vatrena kugla). Dva desantna raketna broda, LSMR-401 i LSMR-403 ispalili su na ciljeve u Vonsanu 4.903 rakete za 35 minuta.

Noćna bombardovanja Vonsana

Početkom aprila 1951. godine počeo je interesantan eksperiment između brodova za bombardovanje iz sastava Operativnog odreda 95 i 12. izviđačke eskadrile 5. vazduhoplovne armije. Neprijatelj je zbog vazdušnih i artiljerijskih napada na njegove linije snabdevanja prekinuo dnevni dotur materijalnih potreba. Celokupno snabdevanje kroz vonsansko transportno područje vršeno je noću. Izviđačka avijacija imala je zadatak da fotografiše svake noći kad se može leteti puteve i železničke linije Severne Koreje da bi se moglo ustanoviti, radi kontrole, koliko materijala i ostalih potreba ide na neprijateljski front. Avioni sposobljeni za noćne letove iz sastava 1. vazduhoplovног mornaričkodesantnog puka, uglavnom tipovi »tajgerket« (*Tigercat*) i »korser« i iz 5. vazduhoplovne armije (pretežno B-26) iskoriščavali su svaku priliku da nanesu štetu i uniše što je moguće više od tog noćnog snabdevanja. U tome su snažno potpomagani avionima tipa »prajvetir« iz sastava 6. flotnog vazduhoplovног puka koji su bacali svetleće rakete.⁶

Kod Vonsana avioni koji su noću dejstvovali uzne-miravanjem i napadima našli su u opsadnim brodovima partnera, koji su oboručke prihvatali saradnju s njima. Svetleće granate, koje su ispaljivali razarači, omogućavale su avionima da lakše otkriju ciljeve i da izvrše napad na njih. Obratno, avijacija je vršila osmatranje za račun razarača prilikom njihovog bombardovanja i time povećavala efikasnost artiljerijske vatre.

Rad razarača »Flojd B. Parks« (*Floyd B. Parks*), »Ejdžerholm« (*Agerholm*) i »Džon R. Krejg« (*John. R. Craig*) iz sastava 1. diviziona razarača u noći 5. maja 1951. godine bio je tipičan za takvu vrstu dejstva.

»To je bio ,Parksov' prvi od dva perioda od po 30 dana provedenih u Vonsanu« — izjavio je komandant razarača »Flojd B. Parks«. »Dva moja oficira razradila su od-

⁶ Vidi X glavu »Patrolne eskadrile mornaričkog vazduhoplovstva«.

ličan plan saradnje s avionima iz sastava Operativnog odreda 77 za dnevna dejstva, a s avionima 5. vazduhoplovne armije za noćna. Mnogi avioni učestvovali su s nama po noći tražeći ciljeve. Određivali smo im ciljeve, a pored navođenja, pomagali smo im da pronađu područje cilja svetlećim granatama. Posle dolaska aviona u područje mi smo za njih osvetljavali cilj da bismo im omogućili da izvrše napad i bace bombe, a zatim smo nastavili s osvetljavanjem da bismo im pomogli da procene rezultate svog napada.

Posle izbacivanja bombi, avioni su, obično, imali na raspolaganju još 30—40 minuta, te bi za to vreme ostajali u području napada i vršili osmatranje za naš račun. Za vreme ovog noćnog gađanja, avioni su se držali van dometa naše vatre, ali su ostajali na takvim pozicijama, sa kojih su mogli da osmatraju naše pogotke, koristeći se osvetljavanjem koje je vršeno svetlećim granatama ispaljenim iz drugog oruđa. Osmatračke sposobnosti tih pilota bile su različite, ali uopšte uzev smatrane su dobrim, a u onim slučajevima gde su piloti iz sastava vazduhoplovstva raspolažali izvesnim poznavanjem specifičnosti mornaričkog osmatranja, ono je davalo odlične rezultate. Skoro svi piloti sa kojima smo saradivali, činili su to s najvećim oduševljenjem, tako da je neprijatelju preostalo malo odmora i slobode kretanja kako danju tako i noću.«

Dok je razarač »Ejdžerholm« osvetljavao cilj svetlećim granatama, avion B-26 vršio je osmatranje i dirigovao artiljerijsku vatru razarača »Parksa« i »Krejga« na vonsanski most. Oba razarača ispalila su 10 granata i postigla dva pogotka. Pošto je uništeno novo skladište, pažnja aviona-osmatrača bila je prenesena na konvoj kamiona koji se kretao kroz Vonsan. Dok su ga razarači osvetljavali, avion B-26 izvršio je napad i uništio nekoliko kamiona. Još iste noći, drugi avion B-26 oštetio je hemijsku fabriku i uništio 4 tanka tečnog goriva; ciljeve je osvetljavao razarač svetlećim granatama.

Razarač »Brinkli Bes« zadobija prvo oštećenje

Na 95. dan opsade Vonsana, 22. maja 1951. godine, jedna neprijateljska obalska baterija uspela je da poseje smrt na jednom od blokadnih brodova.

»Kad smo stigli na našu prvu dvonedeljnu blokadnu turu u Vonsan« — navodi u pismenoj izjavi komandant američkog razarača »Brinkli Bes« — »sve je izgledalo da će biti mirno. Neprijateljske obalske baterije bile su relativno neaktivne, a naši brodovi danonoćno bi se sidrili, pružajući tako neprijatelju nepokretan cilj, ali, s druge strane, time se za nas uprošćavao problem upravljanja vatrom. Uskoro posle dolaska bili smo izloženi neprijateljskoj vatri, a u žurbi, pri isplavljenju, izgubili smo sidro. Brzo smo naučili da za vreme dobre vidljivosti treba da budemo u pokretu, dakle, da predstavljamo pokretan cilj, a nastavili smo sa praksom da se preko noći sidrimo. Takođe, naučili smo da se koristimo i drugim zaštitnim meraima da bismo se sačuvali od dejstva neprijateljskog oružja, kao nezadržavanje ljudstva na gornjim delovima broda, nošenje što više zaštitne odeće (mi bismo vrlo rado pozdravili uvođenje zaštitnog ličnog odela koje je kasnije upotrebljavano u ratu), opremanje pojasmom za spasavanje i drugim sredstvima.

Dvadesetog maja 1951. godine ostali smo sami u Vonsanu; ostali brodovi nalazili su se na drugim zadacima ili su vršili popunu materijalnih potreba. Izvesno vreme, tokom dana, nalazili smo se na borbenim položajima i dosta blizu neprijateljskih plaža kod ostrva Umi-doa, tako da smo mogli da gađamo to područje našim topovima 40 mm. Nešto docnije neprijatelj je otvorio artiljerijsku vatru na nas. Brzim manevrisanjem brodom i snažnim kontrabatiranjem izbegavali smo direktnе pogotke; najzad smo, ipak, bili zasuti parčadima jedne granate 120 mm koja je pala u neposrednu blizinu desnog boka broda. Tom prilikom ranjeno je 10 ljudi (mi smo tada imali borbenu uzbunu, sa posednutim topovima 40 mm). Trojica su bila ozbiljno ranjena a jedan je docnije umro od zadobijenih rana. Posle toga dana odlučili smo da ne zaposedamo naše malokali-

barske automatske topove, već da njihovu poslugu držimo pod palubom. Docnije, tog istog popodneva, vratili su se krstarica »Menčester« i nekoliko razarača. Prebacili smo naše ranjenike na »Menčester« i nastavili da gađamo određene ciljeve.

Posle toga mogli smo svakog dana da očekujemo neko neprijateljsko dejstvo, naročito kasno popodne, jer je pri zalasku sunca obalskim baterijama bilo pogodno da dejstvuju prema zapadu od razminiranog područja. Znaajući za to, situacija nije nikad bila dosadna i cela posada bila je spremna da zauzme svoja borbena mesta na trenutni poziv. Nastalo je skoro olakšanje kad smo odgovorili vatrom u nameri da uništimo neprijateljske topovske položaje. Bar smo izgubili onaj osećaj psihičke napetosti. Staviše, na brodu je bilo dovoljno raspoloženja da se držimo staloženo. Na primer, nastavili smo da prikazujemo filmove u menzi i u oficirskoj trpezariji. Jednom je u filmu prikazivana neka borbena akcija iz II SR i baš u momentu kad je data u filmu borbena uzbuna »brod na borbu«, data je uzbuna i na našem brodu, jer smo se opet našli pod neprijateljskom vatrom. Konfuzija je potrajala samo par sekundi, ali ne i više.«

Dva dana pre nego što je razarač »Brinkli Bes« pretrpeo gubitke u ljudstvu, američki bojni brod »Nju Džersi« za vreme dok je bombardovao ciljeve u Vonsanu, bio je pogoden u vrh topovske kule broj 1. Granata je pričinila malo oštećenje, ali je sledeći bliski promašaj ubio jednog a ranio 3 čoveka.

Krstarica »Menčester« i razarač »Brinkli Bes« otkrili su 24. maja ciljeve južno od ostrva Hodo Pando i otvorili na njih vatru. Formacija neprijateljskih sampana bila je razbijena i 4 zarobljena; svaki od njih nosio je po 4 mine.

Rezultati prvih 100 dana opsade

Na kraju prvih 100 dana opsade Vonsana, 27. maja 1951. godine, admirал Smit izvestio je da je neprijatelj pretrpeo gubitke:

- 107 uništenih kamiona, 238 oštećenih
- 8.195 izgubljenih vojnika
- 149 uništenih zgrada, 466 oštećenih
- 34 uništena mosta, 83 oštećena
- 63 uništena železnička vagona
- 3 oštećena tunela
- 11 oštećenih lokomotiva
- 54 uništena čamca, 238 oštećenih.

Uprkos žestokoj neprijateljskoj artiljerijskoj vatri i nekoliko postignutih pogodaka, cena osvete Kinezima i Severnokorejcima bila je mala za nanetu štetu.

Što se tiče železničkih veza u Severnoj Koreji, neprijatelj je u Vonsanu bio prinuđen da zbog razornog dejstva naših brodova i aviona organizuje popravku puteva i železničkih pruga za grad.

Za vreme ovog perioda neprijateljska vatra iznenadno je u nekoliko navrata pojačavana kad je neprijatelj činio odlučan napor da otera opsadne brodove iz luke. Posle teškog vazdušnog napada Operativnog odreda 77 (izvršeno 270 avio-poleta) 6. jula, neprijatelj je uzvratio 17. jula jednom naročito jakom artiljerijskom vatrom; izbrojano je da je preko 500 granata palo u vodu oko razarača »O' Brajen« (*O'Brien*), »Blu« i »Kaningem«. Razarači su u tom dvoboju od 4,5 časa ispalili 2.336 granata iz svojih topova 127 mm. Neprijateljsko gađanje bilo je neprekidno i dobro koordinirano iz tri područja — Umi-do, Kalma-Gak i Ho-do-Pangdo — ali osim što su 2 desantna broda za tenkove zasuta parčadima rasprslih granata, nisu naneta druga ozbiljnija oštećenja.

»Ovaj artiljerijski dvoboj poznat je pod nazivom »The Battle of the Buzz Saw«, kaže kontraadmiral Dajer. »Posle tog događaja naredio sam da brodovi danju moraju biti stalno u pokretu, a za vreme neprijateljskog gađanja danonoćno.«

Neprijateljska odbrana Vonsana

U vreme kad je uspostavljena opsada Vonsana, bilo je malo neprijateljskih baterija u području Vonsanskog zaliwa. No, pošto se opsada produžavala, broj topova, koji je

branio lučku, stalno je rastao. Takođe i neprijateljski sistem obalske odbrane u Vonsanu, koji je u početku bio ograničen, stalno je pojačavan. Kad su naši minolovci prešli na razminiranje područja »Brodvej« (*Broadway*) i »Louer Brodvej« (*Lower Broadway*) sve bliže obali,⁷ sistem neprijateljskih rovova proširen je tako da je obuhvatao i plaže, koje su se nalazile najbliže razminiranim područjima. Rovovi su bili, takođe, postavljeni i na drugim mestima na obali gde je neprijatelj prepostavljaо da se mogu iskrcati snage Ujedinjenih nacija, dakle, na plažama u blizini samog grada Vonsana i na južnoj obali zaliva, a kasnije i u zapadnim delovima zaliva.

Neprijateljske obalske baterije bile su postavljene tako da mogu da »pokriju« područje sa kojih su naši brodovi dejstvovali i da »čiste« potencijalna mesta iskrcavanja. Teški mitraljezi i bacači postavljeni su u blizini iskrcnih plaža, a baterije topova 76 mm na obližnjim brdima. Teški topovi (kalibra 122 mm i 155 mm) raspoređeni su pozadi na većoj udaljenosti od obalskog ruba i tako postavljeni da su mogli da stave pod vatru manevarske područje brodova.

U prvim mesecima opsade neprijateljske baterije bile su ovako raspoređene.

Svi topovi lučke odbrane poticali su iz zemaljske artiljerije, za razliku od brodskih ili obalskih topova. Sa malim izuzecima, ti topovi skrivani su u pećinama ili tunelima, vešto maskirani, odakle su izvlačeni prilikom gađanja i posle ponovno vraćani natrag radi zaštite, jer je neprijatelj brzo shvatio da će izloženi i nezaštićeni top sigurno biti uništen.

Još u prvim mesecima rata otkriven je veliki broj praznih topovskih položaja, pećina i tunela. Za to su postojala, verovatno, dva razloga. Prvo, u slučaju da jedan položaj postane suviše opasan zbog dejstva protivnika top se mogao prebaciti na novi položaj. Drugo, nezaposednuti dopunski položaji često su privlačili vatru aviona i brodo-

⁷ Kodirani nazivi za područja koja je trebalo da budu razminirana. — *Prim. prev.*

va. Međutim, krajem druge godine opsade, bilo je malo tih praznih topovskih položaja, pošto se povećao broj topova u području odbrane.

»Najveći broj topovskih položaja u vonsanskom području koji su se nalazili niže, blizu obalskog ruba, imao je samo jedan prilaz« — kaže Džejms Lemp, obaveštajni oficir, raspoređen na ostrvu Jo-do. »Taj prilaz bio je namenjen za top i bio je uvek vrlo mali. Samo mali broj topovskih kaverni, obično velikih, imale su ulaz za ljudstvo. U njih se ulazilo sa stražnje strane brega, omogućavajući tako ljudstvu da posedne topove a da pri tom ne bude izlagano našoj vatri.

Većina topovskih položaja za oruđa velikog kalibra imali su veliki prostor za smeštaj municije i ljudstva. Izgleda da neprijatelj nije vodio mnogo računa o tome da u istoj podzemnoj prostoriji smešta zajedno municiju i topovske posade.

Pored topova zemaljske baterije, neprijatelj je upotrebljavao protiv naših opsadnih brodova još tenkove i topove postavljene na železničkim šinama.

Tenkovi su bili postavljeni na nekoliko tačaka oko zaliva; najpoznatiji položaji bili su na malom brdu »Šuger louf« (*Sugar Loaf* — šećerna glava), na Kalma Gaku, kao i oni na samom vrhu Kalma Gaka. Dva od tih tenkovskih položaja bili su tako postavljeni da je tenk mogao da gađa kroz »toparnicu«, postavljenu u samu osnovicu brega. Tenk nije nikad bio izložen, već se dovlačio napred sve dotle dok mu se topovska cev ne bi pomolila iz »toparnice«. Drugi tenk često je dolazio oko severnog kraja brda »Šuger louf« da izvrši gađanje, ali bi se odmah povukao čim bi se na njega otvorila vatra.

U drugoj polovini 1951. godine pojavili su se u zalivu topovi na železničkim šinama, od kojih su 3 zauzela položaje severno od grada, nedaleko od obale. Oni su se, takođe, povlačili u pećine.

Koliko sam mogao da ustanovim iz iskaza izbeglica prebeglih iz Vonsana na ostrva, na svim topovima odbrane luke bile su severnokorejske posade; nije verovatno da

su topovi imali i kineske posade. Topovske posade najvećim delom sačinjavali su pripadnici severnokorejske vojske, sem na baterijama na poluostrvu Hodo Pando koje su zaposele jedinice ratne mornarice.

U pogledu metoda upravljanja vatrom, oni su odabrali takve položaje gde je bilo najverovatnije da će protivnički brod imati najmanje prostora da manevrom izbegne vatu. Na mnogim vatrenim položajima, neprijatelj je na tvrdom tlu urezao kružni žleb, po kojem su točkovi lafeta, dobro postavljeni, mogli da se pokreću. Na tom kružnom žlebu bili su unapred obeleženi izabrani pravci gađanja. Neprijateljske topovske posade naučile su da rade grupno, pa su čak razradili i tačno određen plan koordinacije između prostorno udaljenih baterija. Bile su uspostavljene artiljerijske osmatračke stanice, opremljene planšetama za obeležavanje pada granata; podaci osmatranja prenošeni su telefonski stanicama za upravljanje vatrom, gde su se proračunavale korekture koje su se telefonom predavale baterijama. Neprijatelj nije raspolagao komandnoračunarskim uređajima, ali je pri svemu tome gađao brzo i tačno. S vremena na vreme javljano je da su potopili brodove. Tako je jedan naš razarač potopljen tri puta, a kad se četvrti put pojavio u zalivu, neprijatelj je tvrdio da smo na jednom novom razaraču stavili njegovu brojčanu oznaku.

Prisutnost naših opsadnih brodova i minolovaca u luci nesumnjivo je bila neugodna za neprijatelja i pričinjavala mu velike brige. U toku prve godine opsade Vonsana, neprijatelj je u četiri navrata mislio da neposredno predstoji pomorski desant. Te panične uzbune obično su dolazile posle izvršenih jakih vazdušnih napada od Operativnog odreda 77 ili teškog bombardovanja sa bojnog broda, ili u kombinaciji jednog i drugog. Zbog toga je neprijatelj morao biti uvek spremam za odbranu i nikad se nije usudivao da prepusti luku slaboj odbrani.«

Kao rezultat povećanja neprijateljske artiljerijske vatre došlo je do pogađanja 6 brodova u julu: 1 teške krstarice, 1 razarača, 1 fregate i 3 desantna raketna broda. U

avgustu ni jedan od opsadnih brodova nije bio pogoden, dok su u septembru pogodeni 1 eskortni razarač i 1 minolovac.

»Ograničeno područje kojim su brodovi raspolagali u Vonsanu otežavalo im je veoma mnogo da održavaju svoje položaje kad su bili izloženi vatri obalskih baterija«, pisao je kontraadmiral Dajer, komandant blokade. »Da bi im se omogućili pogodniji položaji bilo je preduzeto sredinom juna 1951. godine razminiranje još nekih područja između ostrva i stvaranje takozvanih ruta za povlačenje iz unutrašnjeg dela luke. Ta izvanredno opasna operacija bila je energično forsirana u području »Louer Brodvej«. Posle završenog početnog razminiranja krajem avgusta 1951. godine, početo je 2. septembra razminiranje u novom području »Mafler« (Muffler), preko kojeg je bio omogućen mnogo bliži prilaz gradu.«

Ako se neprijatelj nadao da će nas svojom pojačanom artiljerijskom vatrom naterati da dignemo opsadu i da bi mogao ponovno da polaže mine u razminirano područje i da zauzme ostrva, onda se prevario.

Sumnje u pogledu nastavljanja opsade

Mada nijedan od brodova Ujedinjenih nacija nije bio izgubljen niti je zadobio neki ozbiljniji pogodak, ipak se pojavila sumnja u pogledu svrshodnosti opsade. U prvih 180 dana opsade, izbacila je brodska artiljerija na ciljeve u gradu oko 50.000 granata. Sumnje su izražavane, najčešće, zbog toga što nije postojao način da se tačno oceni koliko bombardovanje utiče na borbenu sposobnost i moral neprijatelja.

Jednom malom analizom moglo se ustanoviti sledeće: Posle šest meseci opsade postalo je očigledno da ni bombe sa aviona ni artiljerijska vatra sa brodova, pa čak ni njihova kombinacija, nisu uspele da zaustave noćni dotur materijala preko Vonsana. Što se tiče dotura danju, on je bio efikasno sprečen, a naneti su za tih šest meseci veliki gubici neprijatelju.

Ciljevi	Uništeno	Oštećeno
Topovi	262	230
Kamioni-vozila	178	348
Jedrenjaci i čamci (džunke i sampani)	89	299
Mostovi	36	100
Tuneli	—	15
Železnički vagoni	66	80

Međutim, noću, kao što su to mogli jasno da vide osmatrači sa »prijateljskih« ostrva, neprijateljski vozovi i kamioni vozili su neprekidno prema jugu uprkos artiljeirijskoj vatri i raznim uznemiravanjima. I baš u pogledu tog noćnog prometa postavljalo se pitanje da li je poznata i procenjena šteta, koja je nanesena neprijatelju, dovoljna da opravda preduzete rizike. Rizik kojim su izlagani razarači i minolovci u luci bio je već sam po sebi veliki i sve je više rastao. Lako je zamisliti tragediju koja bi se mogla dogoditi kad bi neki srečni pogodak u kormilarski uredaj izazvao nekontrolisani okret broda koji bi se u punoj brzini zaleteo u minsko polje ili nasukao na jedno od mnogobrojnih ostrva.

No, rizik za opsadne brodove bio je prihvaćen. Šteta naneta neprijatelju je samo jedan kriterijum vrednosti opsade. Činjenica da se neprijateljski otpor povećao, bila je dokaz da je opsada bila neugodna. Takođe, bilo je poznato da se veliki broj vojnika nalazio u blizini Vonsana radi odbrane tog područja od pomorskog desanta. Prema jednom obaveštajnom podatku stacionirano je u blizini Vonsana 79.200 vojnika. Nekoliko američkih avijatičara iz vazduhoplovstva, mornarice i mornaričkodesantnih jedinica već je bilo spaseno u luci gde su, inače, mogli biti zaraobljeni ili pobijeni. A kojim bi se onda merilom mogla oceniti psihološka vrednost ove opsade?

»Pitanje da li je poželjno i dalje nastaviti opsadu Vonsana pokretano je bar dva puta za vreme mog komandovanja Operativnim odredom 95«, kaže admirал Dajer. »Najbolji mozgovi kopnene vojske i mornarice — Forest Šerman, Makartur, Ridžvej — bili su ubeđeni da je opsada potrebna.«

Stoga je opsada nastavljena i ubrzana.

Jedan jak vatreni udar izvršili su 2. jula 1951. godine po ciljevima u Vonsanu američki bojni brod »Nju Džersi« i krstarica »Tolidou«. Prvi koordinirani udar izvršen je 18. IX 1951. godine bombardovanjem iz vazduha i s mora od Operativnog odreda 95. pod komandom kontraadmirala Dajera, ukrcanog na krstarici »Tolidou«; učestvovali su još 4 američka i 1 britanski razarač. Isti ti brodovi ponovili su bombardovanje sutradan, pojačani još sa tri desantna raketna broda.

Vazdušno-artiljerijsko bombardovanje ponovljeno je 10. oktobra. U tom napadu učestvovao je i jedan britanski operativni odred, u čijem se sastavu nalazio australijski laki nosač aviona »Sidnej«, krstarica »Belfast« i 5 razarača, od kojih 3 britanska, 1 kanadski i 1 američki. Naleti su teški gubici jednom velikom trupnom centru, koji je bio smešten u Vonsanu.

Treće teško bombardovanje vojnih ciljeva u opsednutom gradu, koje je izvršila američka krstarica »Visconsin«, izvršeno je 20. decembra.

Desantni brod za tenkove LST-799, nosač helikoptera u Vonsanu

Korist od posedovanja vonsanske luke za spasavanje palih avijatičara vidi se u tome što je desantni brod za tenkove LST-799 (prvi brod u američkoj ratnoj mornarici koji je služio kao nosač helikoptera u ratu) spasao u vremenu od marta 1951. do novembra 1952. godine 24 avijatičara, od kojih je najveći deo dejstvovao u Vonsanskom zalivu ili u njegovoj blizini.

»Posle evakuacije Hungnama« — kaže komandant desantnog broda za tenkove LST-799, poručnik fregate Huston — »mi smo se vratili u Jokosuku radi preuređenja broda koji je trebalo osposobiti kao bazu za helikoptere namenjene za osmatranje mina i kao matični brod za minolovce. Brod je imao dovoljno prostora i uslova na gornjem delu trupa za rukovanje i smeštaj 3 helikoptera, premda smo obično držali 2, a najčešće samo 1 helikopter.

Prvobitno je bila planirana upotreba helikoptera za osmatranje mina, a ne za spasavanje; ali vremenom, naši helikopteri su se sve više i više upotrebljavali i za spašavanje.«

Posle izvršene pregradnje, desantni brod za tenkove LST-799 došao je 20. marta 1951. godine u Vonsan, gde je trebalo da služi kao štabni brod za 3. divizion minolovaca i kao plovna baza za helikoptere i čamce minolovce.

»Posle dolaska u Vonsan« — kaže Huston — »usidrili smo se u zavetru ostrva Jo-do. U toj fazi opsade nismo vodili mnogo računa o vatri neprijateljskih obalskih baterija; piloti helikoptera su se u martu i aprilu 1951, u stvari, zabavljali i kao od šale izvršavali zadatke. Oni bi leteli oko Vonsana sasvim slobodno i nisu bili izlagani opasnostima. Severnokorejci i Kinezi bi im mahali i, izgleda, da nisu marili za njih.

Međutim, sredinom leta, s tim »medenim mesecom« bilo je svršeno; neprijatelj više nije bio gostoljubiv kad bi ugledao helikoptere. Meni su kazali da to njihovo neprijateljstvo treba pripisivati tome što su neki piloti helikoptera bacali ručne bombe u blizinu Severnokorejaca, za vreme dok su obavljali svoje higijenske potrebe.«

LST-799 izvršio je prvo spasavanje u Vonsanu 5. aprila, kad je spasen jedan pilot — poručnik korvete.

»Bilo je lepo prolećno popodne« — seća se Huston — »kad smo upravo završavali vežbu spasavanja, dat je signal za uzbunu. Brodarski⁸ je naredio: „Odeljenje za spašavanje, napred!“ Mi smo spašavanja obično vršili helikopterom, ali smo, takođe, držali u pripravnosti jedan desantni čamac tipa LCVP.

Dotrčavši na palubu, pridružio sam se delu posade koja je posmatrala padobranca, čiji se avion upravo strmoglavio u more.

Prvo je krenuo desantni čamac, a ubrzo zatim i helikopter. Međutim, helikopteru je uspelo da prvi stigne do davljenika-pilota, i kao što se to često događalo, jedan član posade helikoptera skočio je u more i pomogao pilotu

⁸ Najstariji podoficir brodarske specijalnosti. — Prim. prev.

da se zakači za pojaz užeta za dizanje. Dok je helikopter vraćao pilota, desantni čamac prihvatio je spasioca. Osim prehlade, obojica su bila u dobrom zdravstvenom stanju. Tom pilotu to je bio drugi slučaj davljenja i spasavanja helikopterom, pa je razumljivo što je imao veliko poštovanje prema toj vrsti vazduhoplova.

Najveći broj spasavanja izvršili smo za vreme dok se brod nalazio u vožnji — nastavlja Huston — »a najveći deo spasenih bio je sa kopna. Ako je poziv za spasavanje došao za vreme dok se helikopter nalazio na zadatku osmatranja mina, on bi se vraćao na brod, popunio zalihe goriva, prikupio sva potrebna obaveštenja i poletao ponovno. Ja bih onda vodio brod na najbližu sigurnu poziciju što je mogućno bliže kopnu.

Zadatke spasavanja izvršavali su sami helikopteri nezavisno, kako su smatrali da je najbolje.«

Jedan od najtragičnijih pokušaja spasavanja helikopterom dogodio se 3. jula 1951. godine. Nosač helikoptera desantni brod za tenkove LST-799 privremeno je napustio luku, a helikopterska jedinica 3, diviziona minolovaca bila je bazirana na desantnim brodovima za tenkove LST Q-009, koji je služio kao pomoćni helikopterski brod.

Pilot helikoptera bio je poručnik fregate Kelš, kome je nedavno istekao rok službe spasavanja na američkoj krstarici »Prinston«. Posle povratka sa »Prinstona« u SAD, krajem maja 1951. godine, Kelš se dobrovoljno javio na drugi rok službe spašavanja, pa je početkom juna dodeljen 3. divizionu minolovaca.

Kelš se za vreme službovanja na »Prinstonu« naročito istakao, spasivši bar 2 člana posade sa svog broda. Usavršio je takođe, i tip plutajućeg pojasa za spasavanje koji su posle i drugi prihvatali, a sam je konstruisao i nekoliko sigurnosnih naprava koje su omogućavale rad helikoptera i pri hladnom vremenu.«

»Kelš je bio ukrcan na LST-799 tek nekoliko nedelja«, — kaže poručnik bojnog broda Huston; — »Impresionirao me je svojom mirnoćom i rezervisanošću i bio je uvek spremjan da izvrši svaki zadatak spasavanja bez obzira na opasnost. Kad god bi se bilo šta dogodilo, želeo je da uče-

stvuje u tome. I za ono vreme koje se nalazio na našem brodu, spasao je 22. juna jednog blizu ostrva Jo-do.«

Kasno po podne, na jedan čas pre mraka, desantni brod za tenkove LST Q-009 primio je 30. jula signal za hitnu pomoć (»Mayday«) u kojem se javlja da je jedan pilot oboren na 12 milja zapadno od Kosonga, omanjeg grada 56 km južno od Vonsana. I pored toga što je već bilo prilično dockan i što se vreme pogoršavalo, dobrovoljno se prijavio Kelš sa svojim pratiocem da prihvati oborenog avijatičara.

Štićen od 4 lovca tipa »korser«, Kelš se uputio u područje spasavanja, ali zbog gustih niskih oblaka bio je prinuđen da napusti zaštitu lovaca. Kelš je poslednji put viđen u 18.10 časova kad se spuštao kroz otvor niskih oblaka.

Kelš je prvo osmotrio padobran, a zatim ja nastavio sa izviđanjem okolnog područja već po sve većem mraku. Kroz to područje, Anbion-dolinu, vodila je glavna neprijateljska komunikacija za snabdevanje vonsanskog fronta. Zbog toga je taj put bio načičkan protivavionskim topovima i automatskim oruđima.

Nekoliko minuta docnije piloti lovačkih aviona, koji su kružili, čuli su Kelšovo radio-obaveštenje da je pronašao oborenog pilota i da prelazi u manevr za spasavanje.

To je bila poslednja vest do kraja rata o Kelšu, njegovom pratiocu i oborenom avijatičaru, kapetanu pomorsko-desantnih jedinica Džemsu Vilkinsu. U decembru 1954. godine, povodom odlikovanja kapetana Vilkinsa, brižljivo su prikupljeni podaci o spasavanju i zarobljavanju Kelša.

I pored jake vatre odozdo sa zemlje, koja je na jednom mestu pogodila helikopter, Kelš je uporno nastojao da izvrši spasavanje. O toj vatri Vilkins je docnije rekao: »On me je pronašao posle dva nadletanja po najjačoj vatri lokalibarskih oružja, koju sam ikad doživeo.«

Kad je kapetan Vilkins privezao sebe o pojasa za spašavanje, sručio se rafal protivavionskog oruđa u helikopter, koji je pao na padinu brega. Od njih trojice, jedino je bio povređen kapetan Vilkins, koji je zadobio ozbiljne operkotine po nogama.

Devet dana njih troje uspešno su izbegavali zarobljavanje. Pošto kapetan Vilkins nije mogao da hoda, to su Kelš i njegov pratilac napravili improvizovana nosila i pokušali da ga tako prenesu do obale. Kada su 12. jula došli do obale, sva trojica su bila zarobljena prilikom pokušaja Kelša da nabavi hrana i vodu u selu. Kelšovo ponašanje u zarobljeničkom logoru služilo je za primer, i izazvalo je najveće poštovanje njegovih drugova zarobljenika prema njemu.

Nekoliko meseci docnije Kelš je umro od gladi i di-zenterije. Zbog pokazane hrabrosti i junaštva prilikom pokušaja spasavanja, kao i zbog uzornog držanja u zarobljeništvu odlikovan je posle smrti Kongresnom medaljom časti 3. avgusta 1955. godine.

Zajedničko dejstvo avijacije i brodova

Sredinom leta 1951. god. opsadni brodovi, dodeljivani Operativnoj grupi 95.2 u vonsanskoj luci za period od 30 dana, naučili su i usavršili zajednički rad i koordinaciju sa avijacijom do najveće mere. Operativni odred 77 dodeljivao je brodovima za bombardovanje u određenim vremenskim razmacima svoje avione za osmatranje pogodaka sa ciljem da se pojača efikasnost vatre brodske artiljerije. Sa svoje strane i sami brodovi slali su artiljerijske osmatračke grupe na ostrva Hvangto-do, Mo-do i Te-do da pomorskim grupama za vezu pomognu u osmatranju gađanja brodova.

Brzina i efikasnost ovog zajedničkog rada koji se razvio između ratnih brodova, artiljerijskih osmatračkih stаница на kopnu и aviona mogu se videti iz jednog događaja iz septembra 1951. godine, koji je zabeležio komandant američkog razarača »Flojd B. Parks«.

»Imali smo artiljerijsku osmatračku stanicu na ostrvu Hvangto-do, koja je za naš račun osmatrala pogotke danju, a ponekad i noću. Jedno popodne stavljena su nam na raspolaganje dva aviona iz sastava Operativnog odreda 77 za osmatranje našeg gađanja ciljeva na Kalma Gaku. Istovremeno su dva naša minolovca izvršila razminiranje is-

pred južne plaže luke. Primili smo hitno obaveštenje od naše artiljerijske osmatračke stanice na Hyangto-dou da neprijatelj izvlači 2 topa iz kaverni u nameri da otvori vatru na minolovce koji su se nalazili na nekih 3.600 m od položaja neprijateljskih topova. Odmah smo uputili ona dva aviona, koji su bili naoružani i raketnim projektilima, na neprijateljske topove. U nekoliko minuta, a pre nego što su neprijateljski topovi mogli da ispale i jedan hitac, ili da se povuku u zaklon svog skloništa, avioni su se pojavili, osmotrili topove i zasuli ih punim plotunom raketnih projektila. Zahvaljujući budnosti i trenutnoj akciji artiljerijske osmatračke grupe, brodskog operativnog centra, artiljeraca i pilota, naši minolovci spasli su se od gubitaka i oštećenja, dok su dva neprijateljska topa bila oštećena ili uništена».

Druga godina

Prva godišnjica opsade Vonsana — 16. februar 1952. godine — zatekla je razarače »Rouen« (*Rowan*), »Tväning« i »Gregori« (*Gregory*) na zadatku gađanja vonsanskih ciljeva.

Razminirano područje luke postepeno je povećavano prema zapadu i jugozapadu, što je omogućavalo brodovima da priđu što bliže ciljevima na kopnu. Razminirana područja obeležavana su žutim plutačama, koje su označavale granice minskih polja. U blizini tih plutača i u delovima razminiranog područja koja su se nalazila u blizini obale, opsadni brodovi brzo su stekli iskustvo da tu treba biti naročito oprezan i vrlo pokretan, jer su neprijateljski artiljeri tačno proračunali elemente gađanja u odnosu na plutače koje su, u tom slučaju, upotrebljavane kao orijentiri.

Za vreme razminiranja 5. marta 1952. godine baterije sa Kalma Gaka otvorile su vatru na dva američka minolovca. Pošto su aktivirali svoje magljenike, brodovi su uspeli da izbegnu pogotke. Zadimljavanje radi maskiranja povlačenja minolovaca uvek se pokazalo korisnim, pa je to postala njihova praksa.

Neprijateljski topovi nastavili su svoju aktivnost i u martu. Tako su američka krstarica »Menčester« i 3 razarača bili izloženi 13. marta teškoj i tačnoj vatри, ali potpomognuti avionima Operativne grupe 77 uspeli su da učutkaju neprijateljske topove. Pod artiljerijskom vatrom našla su se 20. marta 2 razarača, a sutradan 1 minolovac; 22. marta otvorena je vatra na 2 razarača. Neprijateljski topovi pogodili su 24. marta razarač »Brinkli Bes« neposredno iza torpednog aparata; ozbiljno je ranjen 1 čovek dok su druga 4 povređena; 28. marta bila je urakljena 1 fregata.

U aprilu 1952. godine neprijatelj je još više povećao napore da ošteti ili potopi naše brodove. U toku tog meseča minolovci, razarači i drugi brodovi iz vonsanskog sektora bili su 18 puta izloženi vatri. Međutim, samo su tri broda bila pogodjena.

U aprilu i maju vatra naših brodova za bombardovanje stalno je nanosila gubitke i oštećenja neprijateljskoj artiljeriji, jedrenjacima (džunkama), tenkovima, mostovima i zgradama u području vonsanske luke. Poslednje dana aprila, 2 razarača oštetili su 10 vagona jednog noćnog voza.

U ovom periodu razarači »Medoks« i »Lefi« (*Laffey*) učestvovali su u jednom od najdužih i najtežih bombardovanja. Oni su pružali podršku dvama minolovcima koji su vršili razminiranje. Ubrzo zatim topovi sa Hodo Pandoa počeli su artiljerijski dvoboј. Razarači su povećali brzinu na 25 čvorova, otvorili vatru i počeli s manevrom izbegavanja neprijateljske vatre.

»Bili smo izloženi povremenoj neprijateljskoj vatri, sa Hodo Pandoa, Kalma Gaka i Umi-doa područja« — kaže komandant »Lefija«. »Lično sam osmotrio oko nas oko 200 padova granata u vodu, mada su neki tvrdili da ih je bilo oko 300. Jedna granata koja je pala u neposrednoj blizini, zasula je parčadima komandni most i otkinula jedan vetrobran.«

Čitavih 6 časova dva razarača pravili su »osmice« između Ung-doa i Alser Galča (*Ulcer Gulch*).

»Bio sam siguran da je naše kontrabatiranje nanelo velika oštećenja baterijama na Hodo Pando« — kaže komandant »Lefija«. »Taj artiljerijski dvoboј vodio se drugog dana posle našeg dolaska na tridesetodnevnu službu u vonsanskoj luci;⁹ i ti isti neprijateljski topovi više nisu gađali.«

»Gradonačelnik« Vonsana

Opsada Vonsana može se ilustrovati tipičnim iskustvima jednog od onih koji su imali titulu »gradonačelnik Vonsana«¹⁰.

Ta počasna titula, koja nije imala karakter političkog zvanja, dodeljivana je počev od početka maja 1952. godine svim onim komandantima koji su komandovali Operativnom jedinicom 95.2.1. Kao obeležje te titule služio je veliki pozlaćen drveni ključ.

I pored znatnog istraživanja, autori ove knjige nisu mogli da ustanove ko je bio tvorac titule »gradonačelnik Vonsana«. Međutim, simbolični »ključ grada Vonsana« napravio je u maju 1952. godine kapetan fregate Ovrom, tadašnji komandant 9. eskortne eskadre.

Ovrom je napravio pozlaćeni ključ u remontnom zavodu u Jokosuki; na jednoj strani bio je natpis »Dobrodošli u Vonsan« a na drugoj »Zaliv večitog uspeha«. Taj ključ prelazio je od jednog komandanta Operativne jedinice 95.2.1. na drugog sve do kraja rata, kad je ključ poslat na čuvanje Muzeju američke Pomorske vojne akademije.

Kapetan bojnog broda R. D. Faselmen bio je nosilac titule »gradonačelnika Vonsana« od 16. septembra do 6. oktobra 1952. godine u svojstvu komandanta 13. divizionala eskortnih razarača.

»Kao ,gradonačelnik Vonsana'«, kaže Faselmen, »zadatak mi je bio da rukovodim celokupnom aktivnošću u

⁹ Brodovi koji su učestvovali u opsadi Vonsana, smenjivali bi se obično posle 30 dana. — *Prim. prev.*

¹⁰ Pored titule »gradonačelnik Vonsana«, kontraadmiral Elen Smit imao je i titulu »vojvoda od Vonsana«.

vonsanskoj luci, da nadziravam rad minolovaca na zapadnom kraju područja „Mafler“ i na južnom kraju područja „Tin Pen eli“; da obezbeđujem zaštitu razaračima i eskortnim razaračima; da sarađujem tesno sa našim mornaričkim osobljem, sa osobljem mornaričkodesantnih jedinica i sa Korejancima na našim ostrvima; da sadejstvujem i sarađujem sa brodovima iz spoljne lučke blokade, i, naručno, da o svemu obaveštavam komandanta Operativnog odreda 95, admirala Džingriča.

U vreme kada sam preuzeo dužnost, neprijatelj je povećao broj topova obalske odbrane oko luke Vonsan, pa su brodovi na patrolisanju morali da povećaju brzinu na oko 15 čvorova s tim da ne plove duže u istom kursu. U to vreme je i neprijateljska vatra postala tačnija tako da više nismo mogli da sidrimo brodove ni preko noći.

Neprijateljski topovi, najvećim delom, bili su skoro nevidljivi. Većina ih je bila smeštena u kavernama, izgrađenim u brdu i mogli su se uvlačiti radi zaštite. Drugi su se pak nalazili na suprotnoj padini brda, pa se nisu mogli videti. Bilo je još i pokretnih topova koji su često menjali položaj. Jedino smo mogli da ih osmotrimo po bleskovima i dimu kad bi gađali. Ponekad nisu se mogli videti bleskovi zbog sunca, a mnogi topovi nisu ni stvarali dim.

Mi smo se, na našim brodovima, međusobno šalili da neprijatelj ima artiljerijsku školu u samom Vonsanu, a da je jedan od naših glavnih zadataka da služimo kao pogodan cilj za obuku njihovih artiljeraca. U svakom slučaju, neprijateljska artiljerija stalno se poboljšavala i primoravala nas na oprez. Lično smatram da su moji brodovi imali sreću što nisu bili pogodeni. Jedini razlog što nisu bili pogodeni jeste primena naše taktike izbegavanja pogodaka. Kad god bi neprijatelj otvorio vatru na nas, naši brodovi prešli bi na veću brzinu, počeli bi da vrše manevar izbegavanja (osmice) i tako postali vrlo pokretljivi i brzi ciljevi.

Minolovci su imali najteži posao, jer su morali da rade blizu obale i bili su izloženi stalnoj opasnosti od neprijateljske vatre. Mornari sa razarača imali su razumevanja za njihovu situaciju i često su davali svoja sléđovanja sladoleda drugovima sa minolovaca.

Sve u svemu, smatram da je opsada Vonsana bila vrlo korisna. Nanosili smo velika oštećenja glavnoj neprijateljskoj komunikaciji za snabdevanje i vojnim postrojenjima u Vonsanu. A pošto smo razminiranjem održavali vonsansku luku slobodnom od mina, naša ratna mornarica predstavljala je za neprijatelja stalnu opasnost od desanta.

Ali, možda, ono što je bilo još važnije, to je odlična obuka koju su dobijali naši brodovi i naš kadar. Vonsan nas je naučio da ne zaboravljamo osnovna artiljerijska taktička i tehnička pravila; naučio nas je da cenimo prednost optičkih nišanskih sprava i artiljerijskog direktora (centralne nišanske sprave), i kako da ih koristimo, a ne da se u potpunosti oslanjam na elektronsku opremu.

Tridesetodnevna služba u Vonsanu dala je svim posadama moralni polet, snagu, entuzijazam i efikasnost. Uveliko je razvijen ponos jedinice kao kolektiva, i vidljivo nastojanje da ne dođe do havarije mašina i uređaja koji bi izbacili brod iz borbenog stroja.

No, najviše od svega, služba u području Vonsana razvila je u svih posada osećaj uzajamnog interesa i međusobne zavisnosti. Za one koji su ovde služili, Vonsan je ukazao na potrebu za uravnoteženim snagama unutar naše ratne mornarice, dakle, za snagama koje će dobro poznavati svoje međusobne mogućnosti i granice».

Počev od 29. maja 1952. godine pa do kraja rata 28 oficira ratne mornarice imali su titulu »gradonačelnik Vonsana«.

Pomoćni aerodrom za hitne slučajeve na ostrvu Jo-do

Kad je kampanja avijacije za ometanje neprijateljskog snabdevanja na železničkim i drumskim komunikacijama u 1951. i 1952. godini pojačana, porasli su gubici i oštećenja u mornaričkom vazduhoplovstvu.¹¹ Mnogo je oštećenih aviona palo pored opsadnih brodova u vonsanskoj luci, mada se to nije često događalo. Ta činjenica ukazala je da je potrebno imati neki pomoćni aerodrom na

¹¹ Vidi VIII glavu »Borbe za prekid komunikacija«.

jednom od posednutih vonsanskih ostrva. Za ilustraciju toga navodimo činjenicu da je desantni brod za tenkove LST-799, koji je inače služio kao nosač helikoptera, spasao 24 američka i saveznička avijatičara, i to najveći broj u blizini Vonsana. 22 su spasli helikopteri, a 2 desantni čamci.

Oficirima ratne mornarice i mornaričkodesantnih jedinica, koji su u tom periodu živeli na ostrvu Jo-do, nije trebalo mnogo pa da shvate korist od jednog takvog pomoćnog aerodroma.

Poručnik bojnog broda Džejms Lemp, mornarički oficir, a ujedno i avijatičar koji se u to vreme nalazio na službi na ostrvu Jo-do, zabeležio je kako je potekla ideja o pomoćnom aerodromu na ostrvu Jo-do.

»Zasluga za predlog da se izgradi pomoćni aerodrom na Jo-dou pripada potpukovniku mornaričkodesantnih jedinica Ričardu Vargi, komandantu istočnog odseka obal-ske odbrane«, kaže Lemp. »On i ja stanovali smo zajedno u logoru na Jo-dou kad se začela ideja o pomoćnom aerodromu. Videli smo nekoliko aviona koji su pali u područje Vonsana u toku leta 1951. godine i razgovarali smo s većinom pilota. Zima se približavala, pa je padom aviona u ledenu vodu spasavanje bilo još teže.

Jedno jutro u avgustu Varga se nespretno petljao oko tave u kojoj je pržio jaja, koja sam prethodnog dana digao sa razarača. Varga me zapita, kao avijatičara, zar se ne bi moglo prisilno sleteti avionom na jednu od plaža ostrva Jo-do, umesto da se to čini na more. Odgovorio sam mu da ne može, pošto nijedna plaža nema za to dovoljnu dužinu niti se u pravoj liniji proteže. Onda smo počeli da razmišljamo da li bi se avion, možda, mogao spustiti u »dolinu« ostrva Jo-do.

Koliko znam tako je nastala ideja o izgradnji pomoćnog aerodroma. Posle doručka Varga i ja smo nekoliko puta prošetali »dolinom« od jednog kraja do drugog, procenjujući njenu korisnu dužinu, potrebne radove za izravnjanje terena i opremu (mehanizaciju) koju bi trebalo dopremiti na ostrvo. Procenili smo da bi dva buldožera

mogla za nekoliko nedelja da izgrade stazu za prinudno sletanje, a za nešto duže vreme i kratku poletno-sletnu stazu. Dakle, mogućnost nam je izgledala dobra.

Potpukovnik Varga uputio je depešu komandantu Operativnog odreda 95 u kojoj je predložio projekt, ali ne bez bojazni. Obojica smo znali koliko će aerodrom biti blizu neprijateljske artiljerijske vatre«.

Od nekoliko naših ostrva u području Vonsana, Jo-do je bilo jedino pogodno za izgradnju pomoćnog aerodroma. No, poletno-sletna staza bila bi kratka i mogla da primi samo avione s elisom, a ne i reaktivne. Izgradnjom pomoćnog aerodroma mogla se dobiti poletno-sletna staza u pravcu severoistok-jugozapad, dužine od oko 720 m.

Međutim, postojale su mnogobrojne prepreke za izgradnju pomoćnog aerodroma. Pre svega, postavljalo se pitanje upotrebljivosti pomoćnog aerodroma na tako maloj udaljenosti od vonsanskih obalskih baterija? Baterije na Kalma Gaku bile su udaljene 12.000 m, one sa Hodo Pando 9.000 m, a one iza Umi-do samo 7.200 m. Dakle, izgradnja aerodroma na domaku tih topova mogla bi biti izložena velikim teškoćama. A onda, pošto se aerodrom izgradi, da li bi se mogao koristiti? Možda će neprijateljski topovi stvarati na poletno-sletnoj stazi takve rupe koje će je učiniti neupotrebljivom za sletanje aviona.

Postojao je i otpor protiv gradnje pomoćnog aerodroma na ostrvu iznad fronta, gde su borbe zamrle i koji će se, ako bude potpisano primirje, morati evakuisati. A zašto onda graditi aerodrom da bi ga kasnije poklonili neprijatelju?

I najzad, dolazila je u obzir i mogućnost da neprijatelj ponovno osvoji ostrvo Jo-do. U samom Vonsanu još uvek je bio u svežem sećanju neprijateljski prepad izvešen 28.—29. novembra na ostrvo Hvangto-do. Na zapadnoj obali Koreje, neprijatelju je uspelo da ponovno zauzme jedno južnokorejsko ostrvo u zalivu Jalu koje su držale južnokorejske trupe (ostrvo Tehva-do). Na istočnoj obali, u blizini Sondžina, izvršen je 19. februara 1952. godine napad na ostrva Jang-do, jednu malu grupu od 3 ostrvceta, ukupne

površine od oko 5 jutara. Trideset sampana napalo je u 1.30 časova malo ostrvo Kil-ču. Dva američka razarača i jedna novozelandska fregata pomogli su da se razbije neprijateljski napad. Dva neprijateljska jurišna talasa uspeila su, ipak, da se dočekaju obale, ali hrabra odbrana južnokorejske 83. čete mornaričke pešadije uništila je neprijatelja; (pod komandom bivšeg američkog trčaka, mornaričkodesantnog poručnika Džonzifa Bartosa); od 86 napadača ubijeno je 80, a 6 ih je ranjeno. Takođe, razbijen je napad 15 sampana na obližnje ostrvo Mjongčon koji je vršen istovremeno s prvim. Naši brodovi potopili su 10 sampana i naneli teške gubitke na preostalih 5. U ovom sukobu neprijateljske obalske baterije pogodile su novozelandsku fregatu u mašinski prostor, a na jednom američkem razaraču ranjile 15 ljudi.

Prema tome, gradnja pomoćnog aerodroma na Jo-dou mogla je da izazove neprijatelja da izvrši napad.

Komandant 7. flote, viceadmiral Briskou, uzeo je u razmatranje sve te činjenice, ali kad je problem posmatrao sa aspekta koliko se aviona 7. flote moglo spasti i koliko će ih se moći spasti ubuduće, spremno je prihvatio rizik opasnosti i prepreka. U stvari, i spasavanje jednog jedinog aviona opravdalo bi učinjeni napor. Osim toga, moralna podrška koju bi jedan takav pomoćni aerodrom pružao pilotima Operativnog odreda 77 bio je još jedan faktor u njegovu korist.

»Mi smo uvek nastojali da razgovaramo sa svakim pilotom koji je pao u Vonsan« — kaže Lemp — »i bez izuzetka svaki od njih je kazao da bi jedna takva poletnosletna staza bila od velike pomoći i koristi pri njihovom napadu na Vonsan.«

Pripadnici mornaričke inžinjerije, određeni za gradnju pomoćnog aerodroma, smatrali su da ako mornaričko-desantne jedinice mogu da ga drže, mornarica da se njime koristi, onda mogu i oni da ga izgrade.

Sa oduševljenjem i užitkom, mornarički inžinjeri (3 oficira i 75 ljudi) krenuli su desantnim brodom za tenkove LST-692 iz Japana 3. juna 1952. godine, a 9. juna iskricali se i počeli rad na ostrvu Jo-do.

»Desantni brod za tenkove je stigao na Jo-do sa po jednim dugačkim privezanim pontonom na svakom boku« — kaže Lemp. »Pontoni su se protezali skoro po celoj dužini boka broda. Zbog toga, kao i zbog vrlo malog nagiba tla naše jedine plaže očekivao sam da ćemo imati muke da dovedemo brod dovoljno blizu obale radi iskrcavanja opreme.«

Međutim, mornarički inžinjeri su sve dobro proračunali. Pre nego što su nasukali brod na plažu spustili su pontone u vodu, međusobno ih povezali i onda gurali na obalu pramcem desantnog broda za tenkove. Inžinjeri su iskrčali opremu u rekordnom vremenu.«

Inžinjeri su procenili da će im trebati 45 dana da izgrade poletno-sletnu stazu 36 m x 720 m. I pored uznemiravajuće neprijateljske vatre 13. i 21. juna, inžinjeri su završili posao za trećinu procenjenog vremena, i izvestili da je staza spremna za upotrebu od 25. juna. Odstranjivanjem stene s jednog kraja aerodroma, inžinjeri su uspeli da prošire stazu na 60 m a njen kraj da poboljšaju time što su izgradili nagib do same morske površine kako bi olakšali izvlačenje oštećenog aviona motornim čamcem.

Poletno-sletna staza upotrebljena je prvi put 16. jula 1952. godine kad je 7 aviona »korser« ostalo skoro bez goriva posle bezuspješnog popodnevnog traganja za pilotom, oborenim 48 km severozapadno od Hungnama. Tri »korsera« izvršila su popunu goriva na Jo-dou, a zatim se vratili na nosač aviona »Prinston«. Ostala 4 aviona ostala su preko noći na ostrvu, i vratili se ujutro na svoj nosač aviona.

Iako je neprijatelj više puta pokušao da artiljerijskom vatrom neutrališe pomoćni aerodrom, nije u tome uspevao.

U čast oficira koji je naredio izgradnju tog pomoćnog aerodroma, viceadmirala Briskoa, on je nazvan Brisko-aerodrom. Naročito će on pokazati svoju veliku vrednost u poslednjoj godini rata, kada je postao stanica za spasavanje mnogih pilota i aviona.

Patroliranje područja »Mafler« i »Tinpen eli«

Za grupe razarača-minolovaca koje su posedale vonsansku luku svakodnevna služba je bila rutinska ali nikad monotona. Čak i u razminiranim područjima »Mafler« i »Tinpen eli« postojala je stalna opasnost ne samo od neprijateljske artiljerijske vatre sa tri strane, već i od platujućih i potajno položenih mina.

»Kinezima je bilo potrebno samo nekoliko časova pa da ponovno miniraju vonsansku luku« — kaže kontraadmiral Džingrič, komandant Operativnog odreda 95. »Naša obaveštajna služba ustanovila je kako komunisti privezuju mine za drvena debla koja potom puštaju strujom reke Namde Čon u luku da bi nas odatle isterao.

Prvo su puštali samo debla i merili vreme za koje ona prevale put od tačke puštanja pa do dolaska u razminirano područje »Mafler« i »Tinpen eli«, osmatrajući ih dvogleđima. Pošto su tako ustanovili brzinu kretanja, privezivali su kontaktne mine za deblo slipnom kukom, osiguranom topljivim osiguračem (salmijakom). Rastapanje osigurača bilo je tako tempirano da se mina otkačnjala od debla tek u razminiranom područje gde se sidrila«.

Tačnost neprijateljske artiljerijske vatre stalno se poboljšavala, tako da je neprijatelj postizao pogotke sa sve manje i manje ispaljenih granata. Američki eskortni razarač »Luis« (*Lewis*) bio je dva puta pogoden 21. oktobra 1952. godine. Prva granata pogodila je prednju kotlarnicu, onesposobivši parni kotao br. 1; srećom, granata nije eksplodirala. Druga granata pala je na krmu i nanela joj manja oštećenja. Poginulo je 7 ljudi, a 1 je ranjen.

»Nigde nije primitivnost korejskog rata bila tako očigledna kao u vonsanskoj luci« — kaže komandant američkog eskortnog razarača »Tejlor«, kapetan fregate Šeldon Kini. »Morali smo da vodimo računa samo o minama i artiljerijskoj vatri, dok nam se niko nije suprotstavio iz vazduha, sa mora ili pod vodom. No, pri svemu tome, i te dve opasnosti kojima smo bili izloženi, bile su dovoljne da nas stalno drže u pripravnosti.

Postojalo je nekoliko praktičnih pravila koja su u sličnoj meri prihvatali razarači koji su dejstvovali u području Vonsana. Jedno od njih je da ako se nađete na krajevima razminiranog područja, naročito onih blizu obale, onda se znatno povećavaju izgledi da ćete biti izloženi artiljerijskoj vatri, jer je neprijatelj imao tačno proračunate elemente gađanja za te pozicije. Drugo, ako dva ili više brodova operišu zajedno u istom području, povećava se verovatnoća da će oni biti izloženi neprijateljskoj vatri. Neprijatelj je često gađao, jer su razminirana područja bila prilično mala zbog čega se prilikom manevrovanja brodova radi izbegavanja neprijateljske vatre povećavala opasnost od sudara ili neželjenog uloženja u minsko polje. Treće, neprijatelj je vršio gađanje obično kasno popodne, kad smo zbog položaja Sunca postajali odlična meta, a s druge strane bilo je znatno otežano određivanje položaja neprijateljskih baterija. Neko je čak stvorio izreku da je to »čas vonsanskog koktela«.

Za sve vreme boravka mog razarača u Vonsanskoj luci, na brodu se obično održavala pripravnost br. 3. Nikad nije bila data uzbuna »brod na borbu«. Obično bi opremali jedan top 76 mm i 2 topa kalibra 127 mm kao i stanice za upravljanje vatrom. Komandiru artiljerijskog boračkog odreda bilo je prepusteno da izdaje naređenje za otvaranje vatre i da upravlja gađanjem bilo indirektno, iz operativnog centra, bilo direktno sa komandnog računarskog uređaja (direktora) MK 37. Takav postupak omogućavao je brzo otvaranje vatre, kad se za to ukazala potreba. Ispod palube vladala je uvek obična pripravnost. Naš najinteresantniji i najaktivniji dan u Vonsanu bio je 18. septembar. Tog dana eskortni razarač »Tejlor« pružao je podršku minolovcu »Heronu« koji je vršio uobičajeno razminiranje područja »Tinpen eli«. Oko 11.30 časova na oba naša broda otvorena je vrlo precizna i jaka neprijateljska vatra, prema našoj proceni iz topova kalibra 135 mm. Već prvim plotunom bila su urakljena oba broda. I pored brižljivog ispitivanja okolnog područja na kopnu, nismo mogli da ustanovimo odakle dolazi vatra. Minolovac »Heron« od-

mah je slipovao magnetsku minolovku i počeo da se povlači u pravcu severoistoka, prema ostrvu Jo-dou.

Povećao sam brzinu broda na 22 čvora i počeo da dimim iz oba magljenika i dimnjaka, te tako položio dimnu zavesu između »Herona« i neprijateljskih baterija. Dimna zavesa efikasno je zamaskirala »Herona«; zatim je eskortni razarač »Tejlor« okrenuo u protivkurs da bi onemogućio neprijateljsko osmatranje. Neprijatelj je onda prestao da gađa.

Artiljerijski osmatrač sa jednog od naših ostrva izvestio nas je da se neprijateljski topovi nalaze, verovatno, na brdu južno od grada, i da je daljina do njih suviše velika za domet naših topova kalibra 127 mm. U nemogućnosti da neprijatelju uzvratimo vatrom, njegovo nas je gađanje još više dražilo.

Međutim, nekoliko dana kasnije, 26. septembra, mi smo se s njim obračunali. Tog dana vidljivost je bila izvrsna, pa su naši osmatrači s ostrva mogli da ustanove broj topovskih položaja po okolnim brdima. Izbrojali su tridesetak topova. U toku toga dana tukli smo razne ciljeve artiljerijom: sampane u luci, teretne zatvorene i otvorene vagone, u ranžirnim stanicama pri čemu smo se koristili za osmatranje avionima »mustang«; i neprijateljske artiljerijske baterije.

Rano popodne, poslužiocu glavnog artiljerijskog direktora osmotrili su dim na jednoj neprijateljskoj bateriji koja se nalazila na brdu iza grada. Daljina je iznosila 14.940 m. Odredili smo položaj topova i ustanovili da se radi o onim istim topovima koji su nas gađali pre nekoliko dana. Da bismo došli u domet, približili smo se brodom do same ivice jugozapadnog ugla područja »Mafler« i otvorili vatru. U tom »gađanju za uništenje« postignut je direktni pogodak; ogromna količina belog dima izbila je uvis. Top je bio učutkan; kasnije su naši ostrvski osmatrači ustanovili da je velika količina municije eksplodirala.«

Ostrva u luci Vonsan

U jesen 1952. godine nalazilo se u rukama snaga Ujedinjenih nacija 7 ostrva u vonsanskoj luci: Jo-do, Mo-do, Sa-do, Te-do, Sin-do, Ung-do i Hvangto-do, dok su ostala mnogobrojna mala ostrvca bila izložena čestim prepadima korejskih mornaričko-desantnih jedinica. Pošto je kolonija leproznih na ostrvu Te-do bila evakuisana na drugo ostrvo u području Južne Koreje, na Te-dou uspostavljena je artiljerijska osmatračka stanica. Ostrvo Ung-do imalo je, takođe, svoju posadu da bi se sprečilo njegovo zauzimanje i korišćenje od neprijatelja.

Najveće ostrvo služilo je i dalje kao sedište štaba istočnog odseka obalske odbrane, kojim je komandovao jedan pukovnik ili potpukovnik mornaričkodesantnih jedinica. Na ostrvu se, takođe, nalazio štab 7. bataljona južnokorejske mornaričke pešadije, sa oko 700 boraca, koji je imao zadatak zaštite »prijateljskih« ostrva u vonsanskoj luci. Na najvišoj tački ostvra Jo-do, na visini od 113 m nalazila se osmatračka stanica sa dobrim pregledom cele luke.

Tri ostrva, Mo-do, Te-do i Hvangto-do, upotrebljavana su kao osmatračke stanice za artiljerijske osmatračke grupe. Mo-do ostrvo bilo je najbliže neprijateljskim baterijama na Hodo-Pando, otprilike na oko 5.400 m. Iako su mnogi od preko 40 topova na Hodo-Pando bili postavljeni na suprotnim padinama brda, bleskovi oruđa pri gađanju mogli su se videti sa ostrva Mo-do i odrediti njihovi smerovi. Tačno određivanje položaja tih baterija vršilo se i jednovremenim smeranjem s ostrva Jo-do. Sa ostrva Mo-do, visine 71 m, imao se, takođe, dobar pregled neprijateljskih baterija, poznatih pod imenom »Ink Spots« (vidi plan vonsanske luke). Ovi topovi kalibra 155 mm mogli su vatrom da dosegnu sva ostrva u luci, uključivo i Jo-do. Takođe, mogli su da tuku uzdužnom vatrom ceo razminirani prolaz područja »Mafler«, pa su predstavljali stalnu neprijatnost za minolovce koji su radili u tom području.

Na ostrvu Mo-do nalazila se neprijateljska osmatračka stanica u sastavu 1 mornaričkog oficira i 3 mornara ko-

ji su, pored osmatranja gađanja brodske artiljerije, određivali koordinate važnih ciljeva u baterijama Hodo Pando i »Ink Spots«, i pratili noćni promet kamionima koji su vozili prema jugu. Kad god bi opsadni brodovi gađali u području ostrva Mo-do, mornaričko-artiljerijska osmatračka grupa vršila bi korekturu vatre.

Ostrvo Te-do ležalo je najbliže baterijama na Kalma-Gaku; na njemu se nalazila artiljerijska osmatračka grupa istog sastava kao ona na Mo-dou.

Međutim, najvažnije, a ujedno i najopasnije, bilo je ostrvo Hvangto-do. Na njemu se nalazio 1 američki oficir mornaričkodesantnih jedinica i 3 osmatrača, kao i 1 korejski odred mornaričke pešadije, čiji je zadatak bio da brani ostrvo od noćnih prepada neprijateljskih sampana. Služba na Mo-dou, Te-dou i Hvangto-dou trajala je 4 meseca.

Život na Hvangto-dou odvijao se u podzemnim skloništima, u mraku i buci, a ishrana se svodila na specijalni obrok C. Ljudstvo je moglo da izlazi napolje samo noću. Noću bi svetlo ili vatrica odmah privukli na sebe jaku vatru neprijateljskih bacača. Danju je postojala stalna opasnost od neprijateljske bacačke, mitraljeske i artiljerijske vatre. Artiljerijske osmatračke grupe iskopale su za sebe bunkere na severnoj strani ostrva, dok se osmatračka stanica (bunker) nalazila na njegovom najvišem vrhu. Ostrvo, sem jednog malog bunara, nije imalo vode. Voda, hrana, municija i ostale potrebe, sve se to moralo doturati noću preko male plaže koja je ležala prema Vonsanu.

S osmatračke stanice na ostrvu Hvangto-dou mogao se pratiti, u uslovima dobre noćne vidljivosti, neprijateljski promet kamionima, koji su išli prema jugu. Broj kamiona, ustanovljavan po njihovim prednjim svetlima, iznosio je prosečno 300, a bilo je slučajeva kad ih je bilo i do 700. Na svaki kamion u konvoju, čija su se prednja svetla videla, dolazilo je 3—4 kamiona bez svetla. Kad god bi se broj kamiona povećao iznad normale, mogla se, posle nekoliko dana, očekivati pojačana aktivnost neprijatelja na frontu.

Treća godina opsade

Početak poslednje godine opsade zatekao je razarače »Dehejvn« i »Semjuel N. Mur« (*Samuel N. Moor*) na strži u vonsanskoj luci. U toku preostalih 5 meseci bilo je malo promene u već ustaljenom postupku opsade, mada se osećalo da neprijatelj stalno povećava napor da otera američku mornaricu iz luke. Izgleda da su neprijateljski artiljeri čvrsto odlučili da potope bar jedan američki brod, kako bi na neki način kompenzirali 861 dnevnu opsadu.¹² Neprijateljska municija, koja je s vremena na vreme bivala racionirana, obilato se trošila približavanjem primirja. U periodu april—jun neprijateljska vatrica dostigla je najveću jačinu; u aprilu je ispaljeno oko 1.600 granata, u maju 1.300, a u junu 1.100 — od čega više od polovine na opsadne brodove.

To stalno pojačanje artiljerijske vatre osetila su i »prijateljska« ostrva, naročito Jo-do.

»Na Jo-dou sam proveo poslednja četiri i po meseca rata« — kaže poručnik bojnog broda Viljem Tid, na službi u specijalnoj grupi za podršku. »Stanovao sam u bunkeru, u blizini pomoćnog aerodroma, i s vremena na vreme pomagao u osmatranju gađanja koja su vršili naši opsadni brodovi.«

Počev od februara 1953. godine primetili smo da su neprijateljske vonsanske baterije pojačale svoju vatru protiv ostrva i opsadnih brodova. Jedna od njih bila je i baterija na Hodo Pandou, koja se, po našem mišljenju, sastojala iz sovjetskih brodskih topova kalibra 107 mm. Iskopali smo iz pirinčanih polja nekoliko neeksplodiranih granata te baterije. Granate su bile nove, imale su taj neuobičajeni kalibrar od 107 mm i bile su sovjetskog porekla.

¹² Na osnovu podataka sa foto-snimaka cenilo se da se u području Vonsana nalazi nešto preko 1.000 topova (kalibra 75 mm i većih), artiljerijskih platformi, bacača (81 mm i većih) i automatskih malokalibarskih topova, dakle, oko 55% od ukupnog broja pav i obalskog oruđa Severne Koreje. Većinu su sačinjavali pav-topovi; oko 160 neprijateljskih topova mogli su da gađaju opsadne brodove.

Međutim, nisam imao razloga da sumnjam da topovsku posadu ne sačinjavaju Severnokorejci.

Najopasnija i najčešća vatra protiv ostrva Jo-doa bila je iz topova kalibra 90 mm, koja je dolazila iz područja Umi-do (to područje zvali smo »Litl Iva«) i sa brda pozadi grada Vonsana (područje poznato pod imenom »Šting Geleri«). Takođe, tukli su nas artiljerijom sa Kalma-Gaka i iz drugih područja zaliva.

U poslednjim mesecima rata često se događalo da je na Jo-dou ispaljeno u toku samo jednog dana 200—300 granata.

Cilj te neprijateljske vatre bio je, po mom mišljenju, da se neutrališe aerodrom Briskou, iako im to nije nikad uspelo. Ponekad bi topovi gađali male teretne brodove koji su povremeno sidrili ispred Jodo-rija; tim brodovima doturan nam je materijal i ostale potrebe. Vonsanski topovi retko su gađali noću, mada se sećam jednog slučaja kad nas je baterija sa »Litl Iva« gađala sve do 21.30 časova, zasipajući granatama poletno-sletnu stazu po dužini. Tog dana ateriralo je na stazu 4—5 aviona, pa je, očigledno, neprijatelj nastojao da ih pogodi. Pošto je završeno gađanje poletno-sletne staze, prešli smo na uništavanje neeksplodiranih granata, a mornarički inžinjeri na popravku staze. Nikad staza nije bila u tolikoj meri oštećena da se ne bi mogla popraviti i upotrebiti.

Uza svu artiljerijsku vatru na Jo-dou, neprijatelj nije nikad uspeo, bar za vreme mog boravka, da postigne direkstan pogodak ni jednog aviona. Avioni tipa C-47 iz Selula, koji su aterirali na pomoćni aerodrom Jo-do, a koji su nam donosili materijalne potrebe, nikad se nisu dugo, zadržavali na njemu. Oni su se zaustavljali na kraju staze, blizu mora i iskrcavali materijal što su brže mogli; za to vreme motori su im bili u pogonu, a zatim bi odmah odleteli.

Što se tiče aviona sa nosača, retko smo ih imali na aerodromu više od 2 do 3. Na kraju poletno-sletne staze, prema moru, postojala su 3 maskirana skloništa koja su pružala dobru zaštitu avionima za parkiranje.

Najveća šteta koju su vonsanski topovi naneli na ostrvu Jo-dou načinjena je u maju 1953. godine. U to vreme smo u sklopu nekih novih radova gradili i jedan bunker za smeštaj muničije. Muničija za malokalibarska automatska oruđa kalibra 30 i 50, zatim za kopnene mine, eksplozivna sredstva C-3 i ručne bombe privremeno je bila smeštena u rovu na kraju poletno-sletne staze. Nekako baš pred sam ručak, jedna granata direktno je pogodila to improvizovano muničijsko skladište i 45 minuta proteklo je mučno u pucnjavi i dimu eksplodirane muničije. Međutim, niko nije bio povređen.

Što se tiče brodova, neprijatelj je protiv njih stalno pojačavao artiljerijsku vatru, koja je postajala sve preciznija. Takođe, u poslednjim mesecima opsade, sve je više upotrebljavao tempirne granate koje su se rasprskavale u vazduhu. Po mom mišljenju neprijatelj je upotrebljavao zaprečnu vatru ili vatru za tučenje prostorije, gde su elementi gađanja unapred određivani za odgovarajuće područje ili položaj; kad bi se brod približio tom području ili položaju, onda bi se otvarala zaprečna vatra s izvesnim brojem granata. Brodovi koji su manevrisali, umesto da budu izlagani stalnoj vatri, prolazili su kroz to područje. Ucrtali smo na našim kartama dve linije koje su vodile na baterije »Litl Iva«. Izvan tih linija brodovi nisu bili izlagani vatri, ali ako bi ih prešli gotovo uvek su se našli pod dejstvom neprijateljskih baterija sa »Litl Iva«.

Po mom mišljenju opsada Vonsana i te kako se isplatala. Prema podacima jednovremeno se 1951. godine nalazilo u području Vonsana oko 60.000 vojnika namenjenih za protivdesantnu odbranu. Držeći luku u svojim rukama, naterali smo Kineze da brane Vonsan topovima i vojskom, koji bi se, inače, upotrebili na tom frontu ili na nekom drugom mestu».

U aprilu, maju i junu vonsanske baterije uspele su da pogode američke brodove pet puta, u svakom od navedenih meseca. Tako je krstarica »Los Andželis« samo jedne nedelje dva puta dobila laka oštećenja; poslednji put 2. aprila.

Najviše su bili pogađani patrolni razarači, koji su dobijali omanja oštećenja, što se nije uvek odnosilo i na gubitke u ljudstvu. Tako je »Medoks« prilikom direktnog pogotka u glavnu palubu izgubio 16. aprila 3 čoveka, a »Kajs«, pogoden 19. aprila u krmu, 9 ljudi.

»Pošto je prvi plotun pao daleko od nas, nismo bili sigurni da li neprijatelj gađa nas« — kaže komandant razarača »Kajs« — »ali ubrzo smo bili urakljeni. Neprijatelj je pravilno procenio našu brzinu od 25 čv, kojom su se naši razarači većinom koristili prilikom kontrabatiranja. No, pošto nismo mogli da vozimo brže sa dva parna kotla u pogonu, smanjili smo brzinu na 15 čvorova, tako da nas je najveći broj plotuna prebacivao. Da nismo smanjili brzinu broda, verujem, dobili bismo nekoliko pogodaka u predelu komandnog mosta«.

U pratnji krstarice »Bremerton« (*Bremerton*) i 2 razarača, bojni brod »Nju Džersi« ispalio je 5. maja 115 granata na Vonsan. Svojim prvim plotunom uništilo je glavnu osmatračku stanicu. Granatama kalibra 406 mm pogodio je i municipijski bunker koji je eksplodirao. »Nju Džersi« takođe je gađao neprijateljsku bateriju na Hodo-Pandu, i tom prilikom srušeni su ulazi u kavernu i razorene tračnice za topove. Time je ta baterija bila učutkana skoro 3 nedelje. »Nju Džersi« ponovno je 11—12. jula gađao topove na Hodo-Pandu, na koje je ispalio 164 granate i onesposobio ih za dejstvo do kraja rata.

Američki razarač »Braš« (*Brush*) izgubio je 15. maja 9 ljudi, a razarač »Viltsi« dobio je 11. juna jedan pogodak od ukupno 45 granata kalibra 105 mm koliko je neprijatelj ispalio na njega. Preko 100 granata velikog kalibra ispaljeno je 15. juna na 2 američka razarača i na brod-radiionicu, ali nijedan od njih nije bio pogoden. Razarač »Henderson« na koji su vonsanske baterije ispalile 17. juna oko 80 granata, zadobio je samo laka oštećenja.

Za opsadne brodove 18. juni bio je rđav dan. Krstarića »Sent Pol« našla se pod dejstvom neprijateljske vatre dok je razarač »Ervin«, pogoden u glavnu palubu, izgubio 5 ljudi. Najgore je prošao razarač »Rouen«. Bio je urakljen sa 45 granata, od kojih ga je 5 pogodilo. Jedna granata,

verovatno kalibra 155 mm, napravila je na desnom boku rupu promera 0,5 m, dvadesetak centimetara iznad vodene linije, dok je druga uništila radar. Bilo je još nekoliko rupa na boku broda. Devet ljudi je ranjeno, od kojih 2 teže.

Razarač »Gerki« izgubio je 25. juna 3 čoveka. U junu i julu donekle su bila ograničena dnevna patroliranja brodova; međutim, nije nam bila namera da napustimo opsadu, čak ni za trenutak.

Na 1 minolovac i razarač 7. jula otvorena je vatrica. Tog istog dana na 3 razarača ispaljeno je oko 300 granata; samo je jedan od njih zadobio lako oštećenje od jedne rasprsnute tempirne granate. Jedna granata 105 mm pogodila je 11. jula na krstarici »Sent Pol« top 76 mm; ali pošto nije bio zaposednut niko nije ni povređen. Krstarica je bila izložena neprijateljskoj vatri i 23. jula; iako su neke granate pale na desetak metara od broda, štete nije bilo.

Neprijateljski artiljeri nisu uspeli da ostvare nijedan od svojih ciljeva; nisu mogli da potope nijedan brod niti su pak uspeli da isteraju američku ratnu mornaricu iz vonsanske luke.

Kraj opsade

Poslednjeg dana rata, 27. jula 1953. godine, usred priprema napuštanja vonsanske luke, prema odredbama primirja, opsada je završila isto onako kao što je i počela. Minolovci su vršili svoje uobičajeno razminiranje i razarači patroliranje, gađajući vonsanske ciljeve i topove. Krstarica »Bremerton« i 2 razarača gađali su vonsanske ciljeve do poslednje minute pre 22 časa, kad je bio predviđen prekid vatre.

Manja ostrva u luci napuštena su na sam dan primirja. Međutim, za ostrvo Jo-do, koje je raspolagalo znatnim postrojenjima, trebalo je više vremena za evakuaciju da bi se odnела oprema, ispraznila slagališta i razorila utvrđenja.

Poslednja dva broda koja su napustila luku, bili su krstarica »Bremerton« i razarač »Kanigem«, koji su otplovili kasno popodne 1. avgusta.

Opsada Vonsana demonstrirala je hrabrost i upornost američke ratne mornarice. Važan železnički i putni centar, sa svojom mnogobrojnom industrijom, koji je jednom imao 100.000 stanovnika a sada je bio prepolovljen, predstavljao je samo hrpu ruševina. Koliko je taj grad bio važan kao transportni centar vidi se po tome što je neprijatelj ulagao veliki napor da popravlja i ponovno izgrađuje ono što se svakodnevno rušilo i uništavalo. Jedva se mogla primetiti neka neštećena zgrada. Mnoga industrijska postrojenja sklonjena su u podzemna skloništa.

U prirodno zatvorenoj luci, koja je bila teško minirana i u kojoj je neprijatelj polagao nove mine, gde je voda plitka sa mnogobrojnim plićacima i uprkos najjačem neprijateljskom otporu, održana je 861 dnevna opsada koju su neumorne i efikasne američke mornaričke posade vršile sa toliko veštine, odlučnosti i uspeha.

ZAKLJUČAK

U 22.00 časa, noću 27. jula 1953. godine, nastupilo je neugodno primirje duž linije fronta u Koreji. Završio se rat koji je trajao 37 meseci i 2 dana. On je koštao Sjedinjene Američke Države 142.091 žrtvu i skoro 20 milijardi dolara.

Šta je postignuto tim gubicima u krvi, vremenu i novcu? Jesu li Ujedinjene nacije i Sjedinjene Države dobile ili izgubile korejski rat?

Samo jedan, prost odgovor na to pitanje nemoguće je dati u trenutku kada ova knjiga ide u štampu, jer postoje još dva, dijametralno suprotna gledišta koja i dalje prouzrokuju oštru raspravu. Prema jednom, koje nije u celini prihvaćeno u političkim i diplomatskim krugovima, korejski rat predstavlja za Zapad pobedu, jer je »slobodni svet« bio u stanju da pokaže pravu vrednost kolektivne bezbednosti i, dalje, jer je bio u stanju da postigne ono što je postavio, tj. da lokalizuje i kazni agresiju, da otera invazora i da mu stavi do znanja da će budući upadi biti dočekivani još većom snagom.

To gledište je ukratko izneto u uvodniku »Washington Posta« od 13. februara 1956. godine ovim rečima:

»Predsednik Truman vodio je u ime Ujedinjenih nacija rat za ograničeni cilj i to je postigao. On je postigao uspešan rezultat a da pri tome nije nimalo okrnjio našu prevlast u svetskoj strategiji. Ta prevlast, u stvari, još je poboljšana, a u toku 'njene primene g. Truman je uspeo da ograniči rusku intervenciju atomskom pretnjom.«

Ovo gledište obuhvata u sebi i to da bi svako proširenje korejskog rata, unutar ili izvan Koreje, moglo da uvuče u sukob SSSR; a pošto ni »slobodni svet« ni Sjedinjene Države nisu u to vreme bili vojnički spremni za duži sukob, nije se smeо preduzeti rizik da se SSSR uvuče u sukob.

Prema drugom gledištu, koje je važilo u vojničkim krugovima, korejski rat predstavlja vojnički i psihološki neuspeh. Iako se raspolagalo sredstvima da se protivnik uništi, ona nisu korišćena, a naš propust da se agresor uništi bio je poziv za buduću agresiju i divljaštvo.

Ta gledišta odražavaju se u takvim izjavama kao što je ova generaла Mark Klarka: »Nama je nedostajala odlučnost da dobijemo rat«, ili u napomeni koju je dao autorima admirala Klarka: »Ne sme se ući u rat ako se ne želi dobiti«, ili u odgovoru generaла Van Flita na pitanje autora da li je bilo mogućno pod prihvaćenim uslovima dobiti rat bez suviše velikih troškova. General Van Flit je na to odgovorio »da su Kinezi bili tučeni juna 1951. godine kad su prvi put zatražili primirje, a oni su mogli biti tučeni u svako vreme idućih meseci«. Ta gledišta svakako je podržavao i general Makartur. Na pitanje autora kakvu je strategiju trebalo voditi raspoloživim snagama na ratištu Dalekog istoka nakon ulaska Kineza u rat, general Makartur je odgovorio: »Osnovno je bilo to da se jedina strategija, koju je trebalo voditi u takvoj situaciji, sastojala u primeni najjače pomorske i vazduhoplovne moći u podršci naših ugrozenih kopnenih snaga. A to znači, trebalo je usmeriti naš udar protiv nervnog centra kineske spremnosti da vodi svoje operacije u Koreji«.

Po tom gledištu SSSR se ne bi nikada usudio da interveniše u Koreji.

Prema tome, na pitanje, »Da li su Sjedinjene Američke Države dobole ili izgubile korejski rat?«, sada nije mogućno dati nikakav odgovor. Da su Ujedinjene nacije (ili SAD) preduzele vojne akcije da bi porazile Kineze bilo po formuli Makartura (blokada Kine, bombardovanje ciljeva s druge strane r. Jalu, upotreba Čang Kaj Šekovih

trupa), ili po planu Van Flita (do nogu potući Kineze na samom Korejskom poluostrvu), ili po Klarkovom obrascu (baciti samo jednu atomsku bombu bilo gde u Severnoj Koreji), niko ne može reći da li bi Sovjeti intervenisali. Kao što je admiral Klark rekao: »Jedini čovek koji je mogao da kaže da li bi takva dejstva proširila rat ili ne, jeste Staljin, a on je mrtav.«

Ostavljaјући то pitanje da na njega odgovore budući istoričari, jedno je ipak jasno. Bez prevlasti na moru između »slobodnog sveta« i Koreje, i u vodama oko tog opsednutog poluostrva, korejski rat kako je vođen, bio bi, najverovatnije, *izgubljen* vojnički i politički s krajnjom posledicom koja bi bila jasna svakom Amerikancu. Operacije koje su vodile koprivene i vazduhoplovne snage zavisile su u potpunosti od stalnog dopremanja ljudstva i materijala, od kojeg je većina dopremljena preko ogromnog Pacifičkog okeana.

Taj zaključak potkrepljuju ove činjenice:

a) šest od sedam ljudi, koji su stigli u Koreju, došlo je morem;

b) 54 miliona tona suvog tereta i 22 miliona naftinih derivata dopremljeno je u Koreju brodovima;

c) svakog vojnika koji se iskrcao u Koreju pratilo je 5 tona opreme, a svakog dana trebalo je za njegovo održavanje u Koreji 29 kg, i

d) na svaku tonu tereta, prenetu vazduhom preko Pacifika, bilo je 270 tona tereta koji je prevezan morem preko tog područja, a za svaku tonu vazdušnog tereta trebalo je brodovima dopremiti preko Pacifika 4 tone goriva za avione.

Nijedan rat u kojem su učestvovale Sjedinjene Američke Države nije bolje pokazao vrednost pomorske moći od korejskog rata. Potreba za jakom, uravnoteženom i adekvatnom američkom ratnom mornaricom radi korišćenja okeana za naše svrhe i osporavanja neprijatelju da se koristi njima, postala je savršeno jasna.

Mišljenje generala Van Flita koje je dao autorima ove knjige o poslu koji je ratna mornarica obavila u Koreji,

bio je odgovor na ovo: »Bez ratne mornarice« — rekao je on — »ne bismo mogli da opstanemo u Koreji. Pomorska blokada bila je tako potpuna kao što se moglo samo pretpostaviti. U isto vreme neprijatelj se nije mogao snabdevati vodenim putem. A vatrica brodske artiljerije na istočnoj i zapadnoj obali još mu je to otežavala; da je 8. armija htela da pređe u ofanzivu, vatrica brodske artiljerije na krilima svakako bi joj to olakšala. To što nam nisu pretili napadi iz vazduha i s mora, omogućilo nam je da slobodno operišemo na otvorenom polju.«

Bez pomorske moći Sjedinjene Američke Države sigurno ne bi nikad dopremile na poprište sukoba svoje vojnike i njihovu opremu, svoje avijatičare i njihove avione, niti ih tamo snabdevale. A bez ratne mornarice ni sav značaj moći ove nacije ne bi se mogao pokazati neprijatelju.

Jedan od osnovnih rezultata korejskog rata bila je potvrda mornaričkih koncepcija o budućem ratu, koje su iskrse u raspravama o avionima B-36 pred Kongresom u jesen 1950. godine, tj. da Sjedinjene Američke Države mornarci primenjivati elastičnost, pokretljivost i uravnoteženost ne samo u vojnem planiranju već takođe i u vojnoj organizaciji. »Moderna« vojna teorija, koja je izrasla u vremenu između 1945. i 1950. godine, i koja je smatrala da će u budućem ratu ratna mornarica biti korišćena samo za konvojnu i patrolnu službu, pokazala se pogrešnom.

O tome šta je korejski rat pokazao u budućnosti ratne mornarice i mornaričkodesantnih jedinica, bila su vrlo izričita dva vodeća generala američke vojske. Na pitanje da li je ratna mornarica potrebna u atomsko doba, general Van Flit je odgovorio odsečno: »Potreba za ratnom mornaricom je sama po sebi jasna činjenica.« Takođe, bio je u to uveren i general Makartur koji je napisao: »Nadmoćnost u pomorskim snagama jeste bitna za vođenje bilo koje ostrvske operacije.« A u pogledu potrebe i upotrebe američkih mornaričkodesantnih jedinica za slučaj budućeg sukoba, kao što je bio, na primer, korejski, general Makartur je rekao: »Svaka operacija tog tipa neminovno zahteva primenu pomorskodesantnog manevra za koji su, zbog

njihove obuke i integracije sa pomorskim operacijama, mornaričkodesantne jedinice daleko bolje prilagođene od bilo koje druge vojne jedinice».

Viceadmiral Džoj, pomorski komandant ratišta u prve dve godine rata i šef delegacije Ujedinjenih nacija za primirje, dao je posle svog odlaska sa Dalekog istoka sledeći uverljivi prikaz:

»Korejski rat neće ući u istoriju kao veliki rat ili rat koji je znatno izmenio kartu sveta. Pa ipak, to je rat koji ima duboko značenje. Bio je to rat da se izbegne veći rat time što je opomenuo okrutnog neprijatelja da može ići samo toliko daleko i nikako dalje. Sa stanovišta nacionalne spremnosti postali smo svesni opasnosti koja nas ugrožava. Nadajmo se da ćemo i dalje biti budni. Sa gledišta borbene efikasnosti korejski rat potvrđio je samo iskustva koja smo izgubili iz vida u godinama neposredno posle II SR. Sada znamo da nema brzog, lakog i jeftinog puta da bi se dobio rat. U pogledu naše bezbednosti ne možemo se osloniti samo na jedno oružje ili samo na jedan vid oružanih snaga. Mi ne možemo očekivati od protivnika da planira svoje ratove kako to odgovara našem oružju. Mi moramo da planiramo naše oružje tako da ono bude sposobno za borbu gde, kada i kako to odabere neprijatelj. Njemu ostaje izbor vremena, mesta i okolnosti.

Nama je potrebna uravnoteženost između vidova i unutar njih. U ratnoj mornarici, na primer, naučili smo da ne smemo nikada više zanemariti naše snage za razmiranje. Ne smemo zanemariti ni našu avijaciju. Inčon i Hungnam su ponovno i jako naglasili životnu potrebu za našim pomorskodesantnim snagama. Za brodski top ne možemo pisati da je zastareo; korejski rat ponovno je dokazao njegovu vrednost. Našli smo se u nužnoj situaciji da u punom obimu upotrebimo sva naša mornarička oružja. I dok je uloga ratne mornarice u ratu prošla uglavnom nezapažena, dovoljno je što smo shvatili da bi rat u Koreji, sem za ratnu mornaricu, došao do neočekivanog zastoja. Prevoženje trupa na ratište i obezbeđenje njihovog snabdevanja takođe je bitno kao što je uvek bilo, bez obzira da li je to interesantno čitati ili nije.

Za vreme poslednjih 10 meseci moje službe na Dalekom istoku, imao sam sreću ili nesreću, da u dovoljnoj mjeri upoznam našeg zajedničkog neprijatelja za konferencijskim stolom. Ako još ima ljudi u »slobodnom svetu« koji veruju da je neprijatelja mogućno pokrenuti logikom ili da je on osetljiv kada se apeluje o moralu, ili da je on voljan da postupa dobromerni, ti malobrojni treba odmah da se oslobole tih predrasuda. Bila je pogreška pretpostaviti ili čak nadati se da je neprijatelj bio u stanju da dobromerni postupa. Budući priručnici mogu postaviti kao načelo da je brzina kojom je postignut sporazum s protivnikom bila srazmerna primjenom vojnog pritiska i da je vrednost svakog sporazuma proporcionalna vojnoj snazi koju ste u stanju i voljni da примените da biste prisilno došli do njega.

Trebalo bi ubuduće da nam bude jasno da nema ničeg neizbežnog za budući sveopšti napredak Sjedinjenih Američkih Država ili Ujedinjenih nacija. U stvari, nema ničeg neizbežnog da preživimo. Istorija je puna propasti civilizacija koje su mislile da je sve dobro. Sve nije dobro. Mi ćemo dalje živeti i razvijati se do te mere da znamo za neprijatelja koji nas ugrožava, i do mere da budemo dovoljno jaki da se sretnemo s njim u areni po njegovom izboru. Ništa ne može izbrisati tragediju koja se zove Koreja. Ali, ako nas je Koreja naučila da u jedinstvu leži snaga koja će očuvati našu slobodu, u tom slučaju Koreja nije bila uzaludna.«



VOJNA BIBLIOTEKA

— INOSTRANI PISCI —

Osnovana 1950. godine

Dosada izdala ove knjige:

- 1) knjiga: General AJZENHAUER, **OD INVAZIJE DO POBEDE**, rasprodato.
- 2) knjiga: Maršal MONTGOMERI, **OD EL ALAMEJNA DO BALTIČKOG MORA**, rasprodato.
- 3) knjiga: Kamil RUŽERON, **BUDUĆI RAT**, rasprodato.
- 4) knjiga: Pukovnik dr fil., BEŠLAJN, **RUKOVODENJE NARODNOM ODBRANOM**, rasprodato.
- 5) knjiga: Bazil H. LIDEL-HART, **STRATEGIJA POSREDNOG PRILAŽENJA**, strana 397, cena 230 din.
- 6) knjiga: Kamil RUŽERON, **POUKE IZ RATA U KOREJI**, rasprodato.
- 7) knjiga: Džordž PATON, **RAT KAKVOG SAM JA VIDEO**, rasprodato.
- 8) knjiga: General ER, **ARTILJERIJA — NEKAD, SAD I UBUDUĆE**, strana 405, cena 300 din.
- 9) knjiga: Omar BREDLI, **USPOMENE JEDNOG VOJNIKA**, rasprodato.
- 10) knjiga: Pukovnik LIKA, **EVOLUCIJA TAKTIČKIH IDEJA**, rasprodato.
- 11) knjiga: J. O. HIRŠFELDER, **ATOMSKA BOMBA I LIČNA ZAŠTITA**, rasprodato.
- 12) knjiga: Maršal PAPAGOS, **GRČKA U RATU 1940/41**, strana 400, cena 200 din.
- 13) knjiga: Džon KRESVEL, **RAT NA MORU 1939/45**, rasprodato.

- 14) knjiga: ROZBERI, **BIOLOŠKI RAT**, rasprodato.
- 15) knjiga: General-pukovnik DAPČEVIĆ, **ZNAČAJ I SNAGA MANEVRA**, strana 638, cena 500 din.
- 16) knjiga: General ŠASEN, **ISTORIJA DRUGOG SVETSKOG RATA**, rasprodato.
- 17) knjiga: SVEČIN, **STRATEGIJA**, strana 452, cena 450 dinara.
- 18) knjiga: AJMANSBERGER, **TENKOVSKI RAT**, strana 356 sa 3 priloga, cena 400 dinara.
- 19) knjiga: KAMON, **NAPOLEONOVI RATOVI**, rasprodato.
- 20) knjiga: KARPOV, **OBALSKA ODBRANA**, strana 524, cena 700 dinara.
- 21) knjiga: MIKŠE, **TAKTIKA ATOMSKOG RATA**, rasprodato.
- 22) knjiga: MIDEILDORF, **TAKTIKA U POHODU NA RUSIJU**, rasprodato.
- 23) knjiga: AJRE, **RATNA VEŠTINA I TEHNIKA**, strana 248, cena 300 din.
- 24) knjiga: PRENTIS, **CIVILNA ZAŠTITA U MODERNOM RATU**, rasprodato.
- 25) knjiga: HITL, **VOJNI ŠTABOVI**, strana 336, cena 500 din.
- 26) knjiga: Maršal JERJOMENKO, **STALJINGRAD**. Delo obuhvata staljingradsku operaciju u celini sa uništenjem nemačke 6. armije, kao i izvesne zaključke i iskustva iz ove operacije. Strana 522, cena 1.000 din.
- 27) knjiga: FOJHTER, **ISTORIJA VAZDUŠNOG RATA** (prevod sa nemačkog) strana 503, cena 850 din.
- 28) knjiga: Admiral KASTEKS, **STRATEGIJSKE TEORIJE** (I sveska). Strana 430, cena 600 din.
- 29) knjiga: GUDERIJAN, **VOJNI MEMOARI**, strana 623, cena 1.000 dinara.
- 30) knjiga: **VOĐENI PROJEKTILI**. Strana 546.
- 31) knjiga: GRUPA POLJSKIH AUTORA, **ODABRANE OPERACIJE POLJSKE NARODNE VOJSKE**. Zbirka članaka o dejstvima jedinica Poljske narodne vojske do pada Berlina 1945. godine. Strana 432, cena 1.000 din.
- 32) knjiga: GRUPA SOVJETSKIH AUTORA, **PROBOJ ORGANIZOVANE ODBRANE**. Zbirka odabranih diplomatskih radova sa sovjetskih vojnih akademija iz oblasti probaja organizovane odbrane operativnim jedinicama. Strana 487, cena 1.000 din.

- 33) knjiga: HERBERT FAJS, ČERČIL — RUZVELT — STALJIN. Delo predstavlja vojnodiplomatsku istoriju drugog svetskog rata koji pokazuje »rat koji su ovi vodili i mir koji su želeli«. Strana 840, cena 1.500 din.
- 34) knjiga: MIDEILDORF, TAKTIKA RODOVA I SLUŽBI. Knjiga obraduje postupno sve osnovne taktičke radnje taktičkih jedinica. Strana 671, cena 800 din.
- 35) knjiga: GRUPA SOVJETSKIH AUTORA, TAKTIČKI PRIMERI BORBE. Delo predstavlja zbirku odabranih konkretnih primera borbi pešadijskih pukova i njihovih delova na istočnom frontu. Strana 264, cena 800 din.
- 36) knjiga: Ešer LI, VAZDUŠNA MOĆ. Studija o mogućnosti vazduhoplovstva u savremenim uslovima. Strana 288, cena 650 din.
- 37) knjiga: MONTROS, NEBESKA KONJICA. Studija o helikopterima na osnovu iskustva u korejskom ratu. Strana 307, cena 700 dinara.
- 38) knjiga: MELENTIN, OKLOPNE BITKE. U knjizi nemački general Melentin opisuje sve važnije oklopne bitke iz drugog svetskog rata. Strana 448, cena 850 din.
- 39) knjiga: GRUPA SOVJETSKIH AUTORA, RAZVOJ TAKTIKE SOVJETSKE ARMIJE 1941—1945. Strana 593, cena 1.300 din.
- 40) knjiga: ZBIRKA ČLANAKA IZ STRATEGIJE (I sveska). Strana 646, cena 900 din.
- 41) knjiga: ZBIRKA ČLANAKA OPERATIVNE VEŠTINE (I sveska). Delo je u pripremi.
- 42) knjiga: ZBIRKA ČLANAKA IZ TAKTIKE (I sveska). Strana 803, cena 1.250 din.
- 43) knjiga: ZBIRKA ČLANAKA IZ VOJNE PSIHOLOGIJE (sveska). Strana 489, cena 1.000 din.
- 44) knjiga: Maršal JERJOMENKO, NA ZAPADNOM PRAVCU. Strana 336, cena 600 din.
- 45) knjiga: Maršal ČUKOV, ODBRANA STALJINGRADA. Strana 423, cena 600 din.
- 46) knjiga: TRANZISTORI (prevod sa engleskog). Strana 464, cena 1.100.
- 47) knjiga: GRUPA SOVJETSKIH AUTORA pod redakcijom generala armije KUROČKINA, METODIKA VOJNONA-UCHNOG ISTRAŽIVANJA. Strana 384, cena 650 din.

- 48) knjiga: NASTAVNICI VOJNOPOLITIČKE AKADEMIJE »LENJIN«, MORALNO-POLITIČKI FAKTOR U SAVREMENOM RATU. Delo je u štampi.
- 49) knjiga: ŠTERNBERG, VOJNA I INDUSTRIJSKA REVOLUCIJA (prevod s nemačkog). Strana 360, cena 1.000 din.
- 50) knjiga: ZBIRKA ČLANAKA IZ VOJNE TEHNIKE (sveska). Delo je u pripremi.
- 51) knjiga: BUĐONI, PREĐENI PUT. (Memoari iz oktobarske revolucije). Strana 486, cena 750 din.
- 52) knjiga: POPELJ, U TEŠKO VREME. Strana 400, cena 700 dinara.
- 53) knjiga: LOKTIONOV, DUNAVSKA FLOTILA U VELIKOM OTADŽBINSKOM RATU. Delo je u pripremi.
- 54) knjiga: POPELJ, TENKOVI SU OKRENULI NA ZAPAD (druga knjiga pišćeve trilogije). Strana 438, cena 1.100 dinara.
- 55) knjiga: Maršal SOKOLOVSKI, VOJNA STRATEGIJA (rad grupe autora). Strana 584, cena 1.100 din.
- 56) knjiga: SEMJONOV, RAZVOJ SOVJETSKIE OPERATIVNE VEŠTINE. Strana 405, cena 1.250 din.
- 57) knjiga: AKADEMIJA NAUKA SSSR, VELIKA BITKA KOD MOSKVE. Strana 361, cena 1200 din.
- 58) knjiga: GRUPA SOVJETSKIH AUTORA, O SOVJETSKOJ VOJNOJ NAUCI. Delo je u štampi.
- 59) knjiga: KEGL i MENSON, POMORSKI RAT U KOREJI. Strana 546.
- 60) knjiga: KOLESNIKOV, ZORGE. Strana 246, cena 700 din.
- 61) knjiga: GONČARENKO, KIBERNETIKA U VOJSCI. Strana 409, cena 1000 din.
- 62) knjiga: GRUPA SOVJETSKIH AUTORA, BITKA ZA LENJINGRAD. Delo je u pripremi.
- 63) knjiga: ROTMISTROV, ISTORIJA RATNE VEŠTINE — I. Delo je u štampi.
- 64) knjiga: ROTMISTROV, ISTORIJA RATNE VEŠTINE — II. Delo je u štampi.
- 65) knjiga: POPELJ, NAPRED NA BERLIN. Delo je u pripremi.

KEGL i MENSON
POMORSKI RAT U KOREJI

*

Redaktor
kapetan fregate *Josif Grgić*

*

Lektor
Dragan Pavlović

*

Tehnički urednik
Andro Strugar

*

Korektori
Biljana Đorđević
Nada Vesić
Gordana Rosi

*

Štampanje završeno novembra 1966.
Tiraž 3.000 primeraka

Stampa: Izdavačko-štamparsko preduzeće »Obod« — Cetinje

161-
540

