

ISKUSTVA IZ RATA U KOREJI

OPSADE VONSANA¹⁾

Baražnom vatrom iz topova 12.7 cm sa dva američka razarača koji su uspeali da se provuku kroz minska polja u luku Vonsana — otpočela je 16 februara 1951 opsada toga grada i presečen je najznačajniji put snabdevanja na istočnoj obali Severne Koreje. Posle tog vremena pokretne vazdušne, ostrvske i pomorske opsadne i zaštitne snage Ujedinjene komande, pod nazivom 95 operativne grupe, nalazeći se duboko prema boku u pozadini neprijatelja, kontrolisale su površinu od oko 550 km² oko luke i vezivale za sebe jake protivničke snage. Sistematskom zaprečnom vatrom brodske i ostrvske artiljerije izolovana je sa tri strane luka od pozadine, a pomorskim snagama je, po cenu minimalnih gubitaka u ljudstvu i neznatnog oštećenja brodova, omogućeno da se bez većih teškoća zadrže u njoj.

95 operativna grupa sastojala se iz jedinica SAD, Australije, Kanade, Holandije, Novog Zelanda, Kolumbije, Južne Koreje, Tajlanda i Britanske Imperije. Pod zastavom Ujedinjene komande, jedinice 95 operativne grupe vršile su efikasnu blokadu čitave istočne obale Severne Koreje.

Vonsan se nalazi nešto južnije od polovine puta između Vladivostoka i Pusana, luke na južnom delu poluostrva Koreje. U mirno doba on je bio industrijski i saobraćajni centar sa oko 100.000 stanovnika. Zahvaljujući svojoj divnoj okolini, blagoj klimi i odličnoj plaži, ovo je mesto pre Drugog svetskog rata bilo čuveno letovalište japanskih i korejskih magnata.

Za razliku od severozapadnih luka Koreje, Vonsanska luka nije u toku zime nikada pokrivena ledom, a ima duboku vodu. U vremenu od oktobra do decembra 1950 ovu su luku koristile snage Ujedinjene komande za snabdevanje i transporte. Posle povlačenja kopnenih snaga protivniku se morao što brže preseći ovaj put za snabdevanje, kako bi mu se otežala dalja popuna.

Stalnim bombardovanjem sa mora i iz vazduha Vonsan je pretvoren u ruševine, ali je protivnik, zbog velikog značaja njegove luke, održavao u njemu i dalje deo industrije i saobraćaja. U početku su bombardovanja vršena koncentracijama brodske artiljerije, što je bilo karakteristično za bombardovanja pacifičkih ostrva u Drugom svetskom ratu.

Kasnije je periodičnim, koordiniranim vazdušno-pomorskim napadima na odabrane značajne ciljeve i redovnom uznemiravajućom vatrom patrolnih brodova luka Vonsan držana van upotrebe.

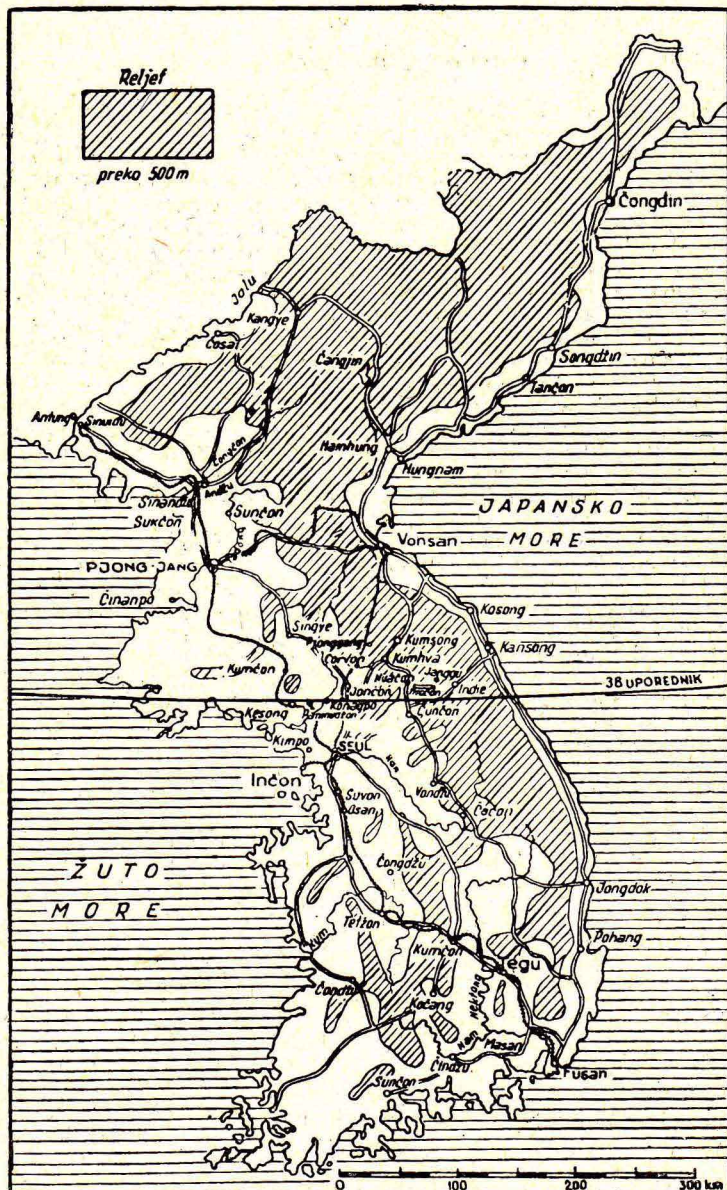
Kroz ulaz u strategijski koridor Seul — Vonsan, kojim vodi najbolji put preko Korejskog Poluostrva, Vonsan kontroliše sav kopneni saobraćaj. Kroz taj grad prolazi ne samo jedna od dveju železničkih pruga koje idu pravcem sever-jug, nego i istočno-obalski putevi. Orografski stvor zemljišta samo je olakšavao presećanje tih komunikacija u gradu i duž obale vatrom brodske artiljerije, jer su svi ovi putevi, zbog uzanih ravnica duž obale, bili u dometu brodskih topova. Na dužini od 274 km pruge severno od Vonsana nalaze se tuneli u dužini od 73 km. U toku blokade je oko ovih tunela vođena čitava borba između vozova koji su se u njih skrivali i razarača koji su ih otkrivali i u tome sprečavali. Usled pretnje od invazije relativno malih snaga Ujedinjene komande, protivnička strana bila je prinuđena da na Vonsanskom sektoru drži mnogo divizija koje su se inače mogle korisnije upotrebiti 120 km južnije na frontu.

Severnokorejska ribarska industrija, koja je za tu zemlju od životnog značaja, bila je usled blokade potpuno ugušena, bez obzira na to što je raspolagala

¹⁾ The Siege of Wonsan, by Lieutenant Richard B. Phillips, *Army Information Digest*, novembar 1953.

lovištima koja spadaju među najbogatija u svetu. U toku izvođenja operacije »Ribarska mreža« podvodne grupe za rušenje uništile su na severoistočnoj obali mnogobrojne mreže.

Priobalska miniranja Severnokorejaca predstavljala su stalnu pretnju za brodove Ujedinjene komande. Protivnik je, sem toga, koristio i plovna ušća reka za puštanje slobodno plovećih mina, mada je međunarodnim ratnim pravom nji-



Koreja

nova upotreba zabranjena. Bez svakodnevnog patroliranja i čišćenja luke od mina, plovidba duž čitave istočne obale bila bi ugrožena. Pretpostavljalo se da bi, u slučaju nove, opšte, ofanzive snaga Ujedinjene komande Vonsan došao u obzir na prvo mesto za desant, a to bi bilo skopčano sa opasnim, skupim i dugotrajnim uklanjanjem mina. Pošto se Vonsan nalazio iza protivničke glavne odbranbene linije, kontrola nad njim bila je veoma značajna i za vođenje pregovora o primirju.

Vonsan je, konačno, služio i za prihvat aviona Ujedinjene komande kada bi im, usled oštećenja ili nedostatka goriva bio onemogućen povratak na aerodrome ili nosače aviona. Mnogo uspešnih prinudnih spuštanja izvršeno je na pojedinim ostrvima ili moru kod Vonsana i mnogo je pilota spaseno za nove zadatke.

Gotovo svaki patrolni brod u Vonsanskoj luci bio je izložen artiljeriskom dejstvu iz dobro kamufliranih i zaklonjenih obalskih baterija. Na slučaja takvog napada odmah bi se preduzelo kontrabatiranje od strane zaštitnih razarača koji bi neutralisali ili uništavali svako dejstvjuće obalsko oruđe. Zbog elastičnog vatreneog dejstva obalske artiljerije, koje se nije odvijalo po nekom utvrđenom vremenskom planu, trebalo je biti stalno na oprezi. Putevi koji su se probijali preko brda duž obale olakšavali su protivniku prikriven dotur, a otežavali otkrivanje količina doturene municije. Posle relativnog zatišja u toku zime 1952, protivnička artiljerija u Vonsanu otpočela je u proleće 1953 sa iznenadnim, snažnim i stalnim dejstvom.

Obranu Vonsanskih ostrva vršile su male grupe američke i južnokorejske ratne mornarice i mornaričke pešadije u tesnoj saradnji sa patrolnim i zaštitnim brodovima i čistačima mina, kao i pomorskom i kopnenom avijacijom. Ova poslednja dejstvovala je svakodnevno snažnim i uznemiravajućim naletima. Ljudstvo koje je vršilo opsadu provodilo je život pod gotovo svakodnevnom vatrom obalske i PA artiljerije, stalno ugroženo od dejstva protivničkih mina ili noćnih prepada. Pa ipak, izgubljeno je, relativno, malo materijala i još manje ljudi.

Lutajuće mine su najopasnije ugrožavale brodove Ujedinjene komande. Još pre opsade, prilikom otvaranja prolaza kroz minsko polje, potopljena su od njih dva čistača mina i tom prilikom je izgubljeno 13 a ranjeno 87 ljudi. Posle početka opsade 1951, ni od mina niti od vatre obalske artiljerije, nije više bio ozbiljno oštećen nijedan brod u okolini Vonsana. Mada je aktivnost obalskih baterija 1953 porasla, redovno čišćenje mina otklanjalo je kod mornara svako osećanje opasnosti.

Čišćenje mina vršila je 3 minska eskadra čime je stvarala mogućnost ratnim brodovima da slobodno manevruju i zauzimaju pogodne položaje za kontrabatiranje ili dejstvo na druge ciljeve. Težište rada prilikom čišćenja mina ležalo je na malim i otvorenim brodovima koji su dejstvovali u dometu sitnog obalskog streljačkog oružja i mitraljeza. Posade su radile preko celog dana. Naoružane pištoljem, puškomitraljezom i karabinom i snabdevene sa dosta sendviča i kafe, napuštale bi one matične desantne brodove pred lukom rano izjutra i vraćale se kasno uveče. U jednoj vožnji obično bi obuhvatile prostor u dužini oko 40 milja, dok su čišćenje mina vršile na pola te dužine. Ovi su brodovi dejstvovali po pažljivo izrađenom planu, u plitkim vodama gde se nisu mogli upotrebiti čak ni dugački drveni čamci od 40 m. U ekipi od 5 brodova, 4 su čistila more od mina a jedan bi uništavao mine koje su isplivale na površinu. Rad je bio skopčan sa očekivanim i neočekivanim opasnostima. Jednom prilikom je neki čistač zajedno sa sidrom izvukao i minu čiji se upaljač pri udaru o brod aktivirao, ali je eksplozija izostala zbog neispravnosti mine.

U održavanju veze sa čistačima mina na moru uspešno su saradivali i helikopteri mornarice. Jednom prilikom, uprkos stalne mitraljeske vatre sa obale, čistači mina su spasili pilota helikoptera, a kasnije i sam helikopter koji se na oko 1.400 m. od obale srušio u more. Drugi važan zadatak helikoptera bio je izviđanje istočne obale Koreje i spasavanje avijatičara duž nje. Mnogi od njih bili su spaseni iz hladnih voda i protivničke teritorije pomoću helikoptera. Iako je traženje mina bio njihov glavni zadatak, spasavanje nastradalih avijatičara dolazilo je vrlo često u njihov delokrug rada.

Kod Vonsana su dejstvovali brodovi 7 dalekoistočne flote, i to svih vrsta, zaključno sa bojnim brodovima, ali je težište blokade i patroliranje ležalo na malim, brzim, jako pokretnim i dobro naoružanim razaračima koji su, ustvari, držali Vonsansku luku. 95 grupa razarača bila je uvek spremna da preduzme kon-

trabatiranje kada bi obalska artiljerija otvorila vatru na ostrva ili druge ciljeve. Pri tome bi razarači prolazili kroz zone dejstva više obalskih oruđa, pri čemu su mnogi od njih bili pogođeni i trpeli manje gubitke u ljudstvu, ali nijedan nije bio ozbiljnije oštećen. Mnoga protivnička obalska oruđa bila su tom prilikom pogođena direktnim pogocima i prinuđena da se povuku duboko u podzemne kaverne.

Povremeno su preduzimani vrlo efikasni kombinovani napadi bojnim brodovima, krstaricama i razaračima 7 flote, kao i avionima 77 grupe i drugih jedinica, naoružanim raketama i bombama. U takvim prilikama bili su napadani svi ciljevi u zoni i prosto je bilo neverovatno kako je protivnik mogao da i dalje opstane i produži, mada u smanjenom obimu, svoje snabdevanje. Razarači su naročito cenili podršku avijacije, jer, dok bi avioni bili u vazduhu, obalska oruđa nisu smela da otvaraju vatru da se ne bi otkrila i izložila dejstvu običnih i napalm bombi.

Posadu ostrva činila je mornarička pešadija i američke divizije. Služba nije bila teška uprkos protivničkoj vatri i neudobnim uslovima života. Podzemne zemunice, zagrevane dizel-pećima, bile su sigurne protiv svakog dejstva, osim direktnih pogodaka teške artiljerije. Električno osvetljenje postojalo je samo na jednom ostrvu. Veći deo ostrvske posade činila je južnokorejska mornarička pešadija, dobro obučena od strane američkog Korpusa mornaričke pešadije.

Aktivnost kod Vonsana nije prestajala ni u toku noći. Predzoru i uveče njegove bi ruševine pretraživali avioni, a noću su čistači mina uporno nastavljali svoj rad. Svetleće padobranske bombe iz aviona i svetleća zrna sa brodova osvetljavali su obalu i omogućavali otkrivanje ciljeva, kao i svakog pokušaja aktivnosti ili napada na ostrva pomoću čamaca »sampana«. Bez obzira na njihovu zastarelost, ovi su čamci mogli biti i opasni, kao što se to pokazalo pri napadu na ostrvo Uang-Do 19 februara 1952. Ostrvo je pre početka napada bilo izolovano pomoću gusto postavljenih mina u uzanom kanalu. Oko 0.30 časova uspeli su prvi talasi sampana da se delimično iskrcaju, ali je napad ipak bio odbijen intervencijom 3 broda koji su ih, uz pomoć reflektora, vatrom prinudili na povlačenje.

Treba pomenuti i posebne brodove 95 operativne grupe koji su artiljerskom vatrom kontrolisali više stotina kilometara dugu železničku prugu uzanog koloseka. Ona se protezala duž obale severno od Vonsana do Songjina, od koje je jedna trećina prolazila kroz tunele. Na kratkim delovima pruge između pojedinih tunela odvijala se borba između vozova koji su se noću prebacivali iz tunela u tunel i razarača koji su ih otkrivali i u tome sprečavali. Vozovi su imali lokomotive na čelu i začelju, tako da se na slučaj uništenja jednog dela kompozicije mogao drugi izvući na suprotnu stranu. Pošto se to odigravalo noću, vozove je bilo teško otkriti, a još teže pogoditi. Zato se težilo da se oni noću toliko oštete da se ne bi mogli povući, a sledećeg dana pristupalo se njihovom potpunom uništavanju vatrom sa razarača ili dejstvom iz aviona. Ovi brodovi su uspeli da u toku rata skoro potpuno spreče snabdevanje pomenutom prugom. Najviše uspeha pri tome imao je jedan kanadski razarač koji je sam uništio 4 voza.

S. P.