

3-19

K A S T E K S

STRATEGISKE  
TEORIJE

-

W-331/9



# VOJNA BIBLIOTEKA

## INOSTRANI PISCI

KNJIGA DVADESETOSMA

### UREĐIVAČKI ODBOR

Rade BULAT, Savo DRLJEVIĆ, Milinko ĐUROVIĆ  
Vekoslav KOLB, Pero LALOVIĆ, Božo LAZAREVIĆ  
Srećko MANOLA, Bogdan PECOTIĆ, Rade PEHAČEK  
Milisav PERIŠIĆ (odgovorni urednik)



VOJNOIZDAVAČKI ZAVOD JNA

»VOJNO DELO«

BEOGRAD

1960

KASTEKS

STRATEGISKE  
TÆORIJE

|

Naslov dela u originalu:

Amiral CASTEX

# THÉORIES STRATÉGIQUES

TOME PREMIER:

Généralités sur la stratégie. — La mission des forces maritimes. La conduite des opérations.

\*

Sa francuskog preveli

Pukovnici

**EKREM DURIĆ i BOŠKO RANITOVIC**

Redigovao prema originalu

General - major

**PERO LALOVIĆ**

## SADRŽAJ

Strana

NAPOMENE REDAKCIJE UZ NAŠE IZDANJE	— — —	1
PREDGOVOR PISCA	— — — — —	5

### PRVI DEO

#### O STRATEGIJI UOPŠTE

GLAVA I — OPŠTA RAZMATRANJA	— — — — —	11
-----------------------------	-----------	----

GLAVA II — SAŽETA ISTORIJA TEORIJE POMORSKE STRATEGIJE	— — — — —	37
Do kraja XIX veka	— — — — —	37
Mahan	— — — — —	49
Kolomb	— — — — —	54
Francuska škola	— — — — —	57
»Mlada škola«	— — — — —	61
Italijanska škola	— — — — —	64
Korbet	— — — — —	67

### DRUGI DEO

#### ZADATAK POMORSKIH SNAGA

GLAVA III — POMORSKE KOMUNIKACIJE	— — —	77
Pomorski transporti u doba mira	— — — — —	77
Pomorski transporti u vreme rata	— — — — —	82
Zadatak pomorskih snaga	— — — — —	88
Sloboda mora	— — — — —	90

GLAVA IV — REVIZIJA POJMA PREVLASTI NA MORU	— — — — —	99
Eksplotacija prevlasti na moru	— — — — —	99
Promenljivi značaj prevlasti na moru	— — — — —	106

Relativnost prevlasti na moru — — — — —	115	
Podmornički i vazdušni transport — — — — —	122	
Zaključak — — — — —	131	
 <b>TREĆI DEO</b>		
 <b>VOĐENJE OPERACIJA</b>		
<b>UVOD U TREĆI DEO</b> — — — — —	135	
 <b>GLAVA V — NAPAD I ODBRANA KOMUNIKACIJA</b> — —		137
Ratovi XVII i XVIII veka — — — — —	137	
Američki rat za nezavisnost — — — — —	143	
Ratovi za vreme Revolucije i Carstva — — — — —	146	
Gradanski rat u Americi — para i gusarenje — — — — —	151	
Rusko-japanski rat — — — — —	156	
Rat 1914 godine — — — — —	162	
 <b>GLAVA VI — NAPAD I ODBRANA OBALA I TERITORIJA</b> — —		171
Ratovi u XVII i XVIII veku — — — — —	174	
Američki rat za nezavisnost — — — — —	182	
Ratovi Revolucije i Carstva — — — — —	190	
Prvi ratovi mornarica na parni pogon — — — — —	197	
Nekoliko modernih ratova — — — — —	204	
 <b>GLAVA VII — PRVA APROKSIMACIJA TEORIJE O VOĐENJU OPERACIJA</b> — —		221
 <b>GLAVA VIII — RAZMATRANJA. KLASIFIKACIJA OPERACIJA</b> — —		237
Hronologija operacija — — — — —	238	
Podela snaga — — — — —	260	
Kompromis. Orientacija operacija — — — — —	267	
 <b>GLAVA IX — RAZMATRANJA</b> (nastavak). <b>NAČIN TRAŽENJA BORBE</b> — —		276
 <b>GLAVA X — RAZMATRANJA</b> (nastavak). <b>PODMORNICKI FAKTOR</b> — —		303
I Podmornice u napadu na komunikacije. Činjenice — —	304	
Zaključci — — — — —	321	
II Podmornice u napadu na organizovane snage. Činjenice — —	331	
Zaključci — — — — —	338	

	Strana
<b>GLAVA XI — RAZMATRANJA (kraj). VAZDUHOPLOVNI FAKTOR</b> — — — — —	356
Osobenosti vazduhoplovne strategije — — — — —	357
Vazduhoplovna sredstva u napadu na površinske i podmorničke snage — — — — —	369
Vazduhoplovna sredstva u napadu i odbrani komunikacija	379
Vazduhoplovna sredstva u napadu i odbrani obala i teritorija — — — — —	383
Druge mogućnosti vazduhoplovnih sredstava — — — — —	399
Zaključci — — — — —	403
<b>GLAVA XII — DRUGA APROKSIMACIJA TEORIJE O VODENJU OPERACIJA</b> — — — — —	407
<b>OD ISTOG PISCA</b> — — — — —	429

---

## NAPOMENE REDAKCIJE UZ NAŠE IZDANJE

**K**asteksovo delo »Strategiske teorije« sastoji se iz pet knjiga. Mi zasada izdajemo prvu knjigu koja predstavlja osnovu za sve ostale knjige ovog obimnog dela. U ovoj knjizi Kasteks je dao opšta razmatranja o strategiji i njenom odnosu prema politici i taktici, ukazujući na potrebu izučavanja pomorske strategije uz opštevojnu strategiju. Zatim govori o pomenutosti ideja koje su nekada vladale u pomorskim krugovima i ističe korist od proučavanja klasika, naročito Mahana,<sup>1)</sup> Kolomba, Korbeta i drugih. Usto iznosi razloge za nedovoljan teorijski rad na polju strategije u periodu posle Prvog svetskog rata. Posle ovih osnovnih razmatranja, Kasteks prelazi na pomorske snage i značaj prevlasti na moru pri čemu ističe njenu promenljivu važnost, dok sav ostali deo knjige posvećuje vođenju operacija: napadu i odbrani pomorskih komunikacija i napadu i odbrani morskih obala. Poseban značaj pridaje podmornicama i vazduhoplovstvu, kao novim faktorima strategije na moru. Značaj prve knjige je i u tome, što ona daje pregled čitavog niza Kasteksovih prethodnika na ovom naučnom polju.<sup>2)</sup>

<sup>1)</sup> Vidi njegovu »Pomorsku strategiju« koju takođe izdaje »Vojno delo«.

<sup>2)</sup> Radi uvida u celinu Kasteksovog dela, napominje se da druga knjiga sadrži razmatranja o strategiskom manevru, dok treća i četvrta govore o spoljnim i unutrašnjim faktorima strategije (politički, geografski, koalicioni, ekonomija snaga, opera-

Kasteksovo delo je pisano na osnovu proučavanja i analiza svih važnijih pomorskih ratova prošlosti tako da sa gledišta upoznavanja istorije ratova na moru ima posebnu vrednost. Pored toga, izvesna autorova predviđanja su se potvrdila u Drugom svetskom ratu u pogledu vazduhoplovstva, podmornica i bojnih brodova. Otuda delo može korisno poslužiti i kao metod analize ratnih primera iz prošlosti radi sagledavanja budućnosti. Kasteks stalno ukazuje čitaocu na razliku između teorije i prakse, kao i na razliku između zastarelog i onog što je savremeno, odbacujući kruto prenošenje zastarelih sredstava i načina dejstva u savremene uslove. Jer kako on kaže, »danас tačni — sutra mogu biti prevaziđeni«.

Ali ono što je najkorisnije u ovom delu jeste to što ono pretstavlja neku vrstu rekapitulacije pomorskih ratova od Renesansa do Drugog svetskog rata, a u isto vreme i dokumentovanu studiju iz oblasti vojne i pomorske strategije.

Kasteks gleda na rat, kao što je već u početku napomenuto, kao na jedinstven napor svih tri vida oružanih snaga, te je i njegovo delo od opšteg interesa ne samo za oficire mornarice, već i za starešine ostalih vidova oružanih snaga. Čitalac će u ovom delu, između ostalog, videti i to kako su rešavani pojedini problemi iz domena ratovodstva uopšte, a posebno iz rata na moru. Pojavom torpeda nastala je velika opasnost za postojeće bojne brodove i krstarice. Ovo dovodi u Francuskoj do stvaranja takozvane Mlade škole (*Jeune école*), koja traži da se stupi izradi ratne flote u vidu mnogobrojnih sitnih jedinica (»*poussière navale*«), koje bi mogle svojom brzinom manevrovanja i torpednim i artiljeriskim naoružanjem nadvladati sve teške i glomazne oklopnače. Pojava avi-

---

ciski planovi, moral i dr.). Peta knjiga — »More protiv kopna« (kod nas prevedena i izdata 1939 godine u dve knjige, »Geca Kon«) uglavnom sadrži razmatranje o blokadama i kombinovanim operacijama pri čemu su obrađeni Dardaneli, Solun, Zapadni front, Baltičko i Crno More, kao i poprište Dalekog Istoka u Prvom svetskom ratu.

---

ona i podmornica još je više ugrozila opstanak teških brodova. U jeku raspravljanja o ovim pitanjima u svim mornaricama u periodu između dva svetska rata, admiral Kasteks je pisao ovo svoje delo. Da bi izbegao efikasno dejstvo savremene avijacije, Kasteks je takođe pobornik sitnih brodova. Umesto bojnih brodova od 30.000 tona, on je za 3 krstarice od po 10.000 tona ili 12 razarača od 2.500 tona ili 20 torpiljerki od po 1.500 tona. Ali mu neki pisci zamjeraju što prelazi čutke preko odgovora na pitanje kako bi se ovako sastavljena ratna flota suprotstavila jednoj floti sa velikim bojnim brodovima i jakom artiljerijom koja bi mogla otvarati vatru sa velikih otstojanja. Međutim, savremeni razvoj vazduhoplovstva i dirigovanih projektila, kao i iskustva iz Drugog svetskog rata, dala su odgovor i na ovakvo pitanje. Prema tome, može se reći da Kasteksovo delo pretstavlja interesantnu i poučnu sintezu Mahana i Mlade škole sa potsticanjem na korisna razmišljanja za budućnost i njene nove uslove.

## PREDGOVOR PISCA

**J**a sam se malo kolebao da li da već sada objavim rezultate svojih skromnih studija o strategiji. Hteo sam da počekam. Izgledalo mi je da bi delo samo moglo nešto dobiti time ako bi se njegova pojava odložila za nekoliko godina, jer bih za to vreme mogao, blagodareći naknadnim razmišljanjima koja bi omogućila ovakva strpljivost, da revidiram svoje stavove i tvrdnje, da ih poboljšam, usavršim i potkrepim još boljom dokumentacijom.

Docnije mi se učinilo da je ovo preimrućstvo manje važno no što je to na prvi pogled izgledalo. Kad se celog života radi na pitanju određenog značaja, i kad se dospe, neumitnim tokom vremena, do blizu pedeset godina stariosti, stavovi su ustaljeni, konsolidovani, i veoma blizu togda dobiju svoj definitivan oblik. Budućnost im može doneti samo male modifikacije i doterivanja minimalnog značaja. Ima tu isto tako i podataka dokumentarne vrednosti. I zbilja, ako čekamo i jedni i drugi će se poboljšati, ali u ograničenoj srazmeri. Suština je stabilizirana, i radiće se samo o neznatnim varijacijama. Približićemo se apsolutnoj istini, očigledno, ali u vrlo ograničenoj meri. Uostalom, mi je nećemo nikada postići. Ova istina je asimptota koja će zauvek ostati nedokučiva.

Pored toga, da li smo zaista sigurni da ćemo imati takvu budućnost koja će omogućiti izrazitije kretanje ka ovom nedokučivom idealu? Zar nismo svi smrtni? Zar

nam stalno ne preti opasnost da nestanemo svakog časa, a da pre toga nismo mogli da realizujemo ono što smo zamislili, nismo izrazili svoju misao, ispunili zadatak koji svaki čovek ima, naime nismo uspeli da svoja razmišljanja i dostignuća pružimo savremenicima i sledbenicima, jednom rečju, nismo kako valja poneli breme dodeljeno našoj generaciji.

Ja sam u krajnjoj analizi došao do zaključka da čekanje znači izlaganje sebe riziku da zbog minimalne i neizvesne koristi, nikad ne dam završnu oformljenost konцепцијама koje smatram dobrim, i da ih tako na neodređeno vreme ostavim u nerešenom i nesređenom stanju. To bi značilo žrtvovati jednu relativno dobru, ali sigurnu stvar, za drugu, sumnjivu i udaljenu, i ostati u stagnaciji i sterilnosti, očekujući prepostavljena usavršavanja, baš kao što se u ratu ostaje neaktivan kad se odluke učine zavisnim od potpunih obaveštenja o neprijatelju. Najzad, to bi značilo rizikovati da se sve izgubi u slučaju svog vlastitog nestanka.

Prema tome, ja sam se odlučio da publikujem nadne stranice.

Ubeden sam da ovo delo sadrži mnogo praznina i nedostataka. Ali ono što me je rukovodilo da požurim, ne zadržavajući se na ovim nedostacima, to je, sem pretvodnih razloga, mišljenje da iznošenje jednog iskrenog ubedjenja, čak i nedovršenog, pogrešnog i za diskusiju, nosi u sebi, uprkos svega, jednu plodnu vrlinu: da se izazovu reakcije, polemike, izmena mišljenja i argumentata. Ukratko, jedan teorijski sudar iz koga mogu proizići nova razjašnjenja. Nikad nije uzaludno pokretanje ideja.

Treba absolutno shvatiti da su ideje koje iznosim striktno lično moje, i da one ne dozvoljavaju da se ma u čemu prejudiciraju mišljenja koja o tim pitanjima može imati odgovorno rukovodstvo naše mornarice.

Bilo mi je stalo, a to je poslednji razlog koji me je gonio na pisanje, da jasno formulišem svoje vlastite koncepције o mnogobrojnim spornim pitanjima u ovom mo-

mentu, kao i da dodirnem druga, dosta delikatna pitanja. Hteo sam da u vezi s tim pitanjima dam pouzdane zakjučke i sasvim iskreno iznesem svoj način mišljenja, smatraljući neophodnim da ne ustuknem pred teškoćama izvesnih problema, ni pred potpunim iznošenjem rešenja koja ti problemi u sebi nose. Tu je, po mom mišljenju, jedan od oblika one poželjne hrabrosti pred odgovornošću koja je toliko hvaljena u teoriji, a čiji su primeri, u praksi, dosta retki.

Svi ovi razlozi i dobre namere, nadam se, zasluživaće izvesnu naklonost čitalaca.

PRVI DEO

UOPŠTE O STRATEGIJI

## GLAVA I

### OPŠTA RAZMATRANJA

**P**re svega, šta je to strategija? Koje je njeni mesto u celokupnosti znanja koja se odnose na vojnu delatnost? To su prethodna pitanja koja treba rešiti, bar onoliko koliko smo to u stanju, da bi se približno znalo o čemu se radi.

Intelektualni ili materijalni činioci koji karakterišu vođenje rata, kao i tehnička sredstva koja oni upotrebljavaju, obično se smatra, zavisno od slučaja, da pripadaju strategiji ili taktici. Ostaje da se odrede osnovne razlike koje postoje između jedne i druge.

Etimologija nam daje prve podatke, istina dosta nejasne. »Strategija« dolazi od grčke reči koja znači »vojni pohod, kampanja«. »Taktika« isto tako dolazi od grčkog prideva »određen, redovan«. Već ovo traganje po starim izvorima očigledno daje približnu ocenu od izvesnog interesa. Strategija bi raspravljala o ratu ili kampanji u potpunosti, jednom rečju o celini koju ona obuhvata u svojoj celokupnosti i u glavnim linijama. Taktika bi značila pojam jasno određenih, pravilnih pokreta, koji se mogu ostvariti samo na bojnom polju (ako su tu izvodljivi), tj. na polju izvršenja. Ona pretstavlja područje pojedinosti, mada je i borba, u kojoj se ona primenjuje, pojedinost od bitnog značaja.

Autori koji su tretirali ovu materiju daju nam, srećom, malo bolja objašnjenja, koja, uostalom, ovim tačnjim određivanjem samo pojačavaju pomenutu razliku.

Krajem XVIII veka, perioda toliko aktivnog u pogledu vojnih ideja, koji je najavljuvao velike nastupajuće promene, Giber (Guibert) je pisao: »*Velika taktika* (La grande tactique) je nauka isključivo glavnokomandujućih, jer je ona rezime i kombinacija svih vojnih znanja«. Ovaj termin »velika taktika«, kojim se vidno označavala strategija (la strategie), upotrebljavao se redovno u to vreme, kada se počelo pokretati mnogo pitanja ove vrste, ne dajući im još uvek savremena svojstva. Raspravljaljalo se o stvarima pre nego što su im se dali nazivi. Zna se da Napoleon nije nikada upotrebio termin »strategija« i da je i on isto tako više voleo termin »velika taktika«, kada se nije služio parafrazom »visoki delovi rata« (»houtes parties de la guerre«), koju je on naročito voleo.

Za nadvojvodu Karla (l'Archiduc Charles): »Strategija je nauka o ratu; ona daje načrt za planove; ona obuhvata i određuje tok vojnih poduhvata; tačnije, ona je nauka glavnokomandujućih«.

Maršal Marmon smatra da je strategija »deo ratne veštine koji se primenjuje na glavne pokrete armija«.

Ako, posle ovakvih shvatanja učesnika ratova Revolucije i Carstva, ispitamo mišljenje njihovih komentatora, naći ćemo još bolje izraženu i istaknutu razliku između strategije i taktike.

»Postoje, kaže Klauzevic, dve aktivnosti apsolutno odvojene: *taktika* i *strategija*. Prva naređuje i usmerava izvršenje borbenih dejstava, dok ih druga međusobno povezuje, da bi se postigli ratni ciljevi«. Ovo dovodi tvorca modernog naučnog pokreta da iznese ove dve skraćene i vrlo izražajne definicije: »*Strategija* je upotreba bitke u ratu; *taktika* je upotreba trupa u borbi«.

Žomini se ne udaljuje mnogo od Klauzevica kad primiče da strategija obuhvata sve ono što se događa na ratištu, dok je taktika način dejstva na bojnom polju.

Tjer (Thiers), nestručnjak, ali se naročito bavio izučavanjem vojnih stvari iz prošlosti, čije je mišljenje takođe interesantno za ovakvo konsultovanje, kaže nam da »strategija treba da izražava plan ratnog pohoda, da jednim potezom obuhvati čitavo ratište, da odredi osnovnu zamisao operacija i da usmerava mase na odlučujuće tačke«.

Maršal Moltke, koji je, po prirodi svojih funkcija u toku ratova XIX veka, bio pozvan da operiše isključivo u strategiskom domenu, izražava svoju koncepciju rečima: »Strategija označava najbolji put koji dovodi do bitke; ona pokazuje *gde i kada* se treba tući. Taktika nas poučava kako da upotrebljavamo različite rodove u borbi, i *kako* se treba tući«.

Savremeniji autori su zadržali ovu razliku. Kapetan Žilber (Gilbert), u svojim *Esejima o vojnoj kritici* (Essais de Critiques militaire), posmatrajući to naročito sa gledišta koncentracije snaga, kaže: »Strategija je veština pokretanja snaga na vojištima, kako bi se one dovele prikupljene na bojno polje, suprotно taktici koja pretstavlja veština koncentracije snaga na odlučujućoj tački na bojnom polju«.

Fon der Golec (von der Goltz) se priključio jednom analognog pojmu: »Strategiju definišemo kao teoriju po kojoj se vode i upravljaju armije, dok je taktika teorija po kojoj se vode i upravljaju trupe«.

Bernardi (Bernhardi) je dao sledeću, potpunu i shvatljivu formulu: »Strategija je veština uvođenja trupa u borbu na odlučujućem pravcu i u najpovoljnijim uslovima«.

Za generala Mordaka (Mordacq), strategija je veština upravljanja armijom na ratištu, a taktika veština vođenja jedne trupne jedinice na zemljištu<sup>1)</sup>.

Kapetan bojnog broda Darije (Darrieus) je proširio ovu koncepciju na pomorski rat: »Izraz strategija, kaže

<sup>1)</sup> *La Stretégie. Historique. Evolution*, Paris, Fournier, 1912, str. 15.

on, značiće otsada ideju priprema za borbu, a reč taktika ideju izvođenja borbe»<sup>2).</sup>

Napokon primetimo da je admirал Mahan postavio granicu između strategije i taktike na mestu i u trenutku kada neprijateljske snage dolaze u dodir.

Dakle, autori koje smo naveli saglasni su, s manjim razlikama, u načinu definisanja strategije i njenog razlikovanja od taktike. Njihove teze proizilaze iz jedne jedinstvene uopšte usvojene teorije.



Međutim postoje otpadnici.

General Bonal (Bonnal), naprimer, u svojim predavanjima održanim u Ratnoj školi 1892—1893 godine, verujući da remizira prethodne definicije, dao je jednu sasvim različitu definiciju u ovim rečima: »Strategija je veština shvatanja, a taktika je nauka izvođenja«.

Italijanski autori, kao što su Bonamiko (Bonamico), Marseli (Marselli), Seki (Sechi), Kortičeli (Corticelli), postavili su sličnu razliku. Seki kaže: »Vođenje pomorskog rata pripada pomorskoj strategiji; izvršenje strategiskih konceptacija je povereno logistici kada neprijatelj nije prisutan, a taktici kada treba da zagrmi top... Prema tome, možemo reći da je strategija mozak koji misli, a logistika i taktika ruke koje delaju«<sup>3).</sup>

Kapetan bojnog broda Loran (Laurent) nedavno je prihvatio ovu ideju. Za njega »pod strategijom se podrazumeva sve ono što određuje zamisao i opšte vođenje operacija. Pod taktikom se podrazumeva sve ono što je u vezi sa izvršenjem«<sup>4).</sup>

<sup>2)</sup> *La guerre sur mer*, Paris, Challamel, 1907, str. 11.

<sup>3)</sup> *Elementi di arte militare marittima*, Livourne, Giusti, 1905, tom I, str. 74.

<sup>4)</sup> *Introduction aux études de stratégie*, Paris, Challamel, 1927, str. 5.

Iz toga odmah proizilazi jedan značajan zaključak koji je suprotan uobičajeno prihvaćenim idejama.

»Na svim stepenima vojne hijerarhije, svako je u isto vreme komandant i potčinjeni. Onaj koji u svojstvu komandanta stvara koncepciju jedne operacije bavi se strategijom, a onaj koji u svojstvu potčinjenoga izvršava primljena naređenja bavi se taktikom.

Marseli misli isto: »Strategija, piše on, nije žena kraljevskog roda koja mora biti verenica samo glavnokomandujućeg, jer svaki vojni starešina koji komanduje vodom, primenjuje, ili bar treba da primenjuje, svoju strategiju srazmernu akciji koju izvodi. I Seki tim povodom dodaje da se vojnim studijama prvenstveno treba posvetiti u mladosti, u doba kad duh još ima potrebnu elastičnost.

Ja ne verujem da bi ova nova teza mogla biti održiva.

Dvostranost svakoga stareštine u pogledu strategije i taktike ne može se ni u kom slučaju odmah tako jednoставno uočiti. Jedno lice, kao zainteresovan komandant, zaista se bavi strategijom (na nov način) kada vrši shvatanje zadatka, ali budući da je ono obavezno da u svojim naređenjima predviđi mere za njegovo izvršenje, ono se bavi takođe i taktikom (opet na nov način). Isto tako, ako se kao potčinjeni bavi taktikom pri izvršavanju, ona nužno mora shvatiti, takođe, *vlastite akcije* koje izvršava, tj. baviti se i strategijom. Ova razlika suviše je suptilna da bi se mogla dopustiti u praksi.

Otuda, ne preostaje ništa drugo po ovoj specijalnoj koncepciji, sem da se svaki, na svim stepenima komandovanja, bavi u isto vreme strategijom i taktikom. Vrhovni komandant, razmatrajući mere za izvršenje zadataka, bavi se taktikom, a artiljeriski brodski oficir, organizujući upravu vatrom u posebnom slučaju, bavio bi se strategijom. Ideja je originalna. Strategije bi bilo svugde, na svim stepenima. Ona bi se mešala sa samim ratom, u celini. Bilo bi nemoguće izolovati je, smatrati je kao da upravlja nekim posebnim operacijama. Tu ne bi više bilo »strategiskih operacija«; sva vojnička delat-

nost bila bi dostoјна ovog svojstva. Štaviš, tu ne bi više bilo strategije ili nestategije, jer bi sve to regulisala prva od ovih dveju grana<sup>5)</sup>.

Pisci druge kategorije, međutim, zadržavaju između strategije i taktike izvesnu razliku. Ako zamislimo razne stepene komandovanja postavljane vertikalno da bi geometrijski lakše pretstavili ove pojmove, zapazićemo da pisci, koje smo naveli, na prvom mestu smatraju da je strategija pre stvar viših hijerarhiskih stepena, a taktika stvar nižih elemenata. Oni razdvajaju strategiju od taktike u horizontalnom smislu. Unutar svake od strategiskih i taktičkih oblasti, operacije zadržavaju svoje jedinstvo, svoju konцепцију i svoje izvršenje, budući da nikada nisu odvojene jedna od druge.

Suprotno tome, pristalice drugog mišljenja polove sve stepene jednom vertikalnom linijom koja pretstavlja granicu između strategije i taktike. Strategija ili konцепцијa je levo; taktika ili izvršenje je desno. Odatle rezultira da će za jednu određenu operaciju, preduzetu od strane jednog stepena, konцепцијa ostati odvojena od izvršenja, lišena svoje baze, svoje suštine, forme koju ona dobija u primeni, u životu. Čitav levi domen, strategija ili konцепцијa, nije ništa drugo do zbirka teoriskih principa i gomila apstraktnih, nejasnih, očigledno lako formulisanih propisa, ali koji pretstavljaju običnu duhovnu razonodu, bez veze sa realnim, konkretnim, sa svim onim što bi joj dalo snage i moći.

Dakle, ja se ne bih mogao uvrstiti u pristalice ovog shvatanja vertikalne podele između strategije i taktike. Po mome, uzalud su oni prigovarali drugoj podeli, koja strategiju smatra kao polje dejstva viših ešelona, da bi time uzvisili taj naziv na štetu taktike. Od toga nema ništa. Tu nema uzvišenosti reči ili funkcija između stratega i taktičara više nego što je ima između lekara i

<sup>5)</sup> To je zaista mišljenje Kortićelija, koji u svom *Manuale di Organica* (Turin, Bertolero, 1900) smatra da strategija nije deo vojne nauke nego više njena sinteza.

finansijera, arhitekte i advokata, industrijalca i službenika. I jedan i drugi obično se kreću po uporednim sektorima podjednako interesantnim i zonama aktivnosti u kojima je podjednako neophodno dejstvovati. Bez dobre strategije i najbolja taktika slabo koristi, bez taktičke nadmoćnosti i najbolja strategija je slaba.

\*  
\*      \*

Ja se, više nego iko, plašim ovih vizantiskih sporenja oko definicija i ove sitničave diskusije koja mestimično miriše na neplodnu skolastiku Srednjeg veka i cepidlačenje Molijerovih lekara. Ako sam gore spomenuo teze i koncepcije vojnih autora, koje se odnose na strategiju, to sam učinio s jedinom i obaveznom težnjom da se rasvetle premise (postavke) sadržine i da se definiše cilj ispitivanja koja će uslediti. Ali ja hitam da zaključim ovaj uvod jednim pouzdanim zaključkom.

Što se mene tiče, ja ostajem veran sistemu »horizontalne podele«, tradiciji koja reguliše usvajanje ova dva termina strategije i taktike, a koji prihvata većina pisaca koje smo naveli. Zaista, u ovoj materiji je stvorena jedna vrsta običajnog prava, i prava upotrebe, protiv kojih se ne bi moglo ići a da se sve beskorisno ne uzdrma. Sam rečnik nije ih se mogao brzo osloboditi, a oni koji vole da se pozivaju na dokument ovakve vrste koji je oslobođen svih sličnih raspri naći će u pronicljivom Larusu (Larousse) sledeću definiciju o strategiji: »Skup priprema ili mera preduzetih da se dovede vojska pred neprijatelja«. A on podrazumeva da oblast taktike počinje otada.

Za mene, strategija je samo opšte vođenje operacija, najviša veština komandanata izvesne hijerarhičke uzdignutosti i štabova koji su im u službi. Strategija priprema bojeve, stara se da do njih dođe u najboljim uslovima i da im omogući postizanje najvećih rezultata. Ona ih međusobno povezuje, njima vlada i usklađuje ih da bi ih

održala na svojoj liniji vodilji, koju je ona utvrdila i koju prilagođava događajima. Strategija daje opštu ideju po kojoj je rat vođen, a kojem ona doprinosi sve. Ona vodi taktiku, prepustajući joj slobodno mesto čim je njen čas stigao.

Strategija i pre i posle borbe, taktika za vreme borbe, čim oruđa počnu da dejstvuju pa sve dok ne prestanu, takva je formula kojoj se ja pridružujem.

\* \* \*

Razume se da granice strategije nisu tako jasno određene kako bi se to moglo shvatiti prema teoriji. Iako je njih relativno lako obeležiti u jednoj ovakvoj studiji, iako one tada pružaju izvesne prednosti i za ispitivanje i za izlaganje sadrzine, praksa nam ipak ne daje jedno apsolutno rešenje.

S jedne strane, strategija je bliska politici, kao što ćemo to kasnije videti. Ona ima s njom prisne i isprepletene veze; ona zadire u nju dubokim korenima; takvi poduhvati imaju toliko mnogo crta koje su pola strategiske pola političke prirode, koje stvaraju između ove dve vrste aktivnosti jedan neutralni pojas koji pripada u isto vreme i jednoj i drugoj, i u kome ih je nemoguće razdvojiti. Tu između njih dveju postoji neprekidno objašnjanje.

S druge strane, strategija je sused s taktikom, ali horizontalna granica koju smo postavili između njih dve samo je simbolična i stvarno ne bi smela biti kruta. Ona nije nepropustljiva, te se može lako prelaziti. U teoriji, taktika treba da počne samo u momentu kada se ispalii prvi topovski hitac ili prvi torpedo. Međutim, može li joj se oduzeti čitav period prethodnih pokreta za borbu pod izgovorom da oni još pripadaju strategiji? Nikada se nije išlo dotle, i treba prihvatići da je momenat »dodira«, kako ga je definisao admiral Mahan, pre onaj posle koga je

blizina takva da je sudar neizbežan. Čak se odobrava, jednom vrstom prećutnog sporazuma, da se taktici ostave, takve operacije kao što su izviđanje ili plovidba pomorskih snaga, koje bi, po strogom merilu, trebalo da predstavlja strategiju. Postoji ovde još jedna neutralna zona spornog vlasništva između strategije i taktike na koju one polažu pravo s više ili manje osnova, a koja predstavlja više teren susreta i spajanja nego granicu koja ih odvaja. Komandant izvesnog određenog stepena može delovati podjednako i naizmence i u oblasti strategije i u oblasti taktike.

Ukratko, strategija je kao sunčev spektar. Ona ima infracrvene zrake, koji ulaze u oblast politike, i ultravijetne koji predstavljaju oblast taktike. I kao što se spektar vezuje u svojim nevidljivim delovima neprimetnom postepenošću tako se isto i strategija pridružuje politici i taktici gubeći se postupno da bi se stopila s njima. Tako politika, strategija i taktika obrazuju jednu celinu, jednu potpunu zajednicu, dobro sjedinjenu, a nikako jedno trojstvo s jasno odvojenim delovima.

Uostalom, karakteristike modernog pomorskog rata, koje su posledice pojave novih oruđa, kao što su podmornice i avijacija, duboko su izmenile granicu strategije i taktike u korist druge, naglašavajući, s druge strane, neodređenu prirodu prvobitne granice.



Nekad, u određenoj oblasti, interes taktike bio je ograničen na tačke na kojima je bilo moguće susresti površinskog neprijatelja. Pošto je ovaj, iz opravdanih razloga, prirodno, težio da se koncentriše, a njegov je protivnik postupio na isti način, posledica ovog duplog zgušnjavanja bila je smanjenje mogućnosti spajanja, a kroz to i broja zona sudara. Između ovih čisto taktičkih područja, koja su kao ostrvca posejana tu i tamo na

prostranstvu koje je zahvaćeno ratom, isticale su se vrlo prostrane »beline« na kojima su dejstva oruđa prestajala i koja su bila oblast specijalno rezervisana za strategiju.

Protivnici nisu mogli nikako drugačije dejstvovati i zamisliti jedan borbeni poredak svojih snaga koji bi pri tom pokrivaо more. Posledica ovog rasturanja bila je da su brodovi, tako razbacani, bili izloženi sigurnoj propasti, a da se nisu mogli boriti za dobitak u vremenu u toku povlaчењa kako bi izbegli uništenje.

Između ostalog, od pojave motora nezavisnog od vetra, razmatranja o akcionom radijusu i snabdevanja pojavljuju se kao ograničenja za svaku zaraćenu stranu, zavisno od njenog geografskog položaja, u prostoru u kojem joj je moguće da ispolji svoju snagu.

Ovakav izgled nekadašnjeg pomorskog rata čini se, na prvi pogled, da se odnosi samo na organizovane snage (*les forces organisées*) i da ga ne primenjuju snage upotrebljene za napad na pomorske komunikacije. Pojedinačno i rastureno dejstvo gusarskih lađa počivalo je obično na različitim principima i odlikovalo se rastresitošću i velikim prostranstvom zone zahvaćene njihovim poduhvatima. Tako je bilo sve dok su one ugrožavale protivnika koji se ograničio, u zaštiti svoje trgovačke flote, na obično neefikasan metod slobodne plovidbe i patroliranja po putevima ili važnim oblastima: dodiri između protivničkih jedinica, ratnih ili trgovačkih, bili su dakle vrlo česti. Ali kada je nužna potreba za ozbiljnim protivmerama doveila do praćenja konvoja, našli su se u sličnoj situaciji kao i organizovane snage. Gusarski brodovi su morali ili da se predaju sudbini i budu u potpunosti razbijeni ili da se sami skupe u grupe da bi napadali i opstali. Dakle, tečna i prostrana površina mora na kojoj su se odigravali taktički sudari zgusnula se kao oblačina u nekoliko retkih jezgara.

Napokon, od primene pare gusarski brodovi bili su, možda više nego organizovane snage, sputane razlozima snabdevanja.

Podmornice se nalaze, u pogledu onoga što smo upravo pokazali, u sasvim drugačijoj situaciji. One mogu da se rasture bez rizika. One se ne plaše izolovanosti i mogu biti prepuštene same sebi. Njihova nevidljivost i vrlo velika verovatnoća da nađu skoro sigurno sklonište u morskim dubinama, dozvoljava im da bez suviše straha gledaju u lice protivofanzivi koja je bila smrtna presuda površinskim jedinicama ostavljenim svojim sopstvenim sredstvima. Čak i u ronećem položaju one su vrlo snažne i raspolažu oruđem strašnog dejstva. Između ostalog, podmornice manje zavise od snabdevanja nego površinsko brodovlje; njihov vrlo veliki akcioni radijus dozvoljava im duga krstarenja i znatno uvećava polje njihovih akcija<sup>6)</sup>.

Ova dva svojstva čine da su mnoga dejstva i mnoge zone zabranjene za površinski brod dostupne podmornici, koja nema nikakvih razloga da se sistematski prikupi u zbijene grupe zauzimajući samo jednu malu površinu područja na kome se odvijaju neprijateljstva. Ona će ići hrabro sama skoro svuda. Zaista, ona neće moći, kao ni jedinice ostalih kategorija, zavladati morem; ovaj problem, s obzirom na ograničeni broj podmornica, takođe je ne-rešljiv kako za njih tako i za druge brodove. Ali ona će ipak pri svemu tome biti na umu protivnika, jer, u očima ovoga, njena nevidljivost daje joj svojstvo da bude prisutna na svakom mestu. Na taj način ovaj protivnik je obavezan da predvidi stalne mere protiv podmornica, kao da se na svakoj milji nalazi po jedna.

Budući da je situacija očigledno ista za svaku zaraćenu stranu, jedna i druga konačno će morati da se odnose kao da rat nije više ograničen na nekoliko zona i kao da se proširio u pogledu površine.

<sup>6)</sup> U tom pogledu, nemački gusarski brodovi *Moewe*, *Wolf* i *Seeadler* — brodovi koji poseduju vrlo veliki akcioni radijus, pokazali su se kao jedna etapa između površinskog gusarskog broda na paru i podmornice.

Uticaj avijacije, u istom smislu, bez ikakve sumnje je manje vidljiv, ali je on ipak realan. Zaista, postoji mogućnost da se vidi neprijateljska avijacija, onda kad se ne bi mogle primetiti podmornice. Ali, ovde utiče jedan drugi faktor: krajnja pokretljivost ove avijacije i iznenadnost njenih intervencija. Ako se želi da se protiv nje vodi borba istim sredstvima, onda će rad braniočeve avijacije biti otežan vremenom koje joj je potrebno da uzleti i da uzme potrebnu visinu. S druge strane, ovi defanzivni elementi ne mogu misliti da stalno vladaju vazduhom. Vazdušni napad će imati dakle jasne izglede da tuče kao maljem. Ovo ratno sredstvo ima svojstvene osobine. Brzina dejstva avijacije, u odlasku kao i u povratku, deluje kao i mogućnost ronjenja podmornice, mada u manjem stepenu, da bi dozvolila izvršenje dotada spričenih odbranbenih operacija površinskim jedinicama postavljenim u slične uslove izolovanosti i osetljivosti.

Pored ostalog, avijacija otvara jedno novo i nepoznato polje mogućnostima dejstva. Zahvaljujući njoj, može se izvršiti napad na tačke u unutrašnjosti zemlje (arsenale, vazduhoplovne centre, važne komunikacije, gradske centre, itd.). Isto tako, može se napadati, bombom ili torpedom, flota smeštena u utvrđenoj bazi, koja se tamо dosada nalazila zaklonjena od dejstva površinskih ili podmorničkih snaga. Vidi se da se za vazduhoplovstvo tu pojavljuje posebno vojište, koje se prostire i preko morskih obala. Uostalom, ono je dvojno, zato što je pristupačno obojici protivnika. Odbrana, kao i napad, mora to da ima na umu.

Ukratko, pod uticajem novih borbenih sredstava došlo je do proširenja u prostoru glavne ratne radnje, borbe, koliko zbog povećanja gustine operacije na samom moru, u pogledu podmornica i avijacije, toliko i zbog dodavanja ovoj oblasti jednog kopnenog područja koje pripada avijaciji.

\*

Ova relativna promena u uslovima prostora praćena je jednom drugom, relativnom u uslovima vremena.

U vreme isključivo površinskih flota, geografska lokalizacija tačaka ili oblasti sudara dovodila je do odgovarajućeg razmaka perioda borbi. Neprijatelj se nije sretao svako jutro. Između dva sukoba katkada je prolazilo dugo vremena potrebnog za pripremu novih borbenih poduhvata. Izviđanje je kao vekovni postupak onemogućavalo iznenađenje i žurbu u donošenju odluka. Ono je davalо osećaj bezbednosti, »sigurnost snaga«. Ono je onemogućavalo da se dođe u škripac preuranjenim protivdejstvom. Nije se moglo ništa neposredno pojaviti. U taktičkom pogledu, bilo je zatišja i momenata duševnog odmora.

Za flotu smeštenu u prikladno branjenom sidrištu bilo je čak vremena potpunog zastoja u toku koga joj je bilo omogućeno da izvrši opravke i da se odmori u potpunom miru i spokojstvu.

Sve je to izmenjeno. Podmornica poseduje mogućnost stalnog dejstva, bar po shvatanju njenih protivnika, a što je jedino i važno. Može se i mora očekivati njena pojave svugde i u svakom momentu. U slučaju njene pojave i stvarne prisutnosti trebaće momentano, za nekoliko sekundi, reagirati s obzirom na ozbiljne opasnosti pri upotrebi njenog naoružanja. Treba neprestano imati na umu protivdejstvo i manevar i biti spreman za njihovu što bržu upotrebu, a usto se ne sme ni za jedan trenutak prepustiti varljivom osećanju tištine. U pogledu avijacije, bar na izvesnim sektorima, ta pojавa imaće isti značaj, iako će biti manjeg obima, zbog malo više izgubljenog vremena od strane napadača pri raspoznavanju ciljeva.

Ove nove opasnosti zahtevaju, osim nekadašnjeg izviđanja, još i mere zaštite, zasnovane bilo na pokretu (cik-cak, vijuganje, itd.), bilo na prisustvu specijalnih jedinica koje okružuju i obezbeđuju ugrožene brodove. Bitni karakter ove zaštite je upravo u tome da bude *neprekidna*, kao što je i opasnost koju ona teži da izbegne.

Napokon, periodi potpunog mira u sidrištu, u zoni efikasnog dejstva neprijateljskih aviona, očigledno su

samo jedna daleka uspomena. Ta mesta neće nikada biti potpuno slobodna od doleta neprijateljskih aviona.

Dakle, širenje borbe u vremenu, kao i u prostoru, neosporna je činjenica. U svakom momentu, kao i na svakom mestu, čovek će se nalaziti u rejonu dejstva oružja i taktičkih odluka. Linija razgraničenja, uostalom uvek nedovoljno izražena, koja je odvajala strategiju od taktike, znatno se pomera u korist druge. Ako još uvek smatramo, prožeti starom navikom, da se polje strategije proteže do momenta i mesta gde dolazi do značajnih sudara površinskih snaga, treba priznati da je ovo polje prilično osvojeno i nagriženo taktičkim latentnim, stalnim i velikim brigama o odgovarajućim posledicama. Izvršioci na moru osećaće ih stalno na sebi; oni će imati neprekidno razloga da deluju u ovom pravcu. Samo će komandanti vrlo velikih grupacija na kopnu, naprimjer, komandanti vojišta, to izbeći i ostaće u strategiskom domenu.

Danas rat na kopnu pokazuje iste crte, bar u oblastima čije su geografske dimenzije male u odnosu na upotrebljene efektive, kao što je to slučaj s našom istočnom granicom. Negda, kao i do kraja XIX veka, bitke su bile odvojene znatnim vremenskim i prostornim intervalima, stvarnim carstvom strategije, i u toku kojih je katkada dolazilo, kao na moru, do potpunog gubljenja dodira sa neprijateljem. Rat od 1914 godine daje nam jedan prizor sasvim različit. On nam je pokazao dve strane u stalmom dodiru, od Severnom Mora do Švajcarske, i to od prvog do poslednjeg dana. Od početka do kraja ovog sukoba nisu postojali ni jedno mesto i ni jedan momenat gde je dejstvo oružja prestajalo da se oseća. Borba, kao taktički fenomen, odvijala se svugde i neprekidno. Novim običajem, koji je donekle za diskusiju ali koji je nametnut ranijim nepoznavanjem stanja stvari, ime »bitka« je sačuvano za faze najveće delatnosti izražene u operacijama. Tako se ponovo vraćamo na stari pojam bitaka odvojenih u vremenu i prostoru (verdenska bitka, bitka na Somi, itd.). Ali to je tada bila čista fikcija.

Između ovih bitaka, u periodima tzv. »zatišja«, nastavljala se žestoka borba, koja je stajala svakog dana i jednu i drugu stranu po više hiljada ljudi. U vezi s tim čak i novi rečnik je imao manjkavosti: »bitka« za Francusku trajala je četiri meseca i obuhvatala je front dodira na gotovo čitavom njegovom prostiranju.

Dakle, ovde se isto tako konstatiše širenje borbe u prostoru i vremenu i zalaženje taktike u strategiju.

»Ogromno protezanje frontova dejstva, kaže pukovnik Difur (Duffour), prenošenje borbe u vazduh bez ograničenja, rastuća važnost nevojničkih ciljeva, posledice totalnog rata, svi ovi fenomeni su najuže podvrgli strategiju taktici i ogromno proširili domen bitke. Otsada se bitačna prostorija ne dâ više ograničiti; ona je svugde; bitka više nije lokalna i privremena drama; ona narasta, ona traje«<sup>7)</sup>.

\*

\*       \*       \*

U jednom drugom smislu, treba zabeležiti da su izvesni autori težili za osetnim proširenjem okvira pomorske strategije. Posebno je admirал Mahan insistirao na sledećoj vrlo širokoj definiciji: »Pomorska strategija ima za cilj da stvori, da favorizuje, da uveća, kako za vreme mira tako i za vreme rata, pomorsku snagu jedne zemlje.<sup>8)</sup>

Tako vidimo pojavu pojma »mirnodopske strategije«, koja obuhvata sve mere koje je moguće preduzeti u tom periodu da bi se povećale snage mornarice. Ne bi se moglo poricati da, u širem smislu, ove mere pripadaju strategiji, jer one imaju za posledicu, prema rečima Bernardija, da dovedu do borbe u najpovoljnijim uslovima.

<sup>7)</sup> Colonel Dufour, *Conférences de stratégie*, Centre des Hautes Etudes Militaires, 1927.

<sup>8)</sup> Uticaj pomorske moći na istoriju. (U originalu The Influence of Sea Power upon History 1660—1783 by A. T. Malan. — Prim. red.).

Ovakve se mere u prvom planu odnose na mornaricu, a što će reći na sticanje, stvaranje, razvoj i organizaciju pomorskih baza. Engleska je u tome dala mnogo sjajnih primera tako da je potrebno na tome nastojati: Kipar, Egipat, Aden, Vei Haj Vej (Wei-Hai-Vei), a i tolike druge tačke, zauzete u vreme mira iz pomorskih razloga, to dovoljno pokazuju.

Takođe je sigurno da su uređivanje Rozita, (Rosyth) pre rata 1914 godine, ili osnivanje Singapura posle ovog rata bila strategiska dela po svojoj suštini. Francuska s Bizertom, Nemačka s Kiao Ču (Kiao-Tcheou), Sjedinjene Američke Države sa Havajskim Ostrvima nisu postupile drugačije.

Ovo shvatanje usađeno u američku mornaricu od admirala Mahana, pustilo je u njoj duboke korene. Ja ne uzimam za dokaz samo predavanje admirala Šofilda (Schofield) pretstavnicima štampe svoje zemlje za vreme američkih manevara od 1924 godine, predavanje u kome je ovaj visoki oficir široko razvijao temu o strategiji za vreme mira. Naravno, on je tu, kao i Mahan, uvrstio sve ono što se tiče pomorskih baza, zatim sve ono što se tiče nove izgradnje, stvaranja materijalne moći flote. Napokon, on je tu dodao jedan zajedljiv detalj koji se odnosio na međunarodne konferencije, pošto se smatralo da one besumnje pružaju mogućnost obuzdavanja poleta jednoga suparnika koji je sputan ugovorom, kao i mogućnost potpunog razoružanja onih koji ne znaju da se branе za zelenim stolom. Vašingtonska konferencija, od 1922, učvrstila nas je u tom uverenju. Mi sada znamo, a bilo bi neoprostivo zaboraviti, da konferencije za razoružanje ili neke druge, mogu pretstavljati, u slučaju potrebe, deo strategije naših suparnika ili protivnika.<sup>9)</sup>

Bekon (Bacon) u svom delu *Some notes on Naval strategy* (Neke beleške o pomorskoj strategiji) deli stra-

<sup>9)</sup> To je isto kao i mnoga ženevska naklapanja (Društvo naroda) koja skrivaju ozbiljne opasnosti za Francusku, kojima treba pokloniti krajnju pažnju i protiv kojih se treba odlučno boriti.

tegiju na strategiju u miru, koja priprema rat, i strategiju u ratu, koja ga vodi.

U malom delu nazvanom: *The Art of Naval Warfare* (Veština pomorskog ratovanja)<sup>10)</sup>, engleski admiral ser Ciprijan Bridž (Cyprian Bridge) dugo se zadržao na onome što on takođe zove »strategija u miru«. On stavlja u ovaj pododeljak mnogobrojne i raznovrsne mere, kao što su: uprošćavanje administracije; izrada pomorskih programa i karakteristika brodovlja; organizacija snabdevanja; stvaranje pomorskih baza; rad službi; obučavanje osoblja; izrađivanje operacijskih planova; organizacija službe obaveštavanja i mobilizacije. Vidi se da to pretstavlja čitavu pripremu odgovarajućeg rata. »Dejstvo strategije ne prestaje nikada«, kaže admiral Ciprijan Bridž, i on time utiče na znatan razvoj pomorske moći Sjedinjenih Američkih Država, koje međutim nisu učestvovali ni u kakvom ratu od svog Građanskog rata.

Predviđanja ove vrste čine, bolje rečeno, pomorsku politiku. Njihov se delokrug prosto graniči s delokrugom politike. Mi smo ovde, u osnovi, u »infracrvenom« sektoru strategije o kome smo malopre govorili.



Da bi postigla svoje ciljeve, da bi svoje operacije dobro vodila, strategija koristi dve vrste elemenata. Ona bazira svoju konцепцију na principima, a ostvaruje njeno izvršenje u postupcima.

Principi strategije čine skup istina, uostalom dosta očiglednih, koje su proizišle iz iskustava prošlosti i odnosa uzroka i posledica koji su se mogli uočiti u različitim pojavama vojne aktivnosti kroz vekove. Principi su nezavisni od instrumenata dejstva, a prema tome i od dva promenljiva faktora, vremena i mesta, od kojih zavise oruđa.

<sup>10)</sup> Londres, Smith, Elder and Co, 1907.

To je glavni i stalni ili približno stalni deo doktrine, jer je dosta teško utvrditi strogu nepromenljivost bilo čega na ovom svetu, naročito u ljudskim poslovima. Kvanti-tativno, ovo stećeno saznanje je uostalom površno. Brzo je u njemu došlo do obrta. Ono se ograničava na nekoliko glavnih pravila dejstva, na nekoliko pojmove zdravog razuma koji mogu da služe kao linija vodilja celine.

Postupci su sredstva, uputstva za upotrebu, tehnički faktori koji se koriste da bi se primenili principi. Njihovo izučavanje pretstavlja naročit interes, jer bez postupka, princip ostaje u filozofskom stanju, u verbalnom stadiju bez konkretnog ostvarenja, gola tvrdnja bez žive i opipljive forme, jednom rečju mrtva stvar. Sva poteškoća rešavanja vojnih problema sastoji se u tome da se tačno, zahvaljujući jednom pogodnom postupku, na zadovoljavajući način primene principi u jednom posebnom slučaju. A postupak je tako tesno uslovljen ovom materijom da dovodi ponekad do kombinacija koje izgledaju osrednje u pogledu principa, teorije i veštine, ali koje se ne mogu izbeći pri takvom nivou tehnike i pri takvim okolnostima u kojima se nalazimo. Koncepcija treba da se uskladi s ovim činjenicama. »Čim pozitivni elementi stupe u dejstvo, koncepcija se svodi na elemente koji su sve manje veštački. Napredak u naoružanju naročito sužava granice u kojima se može kretati koncepcija... Koncepcija postoji samo u svojoj povezanosti s izvršenjem«.<sup>11)</sup> Ovu poteškoću, baš nezgodnu, mnogi ljudi izbegavaju u domenu strategije, prečutujući postupak i mudro se zaklanjajući iza frazerskog izlaganja principa.

Strategiski postupci očigledno zavise od oruđa, a prema tome i od vremena i sredine. Oni zavise od sredine i ovu istinu treba stalno imati na umu pri pokušajima da se izvesni principi kopnenog rata primene na pomorski rat. Oni zavise od vremena, i to će nas dovesti do toga

<sup>11)</sup> Général Debeney, *Le Chef* (starešina), Centre des Hautes Études Militaires, 1925.

da za našu upotrebu prihvatimo samo one sisteme koji su nekad dali dobre rezultate. Mi smo ovde u jednom veoma promenljivom domenu. Zaista, strategiski postupci manje zavise od promene naoružanja nego taktički. Oni se manje modificiraju. To su, prema jednom dosta srećnom terminu, »urazumljene varijacije«. To su funkcije vremena s malim koeficijentima. Ali napokon oni se ipak menjaju, a ovu činjenicu ne treba nikad izgubiti iz vida.

Najzad, strategija je, kao široko područje koje je sastavljeno od zbira principa i postupka, i sama promenljiva, pošto nijedan od njenih delova nije stalan. Iz ovoga se vidi šta se može misliti o dogmi nepromenljivosti strategije, koja je nekad imala pristalice. Besumnje, oni koji su to branili videli su samo jedan aspekt pitanja i nisu prelazili oblast principa. S druge strane, vera u ovu lažnu stalnost bila je tako »mek jastuk za pametnu glavu«; ona je tada dobro pogodovala liniji manjeg otpora koja je tako prirodna kod čoveka te se ne treba čuditi što je imala pristalica. »Krajnje uopštavanje principa strategije utiče na *lenjost duhova*. Oni se time vraćaju na očigledne i u neku ruku večne istine, da bi ostvarili dobar utisak kad god im to bude potrebno«.<sup>12)</sup>

Uzmimo jedan primer. Mnogo se hvalila spokojna stalnost i pobedonosna nepromenljivost engleske strategije, strategije u isto vreme političke i vojne, koja joj je omogućila, u toku istorije, briljantne i neprekidne uspehe nad narodima Španije, Francuske ili Nemačke, koji su ugrožavali evropsku ravnotežu i u isto vreme britansku pomorsku prevlast. Poznate su vanredne karakteristike ove strategije. Ona se uvek sastojala u tome da stvara kontinentalne smetnje onome koji je narušavao ravnotežu; da odvraća time njegovu pažnju; da ga na taj način pri-

<sup>12)</sup> Commandant Z. et H. Montéchant, *Essai de Stratégie Navale*, str. 6. Ovaj pasus u knjizi, uostalom, pretstavlja, kao što ćemo to videti, jedan od retkih razložnih pogleda u ovoj knjizi.

(Vidi *Tvorci moderne strategije* od Erla, str. 575, prvi red odozgo. — Prim red.).

morava na veliki materijalni napor na kopnu smanjujući utoliko mogućnost njegovog pomorskog dejstva; da ga izbacuje s mora i da kida njegove pomorske komunikacije.

Šta ostaje od ove strategije u sadašnjoj situaciji, u uslovima novih oruđa i novih činjenica?

Jedan moderan pomorski rival pojavio se na horizontu: Sjedinjene Američke Države. Protiv njega je metod kontinentalne diverzije potpuno neizvodljiv. On nema čega da se plaši za svoje kopnene granice, gde baš Kanada ima velike zajedničke interese s njim. Prema Sjedinjenim Američkim Državama treba pribeti, kao u Vašingtonu 1922 i Ženevi 1927 godine, slabom i nesigurnom sistemu konferencija o ograničenju naoružanja.

Kopneni materijalni napor nacije koja je ugrožena od Engleske ne nalazi se više obavezno van pomorskog suparništva, jer jedno novo borbeno sredstvo, avion, može poslužiti u isto vreme i za rat na kopnu i za rat na moru. Sredstva koja protivnik ulaže u svoju avijaciju da bi povećao svoju kopnenu snagu mogla bi biti u punoj meri korišćena u pomorskoj borbi i modificirati odnos koji rezultira iz ravnoteže samih površinskih snaga.

Zbrisati neprijatelja sa mora? Evo jedne formule koja je delom postala bezvredna pojmom podmornice, koja je u mogućnosti da dejstvuje, koju je nemoguće proterati uprkos prevlasti površinskih snaga.

Što se tiče pomorskih komunikacija, one prestaju da imaju odgovarajući interes kada se radi o protivniku kao što je Rusija, oslonjena na aziske mase, blok koji preti Engleskoj a koji ne zavisi od pomorskih puteva, pošto ima sve što mu treba i živi od svojih vlastitih izvora. Protiv njega treba dejstvovati na kopnu, bilo posredovanjem stranih najamnika, bilo svojim vlastitim armijama, uprkos od predaka nasleđenom užasu koji inspiriše ova pilula koja se morala progutati u doba Wellingtona (Wellington) i za vreme rata od 1914 godine.

Nadživeti rivala ili neprijatelja protiv kojih su stari metodi nemogući; nadmoćnost plovećih snaga smanjena

i čak ugrožena narastajućom ulogom vazduhoplovstva i kopnenih snaga; nove i značajne mere protiv ovih nekad nepoznatih opasnosti, koje predstavljaju avion i podmornica, to su nepisani uslovi sadašnjeg problema koji se postavlja pred Engleze. Otuda osećanje nelagodnosti, straha, neprijatnosti koje se manifestuje kod mnogih među njima. Zaista takva osećanja mogu samo da se rode u glavama onih koji su verovali u stalnu vrednost izvesne strategije i koji se danas bude pred očiglednom konstatacijom njene preživljenosti i pred imperativnom potrebom njenog preobražaja.

Da bi se izbegao jedan takav slučaj, i teške nezgode, treba nastojati da se čovek ne uspava u takvoj obmani, da se stalno i brižljivo vodi računa o evoluciji strategije, a posebno njenih postupaka. Razmatrajući neko pitanje u svetlosti istorije analognih slučajeva, pošto se uoči najbolji način na koji se ono može tretirati i izgradi deo doktrine koji se odnosi na njega, neophodno je da se upitamo da li zaključak još važi u naše vreme i u čemu ga treba izmeniti da bi se vodilo računa o uticaju novih borbenih sredstava kao i onih čija se upotreba predviđa u bliskoj budućnosti. Potrebno je svako strategisko pitanje »uskladiti« s momentom, reagirajući time protiv ove »lenjosti duha« za koju je strategija pogodan teren. Bez ove obazrivosti ne može se napraviti korisno delo, i zato što je strategija bila zaboravljena i prikrivena, a naročito posle skorih i senzacionalnih promena u ratnom materijalu, mnoga njena gledišta koja su se pojavila poslednjih godina imala su samo ograničen i zadocnio domet. Ona su se zadržala na lakom deklamatorskom i manje bitnom terenu stalnih principa i formula, dok je sve oko njih silno evoluiralo tražeći nova gledišta i neobjavljene primene.

\*

\* \* \*

*Da li je strategija veština ili nauka? Lepo pitanje za one koji imaju mentalitet »plavih« i »zelenih« Vizanti-*

naca\*) i za one koji imaju vremena na odmet. Ali, kako su mnogi od njih o tomé nadugačko i naširoko govorili, ja ne mogu sebi dozvoliti da ga se ne dotaknem usput.

Ja lično verujem da je strategija veština kao što je to i sam rat koji je samo njena jedna strana. Izraz »nauka« evocira zaista jednu ideju apsolutne sigurnosti odnosa uzroka i posledica, do te mere iskristalisanih u nepromenljiva i stalna pravila, koja postaju pravi zakoni, koji vladaju svim i od kojih je nemoguće udaljiti se. Razmatranje jednog naučnog zakona uvek dovodi do istog rezultata, kao i matematička formula kada se količinama koje se nalaze u njoj da ista brojna vrednost. U ratu nema ničeg sličnog, i to kako u oblasti strategije tako isto i u oblasti taktike.

Strategija je, naprotiv, bar delom, veština, jer se u njoj vidi uticaj individualnosti, ličnosti, jednom rečju psiholoških i moralnih faktora, koji ne igraju nikakvu ulogu na naučnom polju.

Sem toga, principi koji vladaju strategijom su prosti propisi i priznati kao dobri za upotrebu, ali koji su, daleko da budu smetnje, više »elastične vodilje« koje dopuštaju stvaralačkoj mašti i ljudskom duhu svu slobodu, u uslovima koji su uostalom vrlo promenljivi. Dakle, tačnije rečeno, u tome je osnovna karakteristika veštine koja nije potpuno oslobođena principa, pa čak ni pravila, ali koja raspolaže jednim neograničenim poljem za svoja ispoljavanja i forme koje je ona postigla.

Strategija, međutim, ima i svoju naučnu stranu. Ona dotiče ovaj domen svojim postupcima koji zavise od borbenih sredstava kojima ona rukuje, a čija su konstrukcija i upotreba proizvod nauke. Ali to je isto tako i proizvod veštine uopšte. Slikar se služi materijalnim predmetima, kićicom, platnom i bojama koji imaju jasna i poznata fizička svojstva, i koji se mogu hemiski analizirati i fabrikovati; isto tako on uviđa zakone perspektive koji imaju

\*) Dve stranke u Vizantiji, koje su igrale naročito veliku ulogu u ustanku »Nika« 532 godine. —Prim. red.

apsolutnu matematičku suštinu. Međutim, ako je on ostao samo na tome da pažljivo posmatra ova sredstva, njegovo stvaralaštvo neće se pojaviti; baš u rukovanju ovim sredstvima manifestovaće se njegova veština. Isto je i u muzici. Muzički zvukovi se ponašaju po matematičkim i fizičkim zakonima vibracije, potpuno registrovani, pa ipak jedan eminentni fizičar, veliki ekspert u akustici, nije muzički kompozitor, jer on ne čini napor artističkog stvaralaštva koje se sastoji u spajanju ovih zvukova, čiju osnovnu strukturu on odlično poznaje. Ukratko, u strategiji kao i u veštini, nauka daje jedinstvene materijale i postupke. Da bi se napravilo definitivno značajno umetničko delo, ostaje da ih prikupi jedan slobodan i moćan intelektualan napor, koji ipak poštuje izvesne principe. Tu se zapravo može govoriti o veštini.

U ovom pogledu kvalitetna vojna dela ove vrste, pripadala ona ma kojim epohama i zemljama, zapanjila su nas divljenjem i zavišću. Veština nema otadžbine. Kao što postoje finansiska internacionala, religiozna internacionala, radnička internacionala, diplomatska internacionala, tako postoje i umetnička i vojna internacionala, koja je samo jedna grana umetničke internacionale.



Strategija poseduje teoriju kao i svako područje ljudske aktivnosti. Zaista, ni sama veština ne izmiče ovoj zajedničkoj sudbini; iako inspiracija i mašta tu vladaju kao suvereni gospodari, one bar priznaju vrednost jednog niza pojmova koji zaista formiraju teorisku osnovu primene te veštine i na koje se one oslanjaju.

I ova se teorija strategije uči. Ona se uči na jedan specijalan način, pola teoriski, pola praktično, kada se to ne može, što je opšti slučaj, da postigne na bazi ličnog iskustva u ratu. Uostalom, rat, vrlo retko, donosi posebna strategiska rasvetljavanja, i to samo onima koji su na

najvišoj hijerarhiskoj lestvici ili u njihovoj okolini. On nikako ne omogućava drugima da se pripreme za takve dužnosti koje će možda obavljati jednoga dana. Za ove je teorija jedini izlaz, a proučavanje je njihova obaveza. Doktrina »ineizma« (urođenosti), podržavana u izvesnoj eposi iščezla je već odavno pod uticajem javnog prezira. »Poslovica, kaže nadvojvoda Karlo, po kojoj se čovek rađa generalom, i da nema potrebe da uči da bi to postao, jedna je od najvećih zabluda našeg veka, jedno od onih zajedničkih mesta koja rađaju lenjost i malodušnost.«

U uvodu svoga dela *Quelques principes de stratégie maritime* Korbet (Corbett) je branio naročito pogodnim izrazima potrebu teoriskog izučavanja strategije. »Na prvi pogled, kaže on, ništa više ne izgleda lišeno praktičnog smisla, ništa manje ne obećava opipljive rezultate nego da se rat izučava kroz teoriju... Istina je da nepoverenje u teoriju dolazi od pogrešne koncepcije onoga što ta teorija teži da ostvari. Teorija ne teži da sposobi za komandovanje u ratu; ona ne pretenduje ni na šta drugo sem da poveća stvarnu sposobnost rukovođenja... Veliki autoriteti uvek su nastojali da teorijom postignu jedino znanje i moć rasuđivanja.«

Teorisko izučavanje, koje svi primenjuju, s pravom izgleda piscu da treba da stvori između starešina i potčinjenih duhovnu solidarnost, ili, kako mi to kažemo u Francuskoj, jedinstvo doktrine. Zaista, Korbet priznaje, kao i mi, kao i svi koji se bave ovim pitanjem, da vrednost teoriskog izučavanja ima svoje granice, upravo zbog beskrajne raznolikosti slučajeva koji se pojavljuju u ratu. Postoji, dakle, opasnost da se od takve teorije traži više nego što ona može dati. Ali ona će bar omogućiti da se odredi i utvrdi »normalan slučaj«; ostaje samo da se s ovim slučajem uporede drugi slučajevi i da se uoče odgovarajuća zapažanja koja treba dodati prvim zaključcima. Za Korbeta je sa strategijom, kao i sa meteorologijom. Ona i njeni zakoni su podložni znatnim promenama

oko normalnog slučaja, a međutim ne može se negirati da veština pomorca zahteva njihovo teorisko izučavanje i poznavanje. Za formiranje pomorca to je nedovoljan, ali apsolutno potreban uslov.

Izučavanje strategije obuhvata izučavanje principa i postupaka.

Izučavanje postupaka je osnovano uglavnom na pozitivnom metodu, na materijalnim podacima koji, uostalom, nisu posebni za strategiju i koji već na taktiku vrše znatan uticaj. Nekorisno je da ponovo iznosimo ove tehničke faktore kada govorimo o strategiji. Ovo stećeno znanje može se smatrati kao znanje dostignuto jednom zauvek. Ali trebaće predvideti njegovu reperkusiju na strategiske postupke, kao što se to činilo za taktičke postupke.

Izučavanje principa trebaće da se izvodi na određen način i obazrivo. Rezultati do kojih se dođe putem teorije ovde su skoro isključivo formirani procenom proverenih zakona u velikom broju slučajeva. To će reći, da ova teorija počiva vrlo velikim delom na istoriskom metodu, i da je mogućno iz nje izvući materijale od vrednosti samo pod uslovom da se ona proučava s odgovarajućim kritičkim i uravnoteženim smislom. Pre svega, potrebno je da se razlikuje, u ovim poukama, ono što je vredno od onoga što je preživilo i da se zadrži samo taj prvi deo. Tako se neće učiniti opasna greška, naime da se bukvalno prenose u jedno određeno vreme, da bi se stavili u dejstvo instrumenti potpuno različiti, oni načini dejstva koji su se pokazali efikasnim u drugim istoriskim momentima.

Ako bismo imali posla s borbenim sredstvom koje je poznato samo u našem vremenu, to će se praznina, koju je ostavio istoriski metod, popuniti posredstvom pozitivnog metoda.

Ovo pravljenje osnovne razlike između zastarelog i sadašnjeg, pošto se konačno radi na tome da se dođe do zaključaka koji bi bili za nas punovažni, trebaće da se sprovodi u svakom slučaju, posle objavlјivanja svakog

pojma iz istoriskih izvora. Da bi se to uradilo, zamisliće se strategiske situacije bliske onima koje analiziramo i ispitaće se kako bi se rešili, sredstvima našeg vremena, problemi koje one postavljaju i da li je takav metod, priznat nekad kao dobar ili rđav, još uvek takav.

Najzad, iznad svega, bićemo skloni da obezbedimo upotrebu današnjih oruđa koristeći se stalno vredećim delom lekcija iz prošlosti. Ako je mogućno, pokušaće se da se proširi ova primena na neposrednu budućnost, onoliko koliko se ona može nazreti prema napretku koji je u začetku.

Sve ovo, naravno, zahteva mnogobrojne vežbe, kako na karti tako i u domenu realnosti. Uostalom, one omogućuju ne samo, kako to njihovo ime označava, da se primene poznati teoriski pojmovi nego i da se pomoću njih steknu novi.

Jednom rečju, izučavanje reakcije sadašnjeg postupka na princip i njegovu primenu je deo strategiske teorije koji je naročito važan i obavezan, bez koga je ona samo uzaludan posao.

Izučavanje pomorske strategije treba da bude, pored toga, propraćeno izučavanjem suvozemne strategije. Mnogi pomorski pisci su insistirali na tome, i ja se slažem s njima, potsećajući sebe na sve što sam saznao izučavajući rat na kopnu. Metod je uspešan pod uslovom, naravno, ako se obezbedi odgovarajućom pronicljivošću doprinos sredine kao što se to činilo u eposi istoriskog metoda. Ali, ako ova obavezna ograda vredi naročito za strategiske postupke, ona je, što se tiče principa, manje važna. Ovde su promene više dopuštene i daju interesantan doprinos vojničkom formiranju pomorca.

Ali, uostalom, drugi su već ispitivali teorisko polje strategije, i pokušaji ovih prethodnika pretstavljaju, kao što ćemo videti, ozbiljnu osnovu našim naporima u ovoj materiji.

---

## GLAVA II

# SAŽETA ISTORIJA TEORIJE POMORSKE STRATEGIJE

## DO KRAJA XIX Veka

**A**ko se strategiska misao učesnika pomorskih ratova lako izvlači iz samih operacija koje su oni vodili ili iz dokumenata (naređenja, izveštaja, itd. . .) koje su oni izdavali po svojoj nadležnosti, teoriska strategija, naprotiv, izražena je samo u zvaničnim pravilima ili delima lišenim doktrinarskog ili didaktičkog karaktera.

Dakle, u ovom poslednjem pogledu, prošlost raznih mornarica pretstavlja, do kraja XIX veka, jednu zapnjujuću prazninu. Izgleda da izučavanju principa koji su rukovodeći u koncepciji i sveukupnom vođenju rata na moru nije pokušao da pride nijedan čovek od zanata.

Više pisaca, pre nas, bilo je iznenađeno ovom činjenicom, i neki su pokušali da to objasne.

U Italiji, Bonamiko je pisao, još 1895, da pisci iz vremena mornarice na jedra izgleda nisu sumnjali u postojanje pomorske strategije, i da nijedan moderan pisac nije pokušao da potpuno razloži ovakva pitanja, tako da pomorska strategija nije bila još oformljena u specijalnu nauku, kao suvozemna strategija, i da se o njoj, u to vreme, nigde nije moglo naći jedno potpuno delo.

Admiral Mahan<sup>1)</sup> ističe kao verovatan razlog ovakve situacije nesigurnost pokreta mornarica na jedra, što je povlačilo za sobom nemogućnost proračunavanja trajanja premeštanja snaga. Tim se objašnjenje ne iscrpljuje. Strategija se ne svodi na grafikone marša, i njeno polje je na drugi način prostrano. Uostalom, ista intelektualna besmislica važila je još dugo posle pojave parobroda.

Za admirala Davelija (Daveluy)<sup>2)</sup> izučavanje vojnih pitanja je relativno skorašnjeg datuma, jer je došlo kasnije od usvajanja sistema stalnih vojski i stvaranja modernih vojnih škola. To je zaista tačno, ali samo za mase. I u prethodnim epohama se ratovalo, postojali su već rukovodeći principi koji su se mogli izvući, i bilo je pomoraca koji su pisali. Zašto nijedan od njih nije slobodno ušao u domen strategije?

Što se mene tiče, ja ne nalazim nikakvo prihvatljivo objašnjenje ove pojave, i ja se zadovoljavam time da to opišem ne ulazeći, uostalom, u period pre XVII veka.

Otač Ost (Le Père Hoste), koji je pokušao 1696 da pristupi izučavanju rata na moru u svom čuvenom delu *Traité des évolutions navales* (Rasprava o pomorskoj evoluciji), nije se uzdigao iznad taktike, i to taktike koja je napisana više popularno nego vojnički. On nije rekao ni jedne reči o opštem vođenju rata, a njegovi saveti koji se odnose na aktivnost i ofanzivu nisu od naročitog strategiskog značaja. Značaj uništenja organizovanih snaga čak nije ni pomenuo.

*La Tactique navale* od Bigoa de Moroga (Bigot de Morogues), pisana 1763, delo je iste vrste. Skoro potpuno ograničen na taktiku, on je, na jedan dosta nesrećan način, samo dotakao strategiju, da bi pohvalio mogućnost izbegavanja bitke i negirao postojanje odlučujućih dejstava od kojih može da zavisi kraj rata. Delimično je bio

<sup>1)</sup> *Stratégie navale*, 1911, francuski prevod, Paris, Fournier, 1924, str. 115.

(Vidi izdanje »Vojnog dela«: Mahan, *Pomorska strategija*. — Prim red).

<sup>2)</sup> *Stratégie navale*, str. X.

zaslepljen de Turvilovim (de Tourville) »ratom na pučini«. Izostavio je glavnu ulogu neprijatelja koji plovi. I on je razmišljao samo »o naročitom objektu« u toku ratova, koji je bio kopnenog karaktera.

Čuveni uput od 1765, inspirisan uostalom od Moroga, zadržava se takođe u granicama bitačne prostorije, za koju on predviđa, kao što se to zna, neodgovarajuće propise. Po tom se uputu, izgleda, ignoriše opšte poznavanje rata.

Moglo se imati više nade u razvijanje strategiskih pitanja u smislu pokretanja ideja koje su zatalasale francusku i englesku mornaricu na kraju XVIII veka, kada su bile poznate pojedinosti iz Sifrenovog (Suffren) ratovanja. Jer, najzad, otpor koji je on istavljao protiv ideja svoga vremena nije se ograničio na taktiku; on ima strategisku stranu velikog dometa. Sifren se povratio, prvi posle dužeg vremena, na principe gonjenja organizovanih snaga, aktivnosti, negacije integralnog geografskog cilja, male vrednosti primene samo gusarskog rata, koncentracije, ofanzive, itd. Imalo je u tome nečega što je moglo da privuče pažnju i drugih na ova pitanja, a ne samo jednog oficira ili jednog komentatora.

Uprkos tome, ličnosti kao što su: Verden de la Kren (Verdun de la Crenne), Bior de la Šarulijer (Buor de la Charoulière), de Tij (de Thy), de Pana (de Pannat), zadržavali su se od 1785 do 1787 na besplodnim diskusijama o evoluciji taktike. Pana je prodro u oblast strategije samo da bi istakao kako je Rodnej (Rodney), da bi zaštitio engleske kolonije na Antilima, morao izbeći jedan odlučujući sukob s Gišenom (Guichen).

Grenije (Grenier), u koga se moglo imati više poverenja, i čija *l'Art de la Guerre sur mer ou tactique navale* (Veština rata na moru ili pomorska taktika, 1787) sadrži mnogo dobrih i novih ideja, a koji je bio općinjen samo jednom formacijom (njegov čuveni romb), nije čak ni dotakao strategiju.

Ista je stvar s *Tactique navale* (Pomorska taktika) od d'Amblimona (d'Amblimont, 1788). Istinski i srećan novator na terenu taktike, on je potpuno nem što se tiče opštег rukovođenja operacijama.

Cuveni Englez Klerk d'Eldin (Clerk d'Eldin) je ostavio trag u evoluciji vojnih ideja svojim poznatim *Essai méthodique et historique sur la tactique navale* (Metodički i istoriski esej o pomorskoj taktici). U prvom delu ove knjige, pisanoj 1782, on je bio u neku ruku teoretičar, savremenik Sifrena; u drugom delu, napisanom 1797, on je priznati analitičar. Neosporno, Klerk je snažno stvarao u taktici, naročito u drugom delu svoje knjige, gde je prešao početne zablude i isključivi kult postupka da bi se uzdigao do potpunog shvatanja principa, o čemu daje četiri jezgrovite formule. Ali, u strategiji, on je bio naročito škrt u produbljivanju i ograničio se na nekoliko uzgrednih tvrdnji vrlo sporne vrednosti, koje su stvaran odraz ovih ideja XVIII veka koje spoljni efekat Sifrenovog dejstva nije uspeo da potpuno otkloni. Vidi se da Klerk hvali Francuze što nisu uništili neprijateljsku flotu u Menorki (Minorque), u Grenadi (Grenade), u Martiniku (Martinique) da bi se posvetili svom momentanom geografskom cilju. Geografija i položaji su za njega od izuzetnog značaja; to se vidi u njegovoj proceni Lamanša i borbe za Provedien. Klark skoro ne postoji u strategiji, ni kvalitativno ni kvantitativno.

Ova skoro potpuna praznina u pomorskim delima pre Francuske revolucije, u strategiskom smislu, predstavlja stvaran kontrast delima vojnih pisaca s kopna iz iste epohje, koji se nisu bojali da se uhvate u koštač s pitanjima ove vrste, ne upotrebljavajući pri svemu tome termin »strategija«, koji je osvojio pravo građanstva tek u XIX veku. Na kraju vladavine Luja XIV, Fekijer (Feuquières) je već dugo tretirao pitanje opšteg rukovođenja operacijama. Kasnije je maršal Pizegir (Puységur) nastavio istim putem. Mezroa (Maizeroy), 1777, dao je teoriju koju je nazivao, po jednom podmlađenom terminu

uzetom iz prošlosti, »strategiskom«. Englez Lojd (Loyd) je objavio u toku XVIII veka svoja dela koja su postala klasična i koja su imala karakter istoriske analize ratova ove epohe. Najzad, Giber, u dve glavne studije, koje su se pojavile 1772 i 1779, razvijao je, predviđajući sistem budućeg rata, originalne i po malo revolucionarne ideje za to doba, o mnogobrojnim strategiskim pitanjima. Sve je u ovom gibanju mišljenja, koje je najavljivalo dolazak novih vremena, nagoveštavalo brige u pogledu opštег rukovođenja ratom što je bilo potpuno nepoznato pomorskim piscima iste generacije.

\* \* \*

Period Revolucije i Carstva trebalo je, prirodno, da nam da samo malo teoriskih radova. Tada se živilo u neprestanom ratu koji je davao malo vremena za pisanje. Novina metoda za vođenje operacija bila je međutim postignuta da bi mogla pokrenuti duhove i da bi ih nagnala da izraze svoja mišljenja. Ali tadašnje burno doba nije išlo na ruku neophodnoj pribranosti i tek posle ovog velikog sloma, bar na kopnu, ljudi će se baciti na izučavanje strategije.

Francuske taktike iz I i III godine od Revolucije, kao nesređene zbirke na brzinu izdatih propisa, ne zaslužuju ni da se pomenu.

Jedina francuska zvanična dokumenta ove epohe, koja vredi zapamtiti, jesu taktike iz godine V (1797) i godine IX (1801). Ona se uostalom upotpunjaju uzajamno, prvi koji je više taktika, i drugi koji je knjiga signala. One za svoj postanak imaju da zahvale Trigeu (Truguet), ministru mornarice pod Direktorijumom, koga su, za takтику godine V, besumnje inspirisali radovi Brika (Bruix), a za takтику godine IX, instrukcije i signali koje je on lično izradio za svoju eskadru u Kadizu, i koju je Gantom (Ganteaume) kasnije usvojio za eskadru u Brestu. Te dve

taktike, koje su ostale na snazi jedna za drugom od 1797 do 1815, ograničavale su se uostalom na bitačnu prostoriju. Uistinu, one su tu imale čime da se dovoljno i pozabave. Oficiri kojima su bile upućene, bar u početku, bili su novi i potpuno nesposobni. Trebalo je da oni sve nauče u pogledu taktike, a principi izvrsno elastično postavljeni u ova dva pravila bili su za njih teški za usvajanje. Uostalom, taktika iz godine IX ispoljava dosta veliko nepoverenje prema sposobnosti potčinjenih. U ovim uslovima bilo je suvišno i uzaludno da se ide dalje i da se oni obučavaju u krupnim pitanjima pomorskog rata i opštег rukovođenja operacijama. I oba pravila iz godine V i godine IX takođe ne sadrže strategiju.

*Le cours de tactique navale* (Predavanja iz pomorske taktike) od kapetana bojnog broda Odibera Ramatiela (Audibert Ramatuelle), koji je izšao 1802, tj. skoro u isto vreme kada i taktika iz godine IX, prodro je u domen strategije samo da bi tamo uneo čuvenu rečenicu: »Francuska mornarica je uvek više volela slavu koja se postiže osiguranjem ili čuvanjem pobjede nego slavu, možda sjajniju, no zaista manje stvarnu, koja bi se sastojala u zatrobljavanju nekoliko brodova; i time se ona više približila pravom cilju nego što se to postiže ratom«. Ovo naročito tvrdjenje, koje pokazuje da se Ramatiel nije potpuno oslobođio težnji XVIII veka u kojima se formirao, oštro su kritikovali moderni pisci. Ono je to, uostalom, zaslужivalo, jer je dokazivalo jedno čudno nepoznavanje značaja organizovanih snaga i bitke koja im određuje sudbinu. Utoliko je čudnije što, s druge strane, Ramatiel kaže, da se iskrcavanje ne bi moglo preduzeti a da se ne bude gospodar mora. Bilo kako bilo, tek zbog ove kobne izreke došlo je do jedne neopravdane nemilosti prema piščevom čisto taktičkom delu koje ima vrlo veliku vrednost, a koje se zaista nije mnogo cenilo. Bilo je poželjno da Ramatiel unese u strategiju nekoliko ofanzivnih i elastičnih pogleda koje je on pokazao na bojnom polju. Ali, tu je još uvek praznina skoro potpuna.

Možemo učiniti istu zamerku i u pogledu *Traité sur l'art des combats de mor* (Rasprava o izvođenju bojeva na moru) od viteza de la Ruvrea (Rouvraye), koje se pojavilo 1815, i kojim se završava oskudna serija dela iz epohe Carstva.

\*  
\*      \*

Pošto je uspostavljen mir, postalo je mogućno da se razmišlja i raspravlja o pomorskim ratovima koji tek što su se završili, i da se prodre u način kojim su engleski admirali, s Nelsonom na čelu, a i sam engleski Admiralitet, upravljali operacijama u ovoj čuvenoj eposi. Strategiski domen pružao je u tom pogledu znatne mogućnosti za iskorišćenje.

Kopnene vojske, a naročito vojska Pruske, preko svojih prvakasnih vojnih pisaca, kojima je Napoleonova epopeja pružila neograničen niz pitanja za studiju, ukazivale su, uostalom, na put kojim treba ići.

Istinu reći, ovi pisci nisu čekali uspostavljenje potpunog mira da bi prišli ovom domenu. Još 1799 Anri de Bilov (Henri de Bilow) u svom *Esprit de la guerre moderne* (Duh modernog rata) izložio je dosta interesantnih teorija o vođenju rata, upotrebljavajući prvi put termin »strategija«, koji je, u početku Revolucije, poznavao mali broj oficira u modernom smislu te reći. Žomini je izdao 1805 *Traité de grande tactique* (Rasprava o velikoj taktici) delo koje je tako jako mučilo i ljudilo Napoleona. Nadvojvoda Karlo je 1806 objavio svoje *Principes de stratégie*. Od 1805 do 1808 Šarnhorst (Scharnhorst) je predavao u berlinskoj Vojnoj akademiji, više ili manje tajno, o pojmovima ove vrste.

Tek posle 1815 strategiska izučavanja o kopnenom domenu razvila su se u punoj meri. Najpre preko daljih radova Žominija, zatim preko *Traité de la guerre* (Rasprava o ratu, 1820) pruskog generala fon Valentinija,

*l'Esprit des institutions militaires* (Duh vojničkih institucija, 1830) od maršala Marmona, *Théorie de la grande guerre* (Teorija o velikom ratu, 1840) od Vilizena (Willisen), predavača berlinske Ratne akademije od 1835 do 1840, i najzad, i naročito, kroz delo Klauzevica, pisano od 1818 do 1830 dok je rukovodio Ratnom akademijom, a objavljeno posle njegove smrti. Ova intelektualna aktivnost na strategiji, koja je vladala u jednoj sredini bliskoj njihovoј, nije međutim zahvatila i pomorske umove ovog vremena.

Francuska taktika od 1819 zadržala se kao i uvek na samom boju. Ona nije išla dalje od toga. Njen redaktor, kapetan bojnog broda Rosel (Rossel), načelnik štaba admirala Rozilija, nije mislio da proširi na strategiju široke komentare, uostalom interesantne, koje on posvećuje istoriji taktike i signala.

Delo o taktici i signalima admirala Misijesija (Misisséy), koje se pojavilo 1826, takođe čutke prelazi preko pitanja vođenja rata. Do kraja prostudirano i pretreseno u taktičkom domenu, silazeći čak do detalja koji pripadaju službi na brodu ili izvođenju manevra, skoro isto tako preterano detaljisano kao propis od 1765, ono se nije uzdiglo ni do jednog pogleda na celinu.

Poznato je kako je divno delo, u čisto taktičkom pogledu, francuska taktika od 1882, koja je ponovo došla na usavršene ideje iz godine IX. Nekorisno je da se ovde zadržavamo na ovom pitanju. Njegova »opšta posmatranja o borbama na moru« dosežu do potpunog razumevanja principa i pretstavlju stranice visoke vojne filozofije, kojima nikakvo drugo pravilo nije ravno. Kad vidimo da je ovaj dokument iz 1832 na energičan način preporučivao odlučujuću borbu, koja dovodi do uništenja neprijatelja koji plovi, može se reći da se imao siguran pojam o važnosti organizovanih snaga i onda se može zašaliti što se ovom inspiracijom nije uspelo prodreti u pravi strategiski domen. Ali ovo je ostalo *terra incognita* za redakčiski odbor kome je pretdsedavao admiral Misisesi.

Može se toliko reći i o *l'Essai de tactique navale pour les bâtiments à vapeur* (Esej o pomorskoj taktici brodova na paru) od kapetana korvete di Parka (du Parc), koji je izasao 1846.

Tako dolazimo u period velike teoriske i književne aktivnosti, koji se proteže od 1850 do 1870, i koji je bio izazvan istovremeno opštom primenom plovidbe s pogonom na paru, oklopom i ponovnom pojавom jednog novog oružja, kljuna od broda, obnovljenog iz Starog veka, u borbama kod Visa (Lissa) i u Građanskom ratu u Americi. Mozgovi su se zahuktali, i daju obilje napisu koji se odnose na rat na moru. Jedni, kao što su napisi admirala Butakova u Rusiji, admirala Gejdona (Gueydon), Pažela (Pagel), Levala (Lewal), Korda (Cordes) u Francuskoj, imaju jedino bibliografski karakter i nemaju nikakav interes za nas. Drugi, kao što su radovi admirala Bue-Vilomeza (Bouet-Willaumez), Panoa (Penhoat), Žirjen de la Gravijera (Jurien de la Gravière), Buržoaa (Bourgeois), Tušara (Touchard) i kapetana bojnog broda Grivela (Grivel) zapaženi su u istoriji i čisto su vojnog karaktera. Ali oni su tretirali samo taktička pitanja, kao što su formacija i metodi borbe prilagođene novom oružju, i skoro su potpuno izbegavali da govore o strategiji.

Onaj koji je dao zamah ovim studijama, admirал Bue Vilomez, pomenuo je reč strategija, ali da bi je odbacio. U svojim *Batailles de terre et de mer*, napisanim 1855, kojima je bio pridan projekt taktike za brodove na propeler (*bâtiments à hélice*), koji je trebalo da se približi do zvanične taktike od 1857, on je potvrđio nepostojanje strategije ovim rečima: »Suvozemna strategija je veština određivanja odlučujućih tačaka na ratištu i linija ili opštih puteva po kojima armije treba da se kreću da bi tamo stigle... Na moru... može se reći da reč strategija *nema sasvim određen smisao* što se tiče flota, naročito od pronalaska busole...; njihovi pravci kretanja — to je pravac magnetne igle.«

Isto tako, na moru ne postoje ni neravnine zemljista niti položaji koji mogu pružiti materijal za strategiske kombinacije. Ti aforizmi utoliko više zbumuju što admirал Bue Vilomez vrlo dobro poznaje kopneni rat; što njegova studija ima za cilj taktičko upoređenje između kopnenog i pomorskog rata, i što on ne može, prema tome, a da ne zna za velika dela o strategiji koja su objavljeni od 1815 skoro svuda pomalo. On se čak poziva na Žominija, iz koga crpe gore navedenu definiciju strategije. Ali izgleda da je od nje zadržao samo detalje geografskog karaktera i nije razumeo i priznao postojanje visokih rukovodećih principa u vođenju operacija. Posmatranje pomorskih ratova iz doba Revolucije i Carstva ipak bi ga mnogo poučilo u ovom pogledu.

Samo po sebi je jasno što privremena taktika od 1857, kći onog prvog rada admirala Bue-Vilomeza, nije ništa rekla o strategiji, kao ni definitivna taktika od 1861, koja je bila samo konsolidacija prethodne, posle proba izvršenih 1858 i 1859 u eskadri admirala Defosea (Desfossés), koja je bila u razvoju.

Naprotiv, jedini u svojoj eposi, kapetan bojnog broda Grivel daje o tome dosta duga razmatranja u svom *Guerre maritime avant et depuis les nouvelles inventions* (Pomorski rat pre i posle novih pronalazaka, 1869). On je tu zauzeo skoro isključivo stanovište obalskog rata, i možda preterano zahvatio tehničke i materijalne aspekte problema. Ali treba uočiti da su to upravo brige ljudi iz kraja XIX veka o odbrani obala koje su ponovo privukle njihovu pažnju na opštu ulogu flota, na odnos koji postoji između njihove aktivnosti i zaštite primorja, itd..., sva pitanja koja su bitna u domenu strategije. Grivel je bio navučen na ovaj put. On zaista daje novinu kada govori o »izboru strategiskog područja«, o »vrsti rata koji treba usvojiti«, o »strategiskom sistemu«, itd... Skup njegovih ideja o ovim pitanjima uostalom je malo srećan; njegovi pogledi na gusarski (krstarički) rat (*la guerre de course*) su potpuno pogrešni i njegova konцепција o specijalnoj mor-

narici za odbranu obala može se slobodno kritikovati. Ali, on je bio prvi koji je znao, u slučaju potrebe, da gleda više iznad taktike, i to se ne bi moglo zaboraviti.

I u inostranstvu nisu, uostalom, bili bolje podeljeni nego mi u istom momentu. U Engleskoj: *Tactique navale moderne* (Moderna pomorska taktika) kapetana fregate Kolomba (Colomb, 1865), *Manoeuvre d'une flotte* (Manevra flote) od kapetana Pelju (Pellew, 1867), *Naval warfare with steam* (Pomorsko ratovanje sa brodovima na paru) od generala ser Houarda Daglasa (Howard Douglas, 1858); u Sjedinjenim Američkim Državama: *Manual of naval tactics* (Priručnik pomorske taktike) od kapetana fregate Varda (Ward, 1859), *Squadron tactics under steam* (Taktika eskadre na paru) od kapetana fregate Parkera (Parker, 1864) — pokrenula su, kao skoro sva dela francuskih pisaca, samo taktička pitanja.

Isto je u periodu posle rata 1870. Francuska taktika iz 1878 nasledila je sve koncepcije koje je admiral Bue Vilomez razvio od 1853 do 1865, od prikrivenog razvoja do njegovog prezira strategije. Taktika od 1892 je, takođe, nema u ovom pogledu. Uostalom, ova dva pravila optužuju takvu dekadenciju, čak u taktičkom domenu, od vremena taktike iz 1832, kojima se ne može čuditi što nisu razmatrala krupna pitanja rata.

I razmišljanja poručnika bojnog broda Penfentenija (Penfenteny) su čisto taktičkog karaktera u njegovom *Project de tactique navale pour les bâliers à vapeur* (Projekat pomorske taktike za brodove na paru sa ojačanim kljunom, 1873) kao i admirala Panoa u njegovim *Éléments de tactique navale* (Elementi pomorske taktike, 1879). Međutim, s posebnog stanovišta, ovo poslednje delo, kao rezultat dvadesetogodišnjeg razmišljanja, najdublje je misaono delo koje je bilo sastavljeno u moderno doba o pomorskom ratu. Zaista je šteta što u njemu nije razmatrana strategija.

Slično žaljenje može se izraziti i što se tiče knjiga admirala Žirjena de la Gravijera, tih klasičnih dela koja

su uljuljkivala našu mladost i koja su bila naša prva literatura u počecima karijere. Opšte i istorisko polje aktivnosti admirala Žirjena de la Gravijera, koje se odnosilo na sve vekove, osposobljavalo ga je za sintezu strategiskog značaja. On je, međutim, stajao na ivici strategije, ne ulazeći u nju i ne izvlačeći odgovarajuće pouke. On je, uostalom, radio na isti način i u odnosu na ostali deo veštine rata. Njegova dela napisana više literarno i akademski, čistim i harmoničnim stilom, gdekad deklamatorskim i pompeznim, vrlo su siromašna u vojnim poukama. Trebalo bi uzeti ponovo u razmatranje sve ono što je on uradio. On je učinio malo napora da bi istakao velike istine koje izbijaju iz činjenica, pošto ih nije možda ni sam shvatio.

Admiral Buržoa, naprotiv, u svom delu *Les torpilleurs* (Torpiljerke, 1888), nije se ustručavao da tretira karakteristike i odnose rata na otvorenom moru (la grande guerre), gusarskog rata i obalskog rata, i da se kreće tako u velikom stilu po strategiskom domenu. On je to uostalom činio na najopravdaniji način sa stanovišta doktrine, i tako je stekao opravdanu reputaciju taktičara i tehničara.

U Engleskoj je 1883 kapetan bojnog broda Montegju Berouz (Montagu Barrowz), profesor istorije u Oksfordu, dao *Vie de Hawke* (Život Houka), delo koje je po mnogo-brojnim ocenama jedna strategiska studija, iz koje strategija uostalom čudno izbjija, a koje je bazirano na opštoj, političkoj i crkvenoj istoriji.

U Sjedinjenim Američkim Državama se kapetan fregate Bejnbridž-Hof (Bainbridge-Hoff) u *Modern naval tactics* (Moderna pomorska taktika) ograničio na definiciju strategije i na to da tek dotakne neka pitanja ove vrste u vezi s obalskim ratom.

U celini, teorijski bilans pomorske strategije posle 1870 je skoro isto tako siromašan kao i kasnije. Ipak, u istoj eposi izučavanja kopnene strategije bila su u punom jeku, i pokret, snažno započet pre toga vremena od strane

nemačkih pisaca, nastavljao se još lepše. Ristof (Rüstow) je dao seriju svojih radova o ratovima XIX veka; Blume je izdao 1882 svoje delo o strategiji, plod njegovih predavanja na berlinskoj Ratnoj akademiji; Šerf (Scherf) je objavio 1883 svoje *Conduite de la guerre* (Vođenje rata), a princ de Hoenloe (de Hohenlohe) 1885 svoja *Lettres sur la stratégie* (Pisma o strategiji). Ovoj plejadi, da bi bila potpuna, treba dodati Boguslavskog (Boguslawski), Verdića di Vernoia (Verdy du Vernois) i najzad von der Golca, koji je obilno tretirao sve strategiske probleme u svojoj *Nation armée* (Naoružani narod) i svom *Conduite de la guerre* (Vođenje rata). Francuska vojska, probuđena iz svoga mrtvila ratom 1870, stupila je na pozornicu. Paralelno sa osnivanjem Više ratne škole 1880 beležimo rascvet jednog broja strategiskih studija, zahvaljujući naročito generalima Levalu (Lewal) i Pjeronu (Pierron), kapetanu Žilberu i, u manjem stepenu, generalima Bertou (Berthaut), Jingu (Yung) i Derekageu (Derrécagaix). Pored gore pomenutog, i ono malo što je govorilo o opštem vođenju rata na moru ipak daje neku ništavnu sliku.\*

Tako najzad stižemo na kraj XIX veka, pošto smo u modernom vremenu samo retko sretali teoriske napise koji tretiraju pomorsku strategiju. Zaista, u isto vreme smo se bavili dobrom i rđavom strategijom, kao što su se i drugi bavili prozom, a da to nisu znali ili bar da skoro nikko nije mislio da ozakoni njena pravila. I ovaj vek bi se završio u tom pogledu s istim ništavnim rezultatom kao i prethodni vekovi da se nisu pojavila dva čoveka.

### MAHAN<sup>3)</sup>

Admiral A. T. Mahan rođen je 1840 u Vest-Pointu. Pošto je stupio u pomorsku akademiju 1859, on je počeо

\* Dela admirala Mahana:

- *The Gulf and inland waters*, posvećeno Faragutu (Faragut), 1883;
- *Influence of sea power upon history*, 1890;
- *Influence of sea power upon French Revolution and Empire*, 1892;

karijeru u američkoj (federalnoj) mornarici u toku Građanskog rata. Poručnik bojnog broda 1861, postaje kapetan korvete 1865. Njegova karijera zatim ne pretstavlja ništa posebno. On putuje. U toku jednog putovanja po Evropi posećuje Italiju i Francusku uoči 1870 i iznosi nepovoljna mišljenja o Francuskoj. Postaje kapetan fregate 1872.

U toku jedne kampanje na Pacifiku, kako kaže legenda, on nalazi u biblioteci Lime istoriju francuske mornarice od Laperuza Bonfisa (Lapeyrouse Bonfils) i ona ga navodi na istoriska izučavanja. Delo posvećeno Farragutu, izišlo 1883, čini ga poznatim. Postavljen je za profesora na Pomorskom ratnom koledžu, gde je, izuzev kratkog prekida, ostao do 1890. Na kraju ovog prvog perioda, on objavljuje jedno za drugim svoje dve knjige *Influence* (Uticaji), koje izazivaju veliki odjek u Evropi. Unapređen u čin kapetana bojnog broda 1883, on 1893 posećuje Englesku na brodu *Boston-u*, kojim komanduje.

Primljen je u Engleskoj sa vrlo velikim počastima zbog svojih ranijih radova. Nazvan je »najvećim pomorskim istoričarem sveta«. Potom ga odmah otkrivaju i njegovi sunarodnici. Kasnije je postao kontra-admiral,

- 
- *Life of admiral Farragut*, 1892;
  - *Life of Nelson*, 1897;
  - *The interest of America in sea power*, 1897;
  - *Lessons of the war with Spain*, 1899;
  - *A short history of the South-African war*, 1900;
  - *The problem of Asia*, 1900;
  - *Types of naval officiers*, 1901;
  - *Retrospects and prospects*, 1902;
  - *Sea power* (rat od 1912), 1905;
  - *From sail to steam*, 1902;
  - *Some neglected aspects of the war*, 1902;
  - *Naval administration and warfare*, 1908;
  - *The harvest within*, 1909;
  - *The interest of America in international condition*, 1910;
  - *Naval strategy (Pomorska strategija)*, 1911;
  - *Armement and arbitration*, 1912.

može se reći da mu je to posmrtna počast, pošto je penzionisan 1896.

U momentu Američko-španskog rata opozvan je s otsustva iz Evrope da bi postao član čuvenog »strategical board« (»Strategiski savet«) u Vašingtonu, organa čisto konsultativnog, koji je imao zadatak da pomaže ministru u vođenju rata. Zatim se beskrajno namučio u svojim *Lessons of the war with Spain* (Pouke iz rata sa Španijom) da bi odbranio osrednje američko rukovođenje operacijama. To je bila odbrana *pro domo* argumentima malo solidnim i malo ubedljivim.

Njegovi kasniji radovi nemaju vrednost prethodnih, sem njegove studije o Anglo-američkom ratu 1812 godine, koja je uostalom jedino delo pri čijoj se izradi služio arhivskim dokumentima. Ukratko, stvarna Mahanova dela datiraju od pre 1900 godine.

Poreklom Irac, ukršteni Francuz, sin oficira kopnene vojske, profesora na školi u West Pointu, Mahan je pre svega *vojnik*, i zbog toga se prilično udaljuje od anglosaksonskog uobičajenog mentaliteta. On je jedan od retkih ljudi ove vrste koji su priznali svoju osobitu naklonost prema stalnim evropskim vojskama. On je u mnogim pogledima feudalac, biće drugog doba, koje ima izvesne osobine pruskih junkera, njihovih navika i njihovih vojničkih čudi. On je mistik. Veruje u izvesne stalne pojmove, više ili manje lišene razumne baze, koji ga općinjavaju, kao što je pojam »predodredenih rasa«. Njegova *Harvest within* (Unutrašnja žetva) je istinski priručnik pobožnosti. Njegov *Interest of America in sea power* (Interes Amerike za pomorskom silom)<sup>4</sup> odiše plemenitim i ubedljenim verovanjem u ulogu božijeg proviđenja bele rase.

Mahan bi izgleda dobio delom glasove svojih sunarodnika zbog same forme svojih dela i zbog njegove brige

<sup>4</sup>) Preveden na francuski pod naslovom *Le salut de la race blanche et l'empire des mers*. Predgovor i tumačenja od Izoulet (Izoulet).

za literarnim izražavanjem. Ovo izgleda čudno. Stil Mahanov je naprotiv težak, razvučen, nejasan, maglovit. Ponavljanja su kod njega vrlo česta. Njegova proza ima visoke i vizionarske odlike stalnih i izazivačkih tvrdnji jednog doktrinara i propovednika. Zbog toga je on stršno težak za čitanje. Treba biti stvarno hrabar pa da se pročitaju do kraja njegove knjige, naročito njegova *Pomorska strategija* (*Naval strategy*), koja je posebno apstraktna i dosadna, neosvežena i neoživljena iznošenjem raznih činjenica, kao mnoga od njegovih drugih dela.<sup>5)</sup>

Ali ova formalna strana ne umanjuje ni u čemu veliku vrednost Mahanova dela, koje predstavlja istinsko ostvarenje u domenu teoriske strategije.<sup>6)</sup> Tamo gde nije bilo ničega, njegova doktrina, zasnovana na strategiskoj analizi, solidno je rasvetlila mnoge pojmove i principe, čija se suština nalazi u *Pomorskoj strategiji*, objavljenoj 1911, u kojoj su skupljena njegova predavanja održana na *Naval War College* (Pomorskom ratnom koledžu) od 1887—1911, i koja je uglavnom potpun rezime njegove koncepcije i njegove čitave životne misli.

On je prvi izložio istinsku filozofiju pomorskog rata. Razumeo je ono što nijedan pisac pre njega nije u potpunosti shvatio: prvorazrednu važnost prevlasti na moru i ulogu koju je ona igrala u istoriji sveta. On je snažno istakao i izložio da ova prevlast na moru i sve operacije koje je koriste počivaju u prvom redu na organizovanim snagama. On je pokazao kakav glavni faktor ona predstavlja. Na taj način on je došao do zaključka o značaju uni-

<sup>5)</sup> Takav se utisak dobija kroz francuske prevode, na kojima su učestvovala četiri različita prevodioca. Tu se, dakle, izgleda, uopšte ne postavlja pitanje prevodioca. Jezika još manje. Kolomb i Korbet koji su se takođe izražavali na engleskom, prevedeni ili ne, prijatni su i laci za čitanje. Mahan je isto tako težak u engleskom kao i u francuskom tekstu.

<sup>6)</sup> Potrebno je da se ovde potsetimo da se vojska Sjedinjenih Američkih Država u isto vreme ozbiljno bavila strategiskim pitanjima. *Principes de stratégie* (1891) kapetana Bigelova bili su skoro u isto vreme objavljeni kad i dve knjige *Influence*.

stjenja neprijateljskih organizovanih snaga i kroz to traženja bitke. Samo isticanje ovih vladajućih pojmove, više ili manje nepoznatih, zaslужivalo je da on uđe u istoriju.

On je takođe uspešno tretirao izvesne spoljne i unutrašnje faktore strategije, koncentracije, ofanzive, defanzive i manevra. On je specijalno obuhvatio podatke geografskog značaja, naročito pitanje baza, ne precenjujući ih i pridajući im ulogu pomorskog faktora u dejstvu pokretnih snaga. Ni pitanja opšte ni pomorske politike, unutrašnje i spoljne, nisu bila zanemarena od ovog mislioca. Njegove prijateljske veze s Teodorom Ruzveltom<sup>7)</sup> i zadatak pola politički i pola mornarički na kome su obojica sarađivali, potsticali su ga uostalom da tretira ove elemente strategije na odgovarajući način.

Mi ćemo kasnije ponovo naći na odgovarajućem mestu Mahanove razne teorije, koje samo tek usput ističemo. U celini uzete, one mogu, uprkos izvesnih manje biti smatrane kao ostvarenje pomorske teorijske strategije.

Ovaj novatorski karakter čini od nje istinsku vrednost. Delo bi besumnje bilo manje zapaženo u drugo vreme. Znatna veličina njegovog uspeha dolazi ustvari od toga što je Mahan bio prvi koji je ozbiljno tretirao strategiska pitanja. Otada ga je svako citirao i pozivao se na njega u odgovarajućim raspravama. Njegove knjige su postale u toku izvesnog vremena, uprkos njihovog teškog stila, jedna vrsta jevanđelja na koje su se izvesni pisci početnici pozivali neprestano i stavljali ih pod svoje uzglavlje. On je zadržao dugo, u ovom intelektualnom domenu, monopol koji će se raspadati u prah srazmerno pridolaženju drugih radova o istom pitanju.

<sup>7)</sup> S kojim je on radio istoriju engleske mornarice od Lera Klauba (Laird Clowes), kao na delu posvećenom slavi anglo-saksonske rase.

## KOLOMB<sup>8)</sup>

U vreme kada je zasnovao teoriju pomorske strategije, Mahan je imao sebi ravnog s ove strane Atlantika: engleskog admirala Kolomba (Colomb).

Filip Hauard Kolomb (Philip Howard Colomb), rođen 29 maja 1831 godine, ulazi, kao što je poznato, u englesku mornaricu kao pomorski oficir specijalista za navigaciju, za čiju karijeru nije bilo potrebno komandovanje, a napredovanje se završavalo činom kapetana bojnog broda. Učestvuje u Burmanskom ratu 1862 i Phoenih-ovoj polarnoj ekspediciji 1854. Pošto je postao poručnik bojnog broda 1855, učestvuje u Baltičkoj kampanji u toku Krimskog rata. Njegova aktivnost je, pre svega, usmerena, kao što to traži njegova specijalnost, ka problemima taktike, navigacije i signala, čemu posvećuje dosta veliki broj malih dela. Kao ađutant (flaglieutenant) admirala Pesleja (Pasley) i Simonda (Symonds) 1857—1863, izrađuje 1859 moderne signale.<sup>9)</sup> Postao je kapetan bojnog broda 1874, a penzionisan u tom činu 1886. Imenovan je za počasnog kontra-admirala u rezervi 1887, zatim vice-admirala 1892. Umro je 13. oktobra 1899.

<sup>8)</sup> Dela admirala Kolomba:

- *Slave catching in the Indian Ocean, 1873* (napisano posle njegovog komandovanja *Dryad-om* u Indiskom Okeanu 1868–1870);
- *Manual of naval evolutions, 1874*. Englesko zvanično pravilo;
- *The dangers of the modern rule of the road at sea;*
- *The law of Port-Helm* (u saradnji sa kapetanom Brentom);
- *Our peril afloat;*
- *Fifteen years of naval retirement, 1886;*
- *The duel. A naval war game;*
- *Essays on naval defence, 1893* (Zbirka raznih studija ili članaka iz časopisa);
- *Naval warfare, 1891* i mnogobrojna predavanja koja je održao počev od 1867 u *Royal United Service Institution* (Kraljevskom institutu oružanih snaga).

<sup>9)</sup> On je pronalazač *fanal Colomb* (komandna svetla Kolomb) dugo upotrebljavanih za noćne Morzeove signale. Njegov sistem signalizacije je uostalom samo povećanje Morzeovog sistema dnevnih i noćnih signala i signala za maglu.

On nasleđuje 1887 u Royal Naval College (Kraljevski pomorski koledž) u Grinviču, školi za dopunsko obrazovanje oficira (koja se kasnije pretvara u Naval War College, istinsku ratnu školu čuvenog Lautona (Laughton), pobornika istoriskih pomorskih izučavanja u Engleskoj, koji je napustio Grinvič, pošto je tamo predavao trinaest godina (1874—1887), da bi postao profesor istorije na King's College (Kraljevski koledž). Kolomb će, i sam stari dak Lautonov, postati njegov sledbenik, s razlikom što će pređašnji kurs istorije pretvoriti u kurs pomorske strategije i taktike, čija je istoriska analiza zaista produžavala formiranje infrastrukture.

Ova predavanja u školi poslužila su mu za stvaranje velike klasične knjige *Naval Warfare* (Vođenje rata na moru) koju je Kolomb izdao 1891 i koja je doživela još dva izdanja (drugo 1899). To je jedno opširno strategisko delo, uprkos njegove dužine i potpuno nekorisnih istoriskih izlaganja.

Kolomb u njoj s ubednjem veruje u zakone koji opredeljuju vođenje pomorskog rata i koji ne mogu nekažnjeno biti prenebrežnuti. To su inače stalni zakoni koji ne mogu biti modificirani promenama u tehnici. On konstatiše da nijedan pisac nije prodro u ove zakone, i da bi to učinio, on želi da izučava velike periode pomorskog rata »u strategiskom pogledu«.

On ispituje prirodu pomorskog rata i u principu postavlja da je njegov glavni i jedinstven cilj osvajanje prevlasti na moru, odakle proističe dominiranje pomorskim komunikacijama. Svaki drugi cilj za njega je samo usvajanje jedne lošije postavke, koja nas samim svojim postojanjem lišava nade na odlučujući uspeh.

Kolomb izučava borbe preduzimane tokom istorije radi zadobijanja prevlasti na moru (Englesko-holandski rat, ratovi sa Francuskom od Luja XIV do prvog Carstva). Neuspeh francuskih dejstava izgledao mu je kao posledica pogrešnog strategiskog principa, zbog koga su

stalno zanemarivane organizovane snage neprijatelja i njihovo razbijanje, vezujući se samo za famozne »naknadne planove«.

Razmatrajući pitanje s druge tačke gledišta, Kolomb se zadržava dugo na napadima teritorija pomorskim putem i na uslovima koji su doveli do njihovih uspeha ili neuspeha. Ovo ispitivanje kombinovanih operacija, gledanih s pomorskog aspekta, zauzima najveći deo dela i proteže se čak na razmatranja na taktičkom nivou. To vodi pisca istom zaključku do koga je i ranije došao, tj. do shvatanja da u ratnim poduhvatima dominirajuću ulogu imaju organizovane snage i da je potrebno prvo se obračunati s organizovanim snagama neprijatelja. U trećem izdanju njegove knjige Američko-španski rat izgledao je admiralu Kolombu kao da potpuno potvrđuje njegovu prvobitnu tezu.

Jednom rečju, Kolomb postiže u strategiji isti rezultat kao Mahan, iako je njegovo delo ograničenijeg obima, iako je on malo dotakao mnogobrojne faktore koji utiču na ovu granu vojne veštine, kao što su politika, geografija, komandovanje, moral, itd., domeni u kojima se američki pisac pojavio. Kolomb inače nije nimalo dogmatičan i apsolutan. Na momente se kod njega pojavljuje odgovarajući eklektizam. On prima nova borbena sredstva s pažnjom koju ona zaslužuju i blagonaklono menja svoju doktrinu, ili bar njene postupke, shodno pozitivnim podacima u tom momentu. To svedoči njegovo čuveno predavanje od 8. juna 1897 na *United Service Institution* (Institut oružanih snaga) na kome se izrazio neočekivanim i malo revolucionarnim terminima u pogledu torpiljera.

Potsetimo se najzad da je Kolomb moderan stvaralač formule teorije o »živoj floti« od Toringtona (Torrington) od kampanje kod Beveziera (1690), i da je on započeo diskusije o ovom pitanju u naše vreme.<sup>10)</sup> On je otac *naval war game* ili *kriegspiel naval* (pomorska ratna igra)

<sup>10)</sup> Kolomb se specijalno zauzeo da objasni ovo istorisko pitanje.

koja je učinila otada vrlo velike usluge, naročito u strategiji (vežbe po karti), i to ne samo u pitanju formiranja shvatanja nego i u pitanju izučavanja planova operacija.

Kolomb je u strategiji, na raznim stepenima, uticao na pripadnike engleske mornarice, bar na one koji su se trudili da razmišljaju, i to skoro do rata 1914, do momenta kada je jedan drugi uticaj, o čemu ćemo govoriti kasnije, došao na mesto njegovog. Delo admirala Ciprijana Bridža *The art of naval warfare* (Veština pomorskog ratovanja), (1907), svedoči o tome dovoljno, kao i *Naval policy* (Pomorska politika), (1907), od admirala Redžinalda Kastansa (Reginald Custance), posvećeno uspomeni admirala Kolomba »čiji nekoristoljubivi rad u službi njegove zemlje nije nikada bio priznat na odgovarajući način ni od strane mornarice, ni od strane nacije«.<sup>11)</sup>

## FRANCUSKA ŠKOLA

Francuska mornarica, iako malo kasno, uči će sa svoje strane u strategiski pokret koji su otpočeli Mahan i Kolomb. Zato je bilo dovoljno jedno ostvarenje, kao i za francusku vojsku: ratna mornarička škola koja je osnovana 1895, posle žestokih otpora. Zaista, ona je postojala 25 godina pre nego što se našao jedan definitivan i odgovarajući statut za nju. Pretvorena 1896 u »Školu za visoke studije«, zatim 1899 u Višu školu, reorganizovana 1912, ona je, postavši tek 1921 »Ratna mornarička škola«, dobila oblik koji skoro ne podleže kritici. Ali, najzad, sama činjenica da je u njoj od 1895 bila osnovana katedra pomorske strategije i taktike primoravala je njenog predstavnika da govorи o strategiji, njene slušaoce da ga slu-

<sup>11)</sup> Navedimo ovde, da bi samo zapamtili, veliko delo admirala Vilsona, *Ironclads in action* (1896) koje je skoro isključivo taktičkog i tehničkog karaktera. Ono malo tretira strategiju, i potpuno uzgred krstarički rat i blokade.

šaju, a marljive oficire van škole da je čitaju. Potsticaj je bio tu.

Još otpočetka su se istaknuti profesori latili zadatka da izvrše obnavljanje strategiskih ideja. Tu su njihova predavanja, koja nam ostaju, a koja potvrđuju uložen napor, naročito napore kapetana bojnog broda Rujea (Rouyer), Darijea (Darrieus) i Amea (Amet). Iako su oni daleko od toga da potpuno rasvetle materiju, oni bar daju jednu dobru polaznu osnovu.

U celini uzevši, s izvesnim nijansama, držeći se nacionalnog karaktera, u jednoj življoj i jasnijoj formi, tako stvorena doktrina se privezivala za delo Mahana i Kolomba, čiji je nastavak i ona bila u Francuskoj i na koje se često pozivala. Ona je objavila, na jedan još izrazitiji i življi način, principe do kojih su ova dva strana pisca bila došla.

Ovi radovi su čak prelazili okvir škole i dopirali su u javnost kroz dela koja su ostala klasična za taj period.

Svojom *Etude sur la stratégie navale*, koja je objavljena 1905.<sup>12)</sup>) kapetan fregate Devil zauzeo je svetlo mesto u nizu strategiskih izučavanja koja je tada zahtevao duh vremena. Ova knjiga, koja se može u potpunosti uporediti s radovima Mahana i Kolomba, najbolja je koju smo imali u Francuskoj o ovim pitanjima. To je čak i jedina, jer od Davlja nijedan autor nije pokušao da tretira do kraja, kao on, strategiski problem u njegovoj celini. Pisano živim i bodrim stilom, jasno, logično, dobro povezano, mestimično ukrašeno onom šarmantnom ironijom koja je potpuno svojstvena piscu, delo je bilo tako dobro napisano, da je opčinilo svoje čitaocе. On je razvijao sintezu vođenja rata prema jednom dobro zamišljenom planu koji je počivao na istoriskoj analizi, koji je, posle ispitivanja raznih načina neprijateljstava (gusarski rat, obalski rat, kombinovane operacije, rat na pučini) dovodio do zaključka o glavnoj ulozi organizovanih snaga i do racionalnog odre-

<sup>12)</sup>Ponovo izdata 1909 u jednoj knjizi sastavljenoj od tri dela: I *Stratégie navale*; II *Tactique navale*; III *Organisation des forces*.

divanja glavnog cilja u pomorskom ratu. On nije ostavio neobjašnjen nijedan od bliskih faktora koji imaju tako duboke reperkusije na strategiju. On je tako sukcesivno tretirao ofanzivu i defanzivu, koncentraciju, politiku, javno mišljenje, geografiju, baze, planove operacija, izviđanje, rejone dejstva, koalicije, itd... .

Tako smo prvi put u Francuskoj imali jedno potpuno gledanje na ova opsežna pitanja. Najzad, u svojoj *Lutte pour l'empire de la mer* (Borba za prevlast na moru), (1906), kapetan fregate Davli proverio je i potvrdio svoja prva mišljenja izučavanjem Rursko-japanskog rata..

Kapetan bojnog broda Darje objavio je 1907, pod naslovom *La guerre sur mer. La doctrine* (Rat na moru. Doktrina), prvi deo svojih predavanja na Visoj školi. On se tu dosta razlikuje od prethodnog. To je brza sinteza, koja dodiruje, u strategiskom svetu, malo brzo, možda malo površno, mnogobrojna pitanja: vojnu veštinu velikih kopnenih i pomorskih komandanata, istoriju pomorskih ratova XIX i XX veka, pouke, citate vojnih pisaca, politiku dotičnog momenta, izradu ratnih sredstava itd... Dakle, ne može se očekivati da se u jednoj knjizi od četiri stotine stranica onako kako treba, istovremeno, tretiraju sva ova pitanja. Ona se samo dodiruju i tu je strategija pomalo izgubljena i utopljena. Ali se u ovoj knjizi oseća jedno tako snažno ubedjenje, rukovodeći principi su tamo tako jako uklesani i istaknuti, da je to imalo na mlade oficire moje generacije vanredno doktrinarno i moralno dejstvo, koje je ostalo živo urezano u moje pamćenje. To je dejstvo, uostalom, isto toliko bilo veliko u inostranstvu, kao i u Francuskoj. Ja se sećam da se tadanji Generalstab suprotstavio objavljuvanju drugih delova Darjeovih predavanja pod neočekivanim izgovorom da je uticaj prvog dela, naročito u Nemačkoj, učinio da ono samo posluži našim neprijateljima, oživljavajući njihov intelekt i moral!

Dakle, ne dešava se uvek da *dela* sastavljena naučno i besprekorno potstaknu dinamizam i pokrenu najviše rukovodioce.

Najzad, donekle mi je neprijatno što sam sebe navodim, ali me istoriska istina primorava da potsetim na to da sam i ja bio uvučen u ovu delatnost i da sam učestvovaо u ovoј intelektualnoј struji nekolikim napisima strategiskog karaktera,<sup>13)</sup> greškama mладости kada revnost početnika u želji da učini bolje opravdava mnoge doktrinarne zablude i dokumentarne praznine.

Obnavljanje strategiskih izučavanja u našoj mornarici je bilo, može se to reći, delo razjašnjavanja, vere i oduševljenja, koje, i pored toga što je nepotpuno i dato na brzinu, čini čast našem oficirskom koru. Uostalom inostranstvo je o tome tako sudilo. To obnavljanje je bilo sačuvano u taktici 1910, koja je iako nesavršena i tako brzo prevaziđena pod uticajem nagle promene borbenih sredstava, pretstavljalа stvaran napredak nad onima koje su joj prethodile, povezujući ponovo prekinuti konac taktike iz 1832 i dajući najzad nekoliko propisa strategiskog značaja.

Ratna pomorska škola je, uostalom, nastavila, posle rata 1914, u izvesnoj meri, strategisko delo započeto ranije. Kapetan bojnog broda Loran napisao je izvrsnu studiju o Rusko-japanskom ratu.<sup>14)</sup> Kapetan bojnog broda Muže (Mouget) je postavio takve moderne osnove strategiskog izučavanja, kakve tek sada možemo shvatiti. Najzad, učestvovalo se sve više i više na primjenjenim vežbama po karti, obuhvatajući rešenja mnogobrojnih konkretnih slučajeva, s pripremom i izvršenjem zamišlje-

<sup>13)</sup> *Les idées militaires de la marine du XVIIIe siècle*, 1911.

*L'envers de la guerre de course*, 1912.

*La manoeuvre de la Praya*, 1913.

*Lépante et ses enseignements d'actualité*, 1914.

<sup>14)</sup> Vidi takođe njegov *Introduction aux études de stratégie* (1927), ograničen, kako to njegov naziv pokazuje, na jedan prethodni pregled pitanja i na iznošenje opštih principa.

nih operacija. Centar za visoke pomorske studije, osnovan 1921, orijentisan je u istom smislu.

Mi smo tako izvukli od nastanka ovih ustanova iste koristi, kao i naši drugovi u kopnenoj vojsci, kojima je stvaranje ratne škole omogućilo izdavanje znatnih, dobrom delom strategiskih, radova generala Majara (Maillard), Bonala, Foša (Foch), Langloaa (Langlois), Keslera (Kessler), Negriea (Negrerie) i Mordaka (Mordacq), kao i radova Centra za visoke vojne studije osnovanog 1910, izučavanja koja ni u čemu ne ustupaju radovima koji su se, u isto vreme, pojavili s druge strane Rajne, radovima Kemerera (Caemmerer), Bernhardija (Bernhardi), Falkenhauzena (Falkenhausen), Frajtaga (Freytag), Šlifena (Schlieffen).

Teorija strategije ubuduće stiče pravo građanstva na moru i na kopnu.

### »MLADA ŠKOLA« (JEUNE ÉCOLE)<sup>15)</sup>

Dok su prethodni pisci bili vezani jedni za druge jednom vrstom srodstva, po poreklu evolucione forme, dotle ono što se od 1885 do 1905 zove »Mlada škola« pret-

<sup>15)</sup> Glavna dela »Mlade škole«:

- Admiral Ob (Aube): *A terre et à bord* (1884). — *De la guerre navale* (1885);
- Admiral Revejer (Réveillère): *La conquête de l'Océan*;
- Gabriel Šarm (Gabriel Charmes): *Le torpilleur autonome et l'avenir de la marine* (1885). — *La réforme de la marine* (1886);
- Major Z. et H. Montéchant: *Les guerre navales de demain* (1891). — *Essai de stratégie navale* (1893). — *Les lois du nombre et de la vitesse dans l'art de la guerre* (1894). — *Réformes navales* (1899);
- Pen Siefer (Pène-Siefert): *La marine en danger* (1889). — *Flottes rivales* (1894);
- Gijer (Guierre): *L'avenir de la torpille et la guerre future* (1898);
- Alfred Dike (Duquet): *La faillite du cuirassé* (1904);
- Pol Fonten (Paul Fontin): *Les sous-marins et l'Angleterre* (1902). — *Guerre et marine* (1906).

Da bismo bili potpuni, trebalo bi dodati ovoj seriji mnogo-brojne članke iz časopisa *La marine française*.

stavlja fenomen spontanog ostvarenja prouzrokovani pojavi novih oruđa. Isto kao što je Peksan (Paixhans), 1821, verovao da će granate omogućiti pobeđe malih brodova nad velikim, tako su i pobornici »Mlade škole« mislili da će torpiljerke i moćan eksploziv, čemu su oni pridavali, u svojoj bezazlenosti, isključiv monopol, revolucionisati princip rata i stvoriti jednu novu strategiju. Gijer je čak verovao da će oni ukinuti sam rat i s njim strategiju. Malo pomalo, ove su se koncepcije urazumile, ali su se one ponovo pojavile sasvim normalno, oko 1900, s pojmom jedne druge tehničke novine: podmornice.

Ove su koncepcije imale srušnu sudbinu, uprkos poukama rata iz 1914, i njihovi poslednji trzaji su se osećali do našeg doba.

One su bile propovedane od strane ozbiljnih umova, ali takođe i od strane izvesnog broja slikovitih ličnosti naše profesije, vojničkih boema koji tragaju za neobjavljenim stvarima, kojima se pridružilo nekoliko dobromernih, ali nekompetentnih civila. I jedni i drugi su pomešali svoje tehničke anatemske argumente protiv »doktrinara«<sup>16)</sup>, koje su oni smatrali začaurenim u preteranom tradicionalizmu.

Strategiska teza »Mlade škole« je dovoljno jasno rezimirana u *Essai de stratégie navale* od majora Montesana. To je u suštini negacija značaja organizovanih snaga i bitke koja upravlja njihovom sudbinom, i čudno verovanje da glavni cili na moru nije kao na zemlji, — uništenje glavne neprijateljske snage. To je odricanje boja, pretvoreno u sistem. To je apologija gusarskog rata

---

Najzad, čak posle rata 1914, interesantna dela Olivijea Gieneka (Olivier Guihéneuc) su obeležila sumrak ovih originalnih tendencija, čije odraze još nalazimo u časopisu *La vie maritime et aérienne*.

<sup>16)</sup> Da se ne bi sumnjalo da su oni lično bili doktrinari suprotne škole. Kada se podržava jedna teza, čovek je onda uvek i doktrinar. Uostalom, ova osobina ne bi morala biti shvaćena rđavo: doktrinari su jedini koji imaju nešto konstruktivne moći u glavi.

(guerre de course), kao jedinog načina operacije. To je obalski rat posmatran ofanzivno ili defanzivno po jednom čudnom metodu. Ofanzivno, ratovaće se pomoću bombardovanja, posle kog dolazi bekstvo, u koje se polaže dečaka nada, koja ne vodi računa o postojanju neprijateljske flote. Defanzivno, to će biti zaštita i nepovredivost obalskog pojasa pomoću rastresitosti naših snaga u liniskom rasporedu: 66 obalskih krstarica i 496 torpiljarki biće tako rasute na našim pomorskim granicama. To je invazija u ovoj smešnoj strategiji transcendentne geometrije, problematične primene, koja sadrži krivulje »protiv odlaska«, »protiv dolaska«, »strategiskih centara«, strategiskih trouglova ili kvadrata, itd... Najzad, to je u materijalnom smislu vera u sićušan brod, u pomorsku prašinu, u čudne sprave, kao što je topovnjača, naoružani izviđački brod itd... što je sve nesvojstveno ofanzivnom zadatku i nesposobno da vlada morem.

Tu je bilo, okruženih s mnogo revnosti i iskrenosti, bolesnih klica koje bi nas otrovale da ih mi nismo eliminisali pomoću rasuđivanja, zdravog razuma i istoriskog metoda.

Žurim se da dodam da nije bilo sve rđavo u teoriji. »Mlade škole«. Njeni pogledi na važnost broja, brzine, specijalizacije oruđa, zaštite celine kroz smanjenje jedinice tonaže, dovoljno su opravdani, i sadašnja opasnost od podmornica i iz vazduha vraća im ponovo neočekivani značaj. Isto tako, »Mlada škola« je imala jasan pojam o evoluciji strategije u toku vekova, ona je čak preterivala pretstavljujući je kao revoluciju u našoj eposi. Najzad ne zaboravimo, da je ona energično gurala na stvaranje ratne pomorske škole, koja je osobitom nezahvalnošću, doprinela njenoj likvidaciji.

»Mlada škola« je danas skoro isčepljena.<sup>17)</sup> Uostalom, proces koji je ona započela razmotren je. Uzrok je jasan

<sup>17)</sup> Njene teorije su međutim imale veliki odjek u inostranstvu, gde se izgleda verovalo, skoro do rata 1914, da su one pretstavljale našu doktrinu. Naše nove konstrukcije, napisni naših

i to u formi skoro jednodušne osude. Ali mi nismo mogli proći pored nje čutke u istoriji teorije strategije. Trebalo ju je navesti kao čudan primer skretanja koja se čine katkad u domenu isključivo materijalnih preokupacija. Ovo nas uostalom ne sprečava da zadovoljimo pravdu njenim retkim zaslugama.

### ITALIJANSKA ŠKOLA

U moderno vreme je u Italiji zabeleženo kretanje ideja sasvim slično onome koje je zapljuskivalo francusku mornaricu tog vremena. Kao i u Francuskoj, ono je bilo uslovljeno, s jedne strane, primerom koji su dali kopneni vojni pisci, naročito general Polio (Pollio) i Marseli (Marselli) i pukovnik Barone.

Italijanska mornarica se dotada bila učaurila u napise taktičkog značaja, koji su bili veoma cenjeni. Imena Finkatija (Finkati)<sup>18</sup> i Gavotija (Gavotti)<sup>19</sup> dovoljno su poznata.

Od kraja XIX veka, mnogobrojni članci *Rivista Marittima* osuđuju novu orientaciju. Bonamiko<sup>20</sup>) ju je

---

oficira pokazali su, međutim, nepoverenje u koje su ove ideje bile pale kod nas. Moglo se uostalom samo radovati ovoj velikoj zabludi; postoji uvek interes da se eventualnom neprijatelju omogući da nas potcenjuje.

<sup>18)</sup> *Aforismi militari*, Rim, Forzani, 1882.

— *Considerazioni sulla tattica navale*, *Rivista Marittima* (R. M.).

<sup>19)</sup> *La tattica nelle grandi battaglie navali*, Rim, Forzani, 1898.

<sup>20)</sup> *Considerazioni sugli studi di geographia continentale e marittima*, R. M., 1881.

— *Guerra navale littoranea*, Rim, Forzani, 1900.

— *I primi elementi della guerra marittima*, Torino, 1880.

— *Strategia navale, Criteri di potenzialita marittima*, R. M., 1894 i 1895.

— *Mahan e Calwell*, R. M. 1897 i 1898.

— *Gli insegnamenti della guerra ispano-americana*, R. M., 1899.

— *La strategia navale nel secolo XIX*, R. M.

manje ili više započeo. Drugi pisci, kao Manfroni<sup>21)</sup>, dobro poznati profesor pomorske istorije, kao Ronkalji (Roncagli),<sup>22)</sup> istoričar Tursko-italijanskog rata i Sen-Pje (Saint-Pierre)<sup>23)</sup> su se njemu pridružili.

Od 1903 do 1906 poručnik bojnog broda Seki<sup>24)</sup>, profesor vojne veštine na Pomorskoj akademiji u Speciji, zapanjen što nema jednog italijanskog dela iz oblasti ove materije rešio je u svojim *Elementi di arte militare marittima* (Elementi pomorske vojne veštine) da dâ celovit pogled na savremena strategiska pitanja. Njegova knjiga, koja je ostala klasična kod naših suseda, je u neku ruku sinteza onog što se pisalo u toku dvadeset godina koje su joj prethodile i zaključak o savremenim italijanskim radovima.

Seki u prvoj knjizi razvija izvestan broj opštih pitanja dotičući se pomorske snage, njenog političkog, vojnog i ekonomskog značaja, veštine rata na moru i njegovog karaktera. On se dosta dugo bavi pitanjem geografskog značaja (operaciske baze, operaciske i komunikaciske linije, strategiska uloga primorja itd.). Zatim on ispituje uslove velikog rata i borbu za prevlast na moru koja treba da ga karakteriše. U tom pogledu usput se on dotiče uloge mornarice, ali, po mom mišljenju, nedovoljno ističe značaj organizovanih snaga i bitke. Obalski rat i kombinovane operacije su ga naročito privukle, i on je jasnije video ovakav način iskorišćenja prevlasti na moru nego sredstvo koje treba upotrebiti da bi se ona osvojila. Najzad, u drugoj knjizi Seki je izučavao pripremu za rat koja ističe pitanje ljudstva i materijala. Vođenje rata u punom smislu reči ispitano je pre svega u pogledu čiste

<sup>21)</sup> *Il dominio del Mediterraneo durante il medio evo*, R. M., 1900.

<sup>22)</sup> *Il dominio del mare del punto di vista italiano*, R.M., 1900.

<sup>23)</sup> *Preparazione politica e strategia navale*, 1902.

<sup>24)</sup> Sada admiral eskadre, u rezervi od 1920. Admiral Seki je bio zamenik načelnika Generalštaba u toku rata i ministar mornarice u kabinetu Nittia (Nitti) od 1919 do 1921.

strategije, zatim »logistike«, koja pod ovom strašnom imenicom koju je ponovo obnovio Žomini, obuhvata navigaciju pomorskih snaga, snabdevanje, opravke, veze, itd... Ova druga knjiga je neosporno vrednija od prve. Dok prva, dosta lišena ličnih ideja, izgleda, kao jedna poštена kompilacija koja vredi (za nešto je i nesreća dobra!) kao jedna izvorna bibliografija, drugo delo je originalnije, jače i pretstavlja poboljšanje doktrine, čemu je verovatni uzrok razmišljanje i spoljni uticaj. Vidimo kako Seki ovog puta jasno ističe da je glavni cilj u ofanzivi neprijateljska vojska. Uostalom, u svojoj celini, njegovi radovi su naročito interesantni u tom što u začetku sadrže liniju vodilju sadašnje italijanske pomorske ekspanzije.

Jedan od naslednika Sekija, kao profesora na Pomorskoj akademiji u Livornu, poručnik bojnog broda Bernoti, prvi put se pojavio u teoriskoj strategiji svojim delom *Fondamenti di strategia navale* (Osnovi pomorske strategije, 1911), koje je interesantno, ali na nesrecu malo zbijeno i pretrpano matematičkim radnjama o čijoj bi se korisnosti u jednom ovakovom delu moglo diskutovati. Posle rata 1914, Bernoti je naime dao, pod nazivom *Il potere marittimo nella grande guerra* (Pomorska moć u Prvom svetskom ratu, 1920) dosta potpunu studiju pouka ovog rata, u pogledu strategije, taktike i organizacije. U strategiji, on je rasvetlio nove uslove pomorskog rata, ulogu geografije i operacijskih baza, uticaj podele snaga, osobnosti podmorničkog rata, itd... Bernoti je 1923 ponovo razmatrao ovo isto pitanje u sažetijem obimu u *La guerra marittima* (Pomorski rat). Prvo on je bacio jedan kratak pogled na političke aspekte i doktrinu koja je vladala neposredno pre rata 1914, zatim je ispitao ono što je nazvao »strategisko nasleđe« ovog rata i najzad, pokušao da nagodi o budućnosti predviđajući mogućnosti koje pruža napredak tehnike. I to je uostalom ono što čini glavnu vrednost sasvim aktuelnog Bernotijevog dela: u momentu kada, u Italiji i u drugim zemljama, mnogi pisci, teoretičari ili profesori obazrivo čute o ovom novom

aspektu rata, on je nastojao da jasno vidi situaciju u kojoj se nalazila strategija pojavom novih oruđa, kao što su podmornica i avion, s punom svešću o obaveznoj evoluciji ovog dela veštine.<sup>25)</sup>

Ovaj rezime, iako kratak, dovoljan je da pokaže da je italijanska škola, kao i francuska, nastavila s istim opštim tendencijama doktrinu Mahana i Kolomba, podešavajući je, naravno, posebnom položaju svoje zemlje.

### KORBET (CORBETT)<sup>26</sup>

Korbet je imao o evoluciji strategiskih ideja jedan poseban, potpuno ličan stav, koji je odudarao od vladajuće struje. On dakle zaslužuje da bude razmatran za sebno i posle prethodnih pisaca, kako to uostalom zahteva i hronologija.

Ova zanimljiva ličnost rođena je 20 novembra 1854. On najpre izučava pravo, postaje advokat 1877, zatim prestaje da radi 1882 da bi započeo da piše avanturističke romane: *The fall of Asguard* (Esgardov pad), *For God and gold* (Za boga i zlato), *A business in great water* (Posao na velikoj vodi). Privlači ga novinarstvo. Radi sa Stidom

<sup>25)</sup>Kapetan bojnog broda Bernoti, nedavno unapređen u čin kontra-admirala, bio je postavljen decembra 1927 za pomoćnika načelnika Generalštaba italijanske mornarice.

<sup>26)</sup> Korbetova dela:

*Monk; Drake; Drake and the Tudors navy; The successors of Drake; England in the Mediterranean (1904); England in the Seven Years war (1907); The campaign of Trafalgar (1910); Some principles of maritime strategy (1911); Histoire de la guerre russe-japonaise (1912—1914); Naval operations (guerre de 1914).*

Navodimo isto tako velike dokumentarne publikacije koje je on objavio u kolekciji *Navy record society*:

- *Fighting instructions* (1530—1816);
- *Signals and instructions* (1778—1794);
- *The spencer papers.*

Vidi u ovom pogledu vrlo interesantna Tramonova (Tramond) izlaganja u Pomorskoj akademiji 1924:

- *Les études d'histoire maritime en Angleterre depuis 1870.*

u *Review of Reviews*. Stupa u kontakt s ljudima koji pokreću *Naval Defense Act* (Zakon pomorske odbrane) 1889. Objavljuje u kolekciji *Men of action* (Ljudi od akcije) dva mala dela *Monk* i *Drake*, koja počinju da ga orijentisu ka mornarici.

Učestvuje kao ratni dopisnik u listu *Pall Mall Gazette*-i u ekspediciji Dongola (1896). On tu ulazi u vojne kruševine, kopnene i mornaričke (Nilske topovnjače). Intelektualno govoreći on oseća kod sebe sve više i više da je obdaren za pomorstvo. Vraća se svom Drejku, izučava ga ponovo, daje svoj *Drake and the Tudors navy* (Drejk i tjudorska mornarica) i *Successors of Drake* (Drejkovi sledbenici).

On je na sebe privukao pažnju. Poveravaju mu katedru istorije 1903 u Oksfordu. Nezadovoljan sadržajem svojih predavanja, on ga najzad nalazi u jednom od njih i 1904 objavljuje svoj *England in the Mediterranean* (Engleska na Sredozemnom Moru). Postavljen je za profesora na Pomorskom ratnom koledžu.

Ovaj originalan čovek je sada, kao gospodin Pridom (Prudhomme) generala Levala, »opsednut strategiskim mislima«. On je stvorio svoju sopstvenu doktrinu. On je razvija u svom *England in the seven years war* (Engleska u Sedmogodišnjem ratu), ocenjenom dosta paradoksalno u to vreme, u kome on podržava svoju teoriju »skretanje strategije od strane politike«. Objavljuje za stogodišnjicu Trafalgara *Campaing of Trafalgar* (Trafalgarska operacija).

Lord Fišer (Fisher) postaje svemoćan. Korbet se uvrstava u redove njegovih pristalica *fishermen* (fišerovaca). On je član komiteta koji priprema istorisku anketu o bici za Trafalgar. On objavljuje 1911 svoje *Principles of maritime strategy* (Principi pomorske strategije). U međuvremenu postavljen je za šefu istoriske sekcije Komiteta imperijalne odbrane, institucije i položaja stvorenog više ili manje za njega. On upravlja svoju aktivnost ka istoriji Rusko-japanskog rata.

Izbija rat 1914. Korbet inspiriše više ili manje Fišera u njegovim planovima operacija. Istoriska sekcija je zadužena da napiše istoriju neprijateljstva, istoriju koja je, iako neoficijelna, ipak napisana po zvaničnim dokumentima, bar po onima koja je Admiralitet htio zaista da saopšti. To su tri knjige *Naval Operations* (Pomorske operacije). Ali Fišer nije više tu. Korbet ulazi u potajnu borbu s novim Admiralitetom, koji se ne slaže s njegovim ličnim izlaganjima o ratu 1914, koja on, protivno uobičajenom držanju jednog istoričara, pretstavlja u ružičastim bojama. Njegova zvezda bledi. On umire ostavljajući ovaj rad nedovršen.<sup>27)</sup>

Njegove strategiske teorije, koje se izgrađuju malo pomalo s vremenom, i koje su razbacane u njegovim delima, kondenzovane su i rezimirane u njegovom poznatom delu *Some principles of maritime strategy* (Neki principi pomorske strategije).

One se znatno razlikuju, po izvesnim tačkama, od onih koje su vladale pomalo svuda, čak i u Engleskoj, i koje proizilaze iz koncepcije koju su Mahan i Kolomb stvorili. Korbet deluje na ovu koncepciju potkopavajući je, metodično je nagrizajući; to je dejstvo vode na šećer, kiseline na metal. Korbet je proveo svoj život, žrtvovao svoju ličnu sreću, da bi pregledao stare pergamente.. On se vraća na izvore. On se njima koristi, s tekstovima u rukama, da bi razbio teze koje su njegovi prethodnici, uglavnom pomorci, izradili. Pomoću dokumenata stvara sumnju u njih. Oslanjajući se na arhive, on progoni, da bi ih uništio lažne bogove, legende obnovljene i prenesene s generacije na generaciju pomoću drugorazrednih dela.

Borac protiv dogmi, on je inače osrednji kao konstruktor. Njegovim pogledima, a i njemu, pokatkad nedostaje solidnost.

<sup>27)</sup> Njubolt (Newbolt) ga je zamenio u istoriskoj sekciji, a u Ratnom pomorskom koledžu Kelender (Callender), dobro poznati pomorski istoričar.

Kao dobar anglosaksonac, on strahuje od kontinentalnih stajačih vojski. Nasuprot tome, on se gnuša nad doktrinom koja je proizišla iz ovih svetinja. Dominacija germanskih vojnih mislilaca, naročito Klauzevica, njemu je nepodnošljiva. Oni su mu izgledali suviše zatvoreni u svoj dogmatizam, ne shvatajući veština, tobože, specifično englesku vođenja rata. On je sebi uvrteo u glavu svoju omiljenu doktrinu »ograničenog rata«, koga on pretstavlja novim, iznad razumevanja kontinentalnih stratega. On tu u suštini razvija samo dobro poznatu strategiju kombinovanih operacija koje vodi jaka snaga u pomorskom, a slaba u kopnenom pogledu. I, s prilično malo logike on napada u ime principa ove strategije one principe koji zahtevaju potpuno različit slučaj, čisto kopnenog ili čisto pomorskog rata. On lomi kopljia protiv pojmoveva naoružanja nacije, značaja oružanih snaga, bitke, ofanzive, itd... On često gleda naopako kroz istoriju, ne priznaje vojnički napor engleskih saveznika u toku ratova Prvog Carstva, a ni same Engleske u Španiji, ocenjuje potpuno pogrešno način kojim su Japanci vodili rat protiv Rusije, i dalje tako postupa u istom smislu. Kontradikcije ga uostalom ne smetaju. On se vraća, u pogodnoj prilici, na dobre metode »neograničenog« rata.

Naprotiv, on daje ideje originalne i dostoje pažnje, iako protivne onima koje su uobičajeno usvojene, o klasifikaciji operacija, o odgovarajućim mestima koja treba da zauzimaju borba protiv oružanih snaga i napad i obrana komunikacija, o načinu traženja bitke, o koncentraciji i rastresitosti.

Korbetovo delo je, dakle, delo »kritičarskog« tipa. Njegovo čitanje je takođe gorko i okrutno za one koji su pre došli do jednog snažnog ubeđenja u izvestan skup istina u koje su verovali da su van svakog udara. Ali ovo iskušenje je za njih dobročiniteljsko, u tom što ih ono prisiljava na reviziju ovih dogmi, na novo ispitivanje onoga što su oni usvojili možda malo brzo. Ovaj duševni napor je spasonosan. Susedstvo nevernika nije uvek rđavo.

Osporavanje koje on stvara ima svoju nagradu. Vera u konačan rezultat analize koja je izdržala destruktivni uticaj sumnje time je samo još čvršća. Ona izlazi iz ove bure pročišćena i povećana.

U ovom smislu Korbet je učinio veliku uslugu stvari strategije.

Lično je uticao da ja prebrodim jednu ogromnu intelektualnu i skoro moralnu krizu. Osetio sam njihanje stubova hrama. Sišao sam dole da bih proverio temelje. Konstatovao sam da ne zadovoljavaju, pošto je tamo bilo pukotina. Za svoj račun sam ponovo ispitao, opravio i modificirao ovaj temeljni zid. Zatim sam se ponovo digao, ohrabren solidnošću nove ustanove, i zahvalan, uprkos svemu, ovom neraspoloženju koje me je primoralo na ovo neprijatno ali korisno vraćanje samom sebi.

Korbet »pristalica« vojničkih pitanja, amater u strategiji, morao je pokatkad da proklinje pojedine zvanične i tradicionalne istoričare. Na kraju, i on je ipak postao u Engleskoj jedna vrsta despota u ovom pogledu. U svojim *Naval operations* (Pomorske operacije) on je hladno nastavio proveru unapred stvorenih ideja i, on koji je hvalio povratak na izvore, dobro se čuva da nam označi svoje, što naročito umanjuje istorisku vrednost ovog dela njegovog rada.

Prema pričanju lica koja su živela u engleskoj monarici, a naročito kapetana bojnog broda Vandijea (Vandier), našeg oficira za vezu u Velikoj floti, Korbet je verovatno imao, u godinama koje su prethodile 1914, veliki uticaj na engleske pomorske krugove. Ovo bi objasnilo mnogo stvari. S kritikom i sumnjom se ne izvode dejstva, koja zahtevaju, pre svega, solidnu doktrinu i čvrstu povezanost s izvesnim direktivama. Nije li Korbet odgovoran za to što je priličan broj prostih i odličnih pravila, koja su nekad bila poštovana, u toku rata 1914 u engleskim glavama bio obavljen maglom? Admiralitet je možda o tome na isti način sudio, jer je smatrao korisnim da izjavi, povodom *Naval operations*, da je Korbetova

teorija o nekorisnosti traženja borbe da bi se dobio odlučujući uspeh bila njegova lična stvar, i da je bila suprotstavljena teoriji Admiraliteta. Admiralitet je tako reagovao protiv jedne akcije koja je postala teška i škodljiva. I mi ćemo, takođe, uzdrmati Korbetov jaram kada to bude odgovaralo, potpuno priznajući ovde-onde njegove zasluge.

Korbet je, naprotiv, ponovo oživeo interes, koji su pokazali engleski oficiri za istoriska i strategiska pitanja. On je naročito inspirisao i vodio admirala Ričmonda (Richmond), direktora Kraljevskog pomorskog koledža, koji je izdao 1920 svoje delo *The navy in the war of 1739—1748* (Mornarica u ratu 1739—1748 godine). U toku istog perioda, engleska vojska je sledila razvoj koji su prouzrokovala dela Helia (Haley), Hendersona (Henderson), Makojda (Macquoid), pukovnika Moda (Maude) i naročito generala Berda (Bird). Ova vojska se uostalom zainteresovala, kao što je to bilo prirodno u Engleskoj, za strategiju kombinovanih operacija. Od 1897, Kalvel je izdao svoj *Effect of maritime command on land campaigns since Waterloo* (Uticaj pomorskog komandovanja na kopnene operacije od Vaterloa), vrlo zapažen u momentu objavlјivanja. Mornarički general Aston, profesor vojne istorije na *University College*, bio je već objavio, što se tiče »amfibiskih« operacija, svoje *Letters on amphibious war* (Pisma o amfibiskom ratu), posle kojih je objavio, 1914, svoj *Sea, land and air strategy* (Pomorska, kopnena i vazdušna strategija), koji je tretirao problem u čitavoj njegovoj celini. Jedni i drugi su možda osećali da je novi rat bio blizu, kada bi trebalo, kao u vreme Velingtona sići na kontinent da bi se tamо uporno borio. Korbetova teorija »ograničenog rata« je dakle, vrlo verovatno, odraz preokupacije njegovog doba. Između njih i njega u vezi s tim postojala su dejstva akcije i reakcije.

Završimo s kratkom primedbom.

Možemo biti samo zapanjeni krajnjom retkošću, skoro potpunom otsutnošću velikih studija o strategiji od kraja

rata 1914. Admiral Bernoti, koliko mi znamo, bio je jedini koji je tu nešto pokušao.<sup>28)</sup> Ipak, posle jednog takvog rata, ovaj je predmet nudio jedno široko polje za razmišljanje. Bilo je očigledno članaka koji su se odnosili na mnoga detaljna pitanja, ali razbacanih u raznim revijama ili periodičnim časopisima. Ali nije bilo, da se tako kaže, potpunog dela koje suštinski ispituje nove uslove pomorske strategije. Nisu li dobre želje bile potpisnute pred znatnim intelektualnim i materijalnim radom, koji je pretstavljaо jedan takav pokušaj u momentu kada su tehnički napreci izvršili pravu »prekretnicu« u istoriji i kao jednu revoluciju u veštini rata? Nisu li se one bojale da se kompromituju uzimajući smelo učešća, bacajući se na stvaranje novih zaključaka koji su obavezno tražili nova sredstva, pred kojima se nije moglo više zadovoljiti s olakim recitovanjem starih »principa«.

Bilo kako bilo, polje rada je slobodno.

<sup>28)</sup> Nemački kapetan bojnog broda fon Gros (von Groos) je isto tako nedavno objavio *Leçons de la guerre navale à la lumière de la guerre mondiale*, Berlin, Mittler, 1929.

DRUGI DEO

# ZADATAK POMORSKIH SNAGA

### GLAVA III

## POMORSKE KOMUNIKACIJE

### POMORSKI TRANSPORTI U DOBA MIRA

**K**ako treba posmatrati more i njegovu ulogu na zemlji? Za većinu naroda nekada, za izvesne još danas, more je bilo demarkaciona linija, granica, »kraj kopna«, granica od koje se ulazilo u nepoznat svet u koji se nije moglo prodreti.

Za druge, more je bilo, u jednom više ili manje širokom rejonu, izvor hrane čiji su monopol oni nastojali da rezervišu za sebe.

Najzad možemo ga posmatrati kao *put* koji više ujedinjuje, nego što odvaja, kontinente, najudaljenije i najrazličitije krajeve. To je istinska koncepcija, jedina koja omogućava da se tačno uvidi uloga tečnog elementa u ljudskim poslovima. Mahan je to već rekao: »Osnovna istina što se tiče mora — možda bi trebalo reći vode — je da je ono veliko prirodno komunikacijsko sredstvo«.<sup>1)</sup>

Znatna važnost ovog »puta« pojavljuje se već u vreme mira u ekonomskom pogledu. Tako se objašnjava da su oni koji su ga eksplatisali bili dostigli, još od starina, jedno bogatstvo koje je bilo u suprotnosti s osrednošću njihove političke moći ili njihovog teritorijalnog prosti-

<sup>1)</sup> *Le salut de la race blanche.* — Prevod Izule, str. 102.

ranja. Feničani, Đenova, Venecija, Hanza, Holandija i Portugalija su u vezi s tim raznim epohama dali karakteristične primere. Time se u moderno doba objašnjava opšte prodiranje ka moru, koje se manifestuje kod naroda čija situacija i politička sudbina nije bila imperativno upravljana ka okeanu. To je delo Rišeljea (Richelieu) u Francuskoj, Petra Velikog u Rusiji, Kavura u Italiji, Nemača u doba Viljema II, jednom reći svih onih koji su uslovili stvaranje mornarica i koji su razvili veze njihovih zemalja s morem. Svi su se oni manje ili više inspirisali čuvenim aforizmom Valtera Ralija (Walter Raleigh): »Ko vlada morem, vlada trgovinom; ko vlada trgovinom, raspolaže bogatstvom sveta, a prema tome i dominira samim svetom«.

Međutim, u vezi s tim, sledi da je pomorska trgovina, koja koristi pomorske puteve, imala iste karakteristike u različitim istoriskim periodima.

Feničani, Đenovljani, Pižani, Venecijanci, Hanzovci praktikuju, prema rečima Rusijera (Rousiers),<sup>2</sup> jednu vrstu kolportažne trgovine, u kojoj su njihovi nacionalni produkti imali samo beznačajno učešće. To su kiridžiski brodovi i transporteri sa zadatkom obezbeđenja internacionalnih veza. Sem toga, pomorska roba je tada, dragocena, skupa i količinski ograničena.

Prva evolucija se ocrtava u XVII veku. Potpomognuta rađanjem industrije i velikim geografskim otkrićima, pomorska trgovina se može pothranjivati produktima samih zemalja koje poseduju brodovlje, i koje razvijaju svoju trgovačku mornaricu u proporciji s količinom rôba koju joj one mogu dati za transportovanje. Pomorski saobraćaj se sliva sa suvozemnim saobraćajem i oslanja na zaleđe. Zajednice koje nemaju ove olakšice, ovaj politički, ekonomski i geografski oslonac nalaze se u opasnosti i iščezavaju. To je doba opadanja Hanze, Đenove i Venecije. Uostalom, nema više šta da se radi s ovim interna-

<sup>2)</sup> *Les grandes industries modernes*, IV. *Les transports maritimes*, Armand Colin, 1926.

cionalnim kiridžijama, jer novodošle Holandija, Engleska i Francuska nastoje da rezervišu, kako u izvozu tako i u uvozu, svoju robu za svoju nacionalnu zastavu (engleski Navigacioni akt, prava Kolberove carine, itd...). Napomenimo, najzad, da je ova pomorska trgovina još, do Francuske revolucije, a pogotovo njen prekookeanski deo, trgovina luksuznom robom, koja prenosi začine i kolonijalne proizvode, čija potrošnja nije mnogo raširena u Evropi. U suštini, nacije žive skoro same od sebe, uostalom i zbog visokih troškova transporta.

Ogromnoj industriskoj revoluciji XIX veka palo je u deo da poremeti ove stare uslove. Poznate su etape ovog velikog ljudskog dela, čije su prve manifestacije, koje su potekle iz Engleske, osvojile evropski kontinent, zatim čitav svet. On je bio započet elanom koji je prouzrokovala mehanizacija industrije pamuka, stimulisanim otkrićem pare i njenom primenom kako kao pokretača industrije, tako isto i kao nosioca pokretljivosti na kopnu i moru, i najzad olakšanim ogromnim naprecima metalurgije, koja je upotrebljavajući koks, uspela da lako proizvede gvožđe, zatim čelik u količinama koje su odgovarale industriskim potrebama.<sup>3)</sup>

Ova ekomska pojava trebalo je, pre svega, da koristi Engleskoj. Njena razmena se povećala od 1.682 miliona 1800 godine na 4.225 miliona 1850, 1870 na 13.685 miliona, 1873 na 17.100 miliona i 1913 godine na 33.750 miliona. Druge evropske zemlje su imale, u manjem stepenu, sudbinu takođe sjajnu, a neke su u Americi i Aziji kasnije bile u sličnom položaju. Stanovništvo Engleske, od 9.000.000 1801 godine, dostiglo je 16 miliona 1841, 30 miliona 1900. Evropsko stanovništvo podiglo se od 175 miliona 1801 na blizu 400 miliona 1900 godine.

Ali ovaj preobražaj čovečanstva postavio je jedan nov problem. Ovim ogromnim naseljima, u osnovi produktivnim, trebalo je u punoj meri, s jedne strane, prehranbenih

<sup>3)</sup> Proizvodnja gvožđa u čitavom svetu: 1.505.000 t 1830 godine, 24.203.000 t 1890 godine.

artikala za ljude i sirovina za fabrike, a, s druge strane, tržište za fabričke produkte. Nije to više bilo doba kada su države mogle živeti od svojih vlastitih fondova, i ove potrebe nametale su jak tok razmene sa spoljnim svetom, koji se nalazio većim delom s druge strane mora, i koji se sastojao ne samo od stranih zemalja, nego takođe i od naseobina koje je kolonijalna ekspanzija istog veka, koja se razvijala paralelno s ogromnim industriskim razvojem, bila stvorila u različitim delovima zemaljske kugle.

Odatle nastaje odgovarajući razvoj pomorskog saobraćaja, »industrija odraza« kako to izvrsno kaže Ruzie. Neto tonaža engleske mornarice podigla se od 573.000 t 1760 godine na 1.565.000 t 1792, 1890 na 9.688.000 t, a 1900 godine na 10.304.000 t. Ukupna bruto tonaža svih trgovačkih mornarica sveta, koja je iznosila 6.000.000 t 1840 godine, narasla je do 15.000.000 t 1870, a 1925 na 64.000.000 t. Ceni se da evropska trgovačka flota, iako slabija u broju brodovlja, ima sada desetostruku tonažu u odnosu na onu koju je imala u XVII veku.

Usto, pomorska trgovina je primila u moderno doba više karakteristika koje objašnjavaju visoko mesto koje ona drži u opštoj ekonomici.

1. — Priroda robe se izmenila. To nisu više jedino, kao nekada, retke, skupe i lake namirnice, koje se transportuju. Teške materije (gorivo, minerali, žitarice, đubrivo, itd...), zauzimaju sada po količini odlučujuće mesto. One sadrže 50% transportovane težine, ne uračunavajući žito i druge prehranbene artikle. Rad francuskih luka povećao se od 10 miliona t 1860 na 46 miliona t 1925 godine. Između 1840 i 1893 godine, iznos robe transportovane morem podigao se (u hiljadama tona): za ugalj, od 1.400 na 61.000; za žitarice od 1.900 na 24.100; za metale od 1.100 na 12.400. Velika poboljšanja do kojih je došlo u suvozemnim vrstama transporta, zahvaljujući naročito železnici, očigledno su omogućila ovaj uspon, jer su omogućila učešće čitavih krajeva u snabdevanju i apsorbovanju pomorskog saobraćaja.

2. — Dimenziije brodova su narasle u vrlo velikoj meri. Ova stvar nas naročito interesuje u pogledu teretnih brodova. Nosivost u težini, koja je bila oko 1850 godine od 600 do 700 t, dostiže sada, u dobrom broju slučajeva, 10.000 t i podiže se kod izvesnih brodova do 15.000 i 20.000 t. Jedan trgovачki brod srednje tonaze, koji nosi 5.000 tona, transportuje isto toliko kao 10 teretnih vozova od po 50 vagona.

3. — Ovaj porast dimenziija brodova, spojen s ostvarenim napretkom u pogonskim uređajima,<sup>4)</sup> doveo je do progresivnog i znatnog pada transportnih tarifa. Troškovi nisu prestajali da padaju u drugoj polovini XIX veka. Naprimer, oni su se menjali: na liniji Marsej — Carigrad, od 200 franaka 1852 na 20 franaka 1893 godine (po toni); na liniji Marsej — Kina, od 500 franaka 1862 na oko 80 franaka 1902 (po toni); na liniji Čikago — Liverpool od 8,23 franaka 1868 na 2,16 franka 1902 (po kvintalu).<sup>5)</sup>

4. — Otada su pomorski troškovi doveli suvozemne troškove u teži položaj, u takvoj proporciji koja se jedva može shvatiti. Pre poslednjeg rata, tona žita mogla se prevesti za istu cenu na 600 km na zemlji, a na moru od Vankuvera do Evrope ploveći oko rta Horna. Troškovi australiskog žita u Engleskoj su bili po 1 km 50 puta manji nego suvozemni troškovi. Transportovala se za istu cenu tona uglja od Jorkšira do Londona i od Londona do La Plate.<sup>6)</sup> Moglo se isto konstatovati i posle rata 1914 godine, kada saobraćaj nije bio poremećen neprijateljskim dejstvima.

5. — Ove prednosti tarifa, ovi novi uslovi pomorskih transporata, sadašnja fizionomija industrije koja zahteva jedno ogromno prebacivanje sirovina i gotovih proizvoda tamo-amo, prouzrokovale su da ogromni interesi i sve

<sup>4)</sup> Za istu težinu utrošenog uglja transportuje se danas 30 puta više robe nego 1840 godine.

<sup>5)</sup> Vidi detalje u delu Rosijea, str. 74—75.

<sup>6)</sup> Ibid, str. 71.

mnogobrojnije ljudske mase tesno zavise od pomorskih komunikacija.

To ne važi za poljoprivredu, savršeno lokalan i za zemlju vezan oblik proizvodnje, naizgled autonomnu, koja nije toliko zavisna od đubriva, poljoprivrednih mašina i izvoza svojih prehranbenih artikala.

Sve veći i veći broj ljudi povezuje svoju sudbinu s pomorskim transportom, a da on to uostalom i ne uviđa. Pripadnici skoro svih nacija su manje-više za njega zainteresovani.

Kako je paralelno s ovom ekonomskom i kolonijalnom evolucijom, došlo do jedne druge evolucije političke i socijalne prirode, koja je dala narodima pravo i sredstvo da vladaju sami sobom, shvatamo kakvo mesto mogu ova materijalna pitanja da zauzmu u pažnji njihovih rukovođećih mandatora, i otuda, reperkusije koje ona mogu imati na njihovo držanje u domenu spoljne politike. Zbog ovog razloga trgovacka, industrijska i kolonijalna suparništva su imala i još imaju u naše doba dubok uticaj na konflikte koji su dovodili ili će dovesti nacije u sukob. I kako je more, u svojstvu komunikacijskog sredstva, oslonac ekonomске izgradnje većine od njih, lako je razumeti da su jedne kao i druge primorane da se pozabave ovim elementom, i da su »u jednom vrlo širokom smislu, svi veliki moderni ratovi pomorski ratovi«.<sup>7)</sup>

## POMORSKI TRANSPORTI U VREME RATA

Ova prvorazredna uloga mora u uzrocima ratova nastavlja se i u njihovom toku. Na njih uopšte u znatnoj meri utiče sudbina pomorskih komunikacija, čiji je karakter uostalom prilično promenjen.

U ekonomskom smislu, izvesne pomorske linije mogu se održavati. Saobraćaj na njima može čak i porasti.

<sup>7)</sup> *Eléments d'histoire maritime et coloniale contemporaine*, str. 277, Tramond et Reussner.

Druge linije mogu biti stvorene. Sve prema potrebama. Izvesne linije mogu se i ukinuti, zbog rizika do kojih dovode neprijateljstva. U svakom pogledu, pomorske komunikacije zadržavaju svoju veliku vrednost, najpre u ekonomskom pogledu, jer nameću najviši stepen održavanja trgovačke i industrijske akitnosti nacije, koje joj dozvoljavaju njene umanjene mogućnosti, ograničavajući time uplitanje skupih posrednika. Komunikacije zadržavaju takođe svoju političku ulogu u doba mira.

Izuzimajući sasvim poseban slučaj Engleske, koja uostalom nije nikada trpela od ozbiljnijeg opadanja svog pomorskog saobraćaja, može se zabeležiti u prošlosti nekoliko dokaznih primera ekonomskih teškoća koje su iskusele države koje su manje ili više bile lišene doprinosa pomorskog puta. Zabeležimo u vezi s ovim da je period velikog trgovačkog i industriskog razvoja, koji smo malopre pomenuli, bio isto tako, u podudaranju mnogih teških opasnosti, sličan ovome u kome se sistem naoružane nacije uspostavio kod većine naroda, i da je takođe zemlja, kada vidi svoje narasle potrebe, napola paralisana u svojoj proizvodnji uvođenjem u svoje borbene snage velikog dela svoje raspoložive radne snage. Odatle znatnije pribegavanje spoljnim izvorima svih vrsta, od ratnog materijala do prehranbenih artikala. Najzad, s koncepcijom »totalnog rata«, poslednjim stadijem ove evolucije, pitanje koje je ranije bilo ekonomsko-vojne prirode, uzima potpuno vojni aspekt, jer lišavanja ili ograničavanja koja trpi civilno stanovništvo su interesantna što se tiče njegovog kapaciteta za borbu i odražavaju se na nju u celini. Ko pogarda pozadinu pogarda i ono što je napred. Promene koje su iskrsele u ekonomskoj i vojnoj organizaciji isle su jedna ispred druge zapadajući u isti pogrešan smisao.

Imaćemo pretstavu o potrebama jedne velike nacije u ratu, s napomenom da je 1918 godine trebalo da Francuska uveze godišnje kao glavne produkte:

uglja . . . . .	30,000.000	tona
petroleuma . . . . .	800.000	"
benzina . . . . .	600.000	"
čelika . . . . .	1,000.000	"
žitarica . . . . .	3,500.000	"

i da bi nam trebalo u jednom budućem ratu uvesti na našu teritoriju 4,300.000 tona petroleuma godišnje.<sup>8)</sup>

Ali komunikacije za vreme rata imaju da ispune druge potrebe: one koje rezultiraju iz izvršenih transporta za potrebe armija. One su nove, a naročito u nenormalnom stanju. Pre svega, to je transport armija ili ljudstva namenjenog armijama, između raznih delova jedne iste nacije, kao, naprimjer, između metropole i njenih kolonija; čisto transportna operacija analogna ekonomskim transportima, ali s tom razlikom što je predmet transporta dragoceniji. To su transporti armija koje su namenjene da operišu na jednom novom ratištu, kojem more omogućava pristup. To su najzad transporti armija koje treba da napadnu neprijateljsku teritoriju.

Mi prodiremo s ovom vrstom transporta u jedan tako važan domen onoga što izvesni pisci, naročito Italijani (Seki, Bernoti itd.) nazivaju »pomorska i kontinentalna uzajamnost« izražavajući tako ogroman uticaj pomorskih komunikacija na kopnene operacije.

U vezi s tim istorija nam daje beskrajan i upečatljiv niz primera.

Mogli bismo se kroz nju povratiti na početak ratova koji su označeni bitkama kod Salamine i Akcijuma.

Konstatovao bi se isto tako dominirajući uticaj pomorskih komunikacija na odvijanje Punskih ratova. Jedino posedovanje mora, najzad zadobijeno od strane Rimljana posle ogromnih napora (bitka kod Egnome i Egatskih Ostrva), njima je omogućilo da osvoje na kraju krajeva Siciliju, da nametnu Hanibalu ogromno obila-

<sup>8)</sup> Kapetan fregate Landrio (Landria): *Protection des transports maritimes en temps de guerre*, E. G. N., 1927.

ženje mora kopnenim putem, i da u bici kod Zame definitivno potkopaju Kartaginu. Ista pomorska moć služila je kao podrška Rimu u njegovim ratovima protiv Filipa Makedonskog i Mitridata, kao i Cezaru u njegovim ratovima protiv Gala i Pompeja.

Napredovanje varvara, kao što je to bio slučaj s napredovanjem Genzerikovih Vandala ka Severnoj Africi i ka Rimu, izvršeno je zahvaljujući posedovanju pomorskih puteva. Posedovanje pomorskih puteva poslužilo je isto tako kao oslonac Vizantiskoj protivofanzivi Velizara u Africi i Italiji. Uspon i opadanje Arapa na ostrvima zapadnog Sredozemnog Mora bili su uslovljeni najvećim delom identičnim razlogom.

U Srednjem veku, sredozemni ratovi na Siciliji i kod Aragona navode na istu konstataciju.

Počev od momenta kada su kod Lepanta Turci izgubili kontrolu pomorskog puta njihova uz nemiravajuća napredovanja zaustavljena su i njihove kopnene kombinovane operacije su više ili manje paralisanе.

»Pomorska i kontinentalna uzajamnost« potvrđuje se u moderno doba. Pre svega kroz sredozemne pohode vođene protiv Španije pod Lujem XIII i Lujem XIV, a naročito kroz Sicilijanski pohod u toku Holandskog rata. Problem iskrcavanja u Irsku i Englesku u toku ratova Augsburške lige je tesno povezan s gospodarenjem Lamanšom. Isto tako, pod Lujem XV, osvajanje Menorke ili invazija Engleske uspevaju ili doživljuju neuspeh prema tome ko vlada morem. Napadne i odbrambene operacije u kolonijama, pod starom monarhijom, kao i pod Republikom i Carstvom, bile su potčinjene i regulisane sudbinom komunikacija. Sjedinjene Američke Države, još u početku, izvojevale su svoju nezavisnost, jer nam operacije d'Estena (d'Estaing), Terneja (Ternay), Grasa (Grasse), na njihovim obalama pokazuju ovu kontrolu pomorskih komunikacija, čija je cena Jorktaun.

Zahvaljujući takvoj kontroli, Englezzi su za vreme Revolucije i Carstva započeli svoje operacije protiv fran-

čuskih obala, izvršili svoja iskrcavanja u Holandiji, na Dardanelima, u Egiptu, Kopenhagenu, na Eskou, i ratovali u Španiji.

Šta je istorija Bulonjske flotide, ako nije uzaludno i razočarano čekanje jednog slobodnog malog krajička pomorskog puta?

Kasnije, bitka kod Navarina je regulisala pitanje tursko-egipatskog pripadništva Peloponeza (Moreje); Krimski rat i Rusko-turski ratovi od 1828 do 1878 pokazali su mogućnosti koje se nude onome koji raspolaže pomorskim putem; Građanski rat u Americi je izneo kako su federalci iskoristili pomorsku nadmoćnost da bi pomogli svoje armije. U kopnenom pogledu, ne bi bilo Kinесko-japanskog ili Rusko-japanskog rata da Japanci nisu gospodarili putevima koji su ih vezivali za aziski kontinent. Kuba bi još bila španska, da je pravac koji tamo vodi bio zatvoren za Amerikance.

Najzad, još sa stanovišta kopnenih vojski, skoro je suvišno da se govori o ratu 1914. Dardaneli, Solun, Mopotamija, Palestina, zauzimanje ostrva u Riškom Zalivu, spasavanje srpske vojske, transport američkih trupa u Francusku, osvajanje nemačkih kolonija poslužili bi nam da pokažu vojničku vrednost pomorskih komunikacija u ovom ratu.

Je li potrebna jedna kvantitativna procena njihovog kapaciteta? Dovoljno je da se potsetimo da je u toku čitavog rata bilo transportovano za samu Francusku<sup>9)</sup>:

— iz kolonija (trupe i kolonijalni radnici . . . . .	730.000	ljudi
— kontingenti iz Rusije i Sibira . . . . .	4.000	"
— spoljna vojišta (odlazak i povratak) . . . . .	1,031.000	"
— odlazak na otsustva (Francuska — Severna Afrika) . . . . .	600.000	"
Ukupno:	2,365.000	ljudi

<sup>9)</sup> Kapetan fregate Landrio. Navedeni rad.

S druge strane, za 17 meseci bilo je transportovano iz Sjedinjenih Američkih Država u Evropu 2.079.880 američkih vojnika, u 1.142 brodska putovanja. Transporti u letu 1918 su bili naročito intenzivni:

maj . . . . .	247.000	ljudi
jun . . . . .	280.000	"
jul . . . . .	311.260	"
avgust . . . . .	286.000	"
septembar . . . . .	260.000	"

Od juna do oktobra kapacitet je dostigao blizu 10.000 ljudi dnevno. Brest je primio 44.561 čoveka u jednom jedinom konvoju 3. septembra 1918.<sup>10)</sup>

Zabeležimo najzad da pomorske komunikacije imaju za vreme rata u izvesnim slučajevima još veću vojnu i političku važnost, jer čine deo *unutrašnjih* veza država, i za to što teritorijalni delovi koji se nalaze s druge strane mora nisu tada kolonije nego zaista delovi nacionalnog zemljišta u pravom smislu reči. U prošlosti, to je bila situacija Ŋenove s Korzikom, Aragona s njegovim napuljskim i sicilijanskim dominionom, Venecije s njenim spoljnim posedima, Pijemonta sa Sardinijom.<sup>11)</sup> Sada je to položaj Francuske prema Severnoj Africi koja se više ne može smatrati kolonijom; položaj Grčke naspram njениh ostrva; položaj Japana naspram njegovog vlastitog arhipelaga, Formoze, Sahalina, Koreje, itd.

Pomorske komunikacije su, uvek u svojstvu unutrašnjih veza, kostur ove ekonomске i političke tvorevine modernog stvaralaštva koje se zove Britanska »Imperija«. One ujedinjuju, kao članove jedne iste celine, ogromne skupine stanovništva i zemljišta kao što je Kanada, Indija,

<sup>10)</sup> Poručnik bojnog broda Koendro (Coindreau): *Le transports des troupes américaines en France*, *Revue maritime*, mart 1926.

<sup>11)</sup> Sredozemne vodene komunikacije su igrale vrlo značajnu ulogu kao unutrašnje veze države Karla Petog.

Australija i Južna Afrika, od kojih svaka, u celini uzev, ima isti značaj kao i stara metropola. Tu se ustvari ne radi više o kolonijama. I ova tvorevina umova Dilkea (Dilke) i Čemberlena, ove sanjarije o »Većoj Britaniji«, svetskom carinskom savezu (*Zollverein*) i imperijalističkom džingoizmu (jingoisme)\* ne bi mogle dospeti u domen realnosti, kao što su to one u rukama Velike Britanije.<sup>12)</sup>

Uostalom, nije li ova poslednja činjenica, nije li bojan za sebe Engleska u jednom konfliktu koji ona ne bi odobravala ili u kome bi ona bila protivna strana, osnova »britanskog mira« (*pax britanica*), koji je sadržavao nekad i koji još sadrži mnogo apetita i želja za ekspanzijom ili revanšom?

### ZADATAK POMORSKIH SNAGA<sup>13)</sup>

Može se dakle reći, da, uopšte, pomorske komunikacije imaju u vreme rata znatnu vrednost što se tiče toka neprijateljstava. Iz toga rezultira da je vladanje njima od neprocenjive vrednosti i da je baš njega važno postići. Ko poseduje ovu prevlast zadržava za sebe slobodne pomorske komunikacije, a zatvara ih svom protivniku. Pitanje ima zaista ofanzivan i defanzivan aspekt. Defanzivno, onaj koji vlada komunikacijama čuva svoje veze sa spoljnim svetom i skoro čitav tok svoje razmene iz doba mira. Njegovo primorje je obezbeđeno od ozbiljnih neprijateljskih poduhvata. Ofanzivno, on može paralizati ili bar ograničiti u znatnoj meri veze tog neprijatelja sa spoljnim

\* ) Šovinističko i militarističko raspoloženje. — Prim. red.

<sup>12)</sup> Vidi Jean Brunhes: *La structure nouvelle de l'Empire britanique*, Illustration, 26 novembra 1927.

<sup>13)</sup> Kroz vrlo uopšteni naziv »pomorske snage« mi označavamo sve snage koje učestvuju u ratu na moru, tj. ne samo pomorske površinske i podmorničke snage u pravom smislu reči, nego takođe vazduhoplovne snage, pa čak i kopnene snage namenjene za obalsku odbranu.

svetom; on može napadati njegove obale i razviti protiv njega sva sredstva koja pružaju kombinovane operacije. On može na jedan prihvatljiv način da nadzire neprijateljske komunikacije koje ga vezuju s neutralnim zemljama, koje koriste more.

Zadatak pomorskih snaga nije ništa drugo nego vladanje komunikacijama, pomoću koga se ima mogućnosti da se dobiju sve koristi koje se mogu očekivati od mora.

Ostvarujući ovakvu situaciju, dobiće se ono što se obično naziva *gospodarenje morem*.

Ovaj izraz je netačan, nepravilan. To je pogrešna etiketa koja može da stvori pogrešne ideje. Mi ćemo ga kasnije razmotriti i mi ćemo raditi da ga poboljšamo i da ga popravimo. Usvojimo ga međutim za momenat, privremeno, jer je on jednostavan, zgodan za jezik.

Uostalom, važno je da se uoči u ovom pogledu da more, u pogledu ovih komunikacija, nije jedna površina podjednako važna na svim tačkama, i homogena što se tiče njenog značaja. Pomorski putevi nisu na isti način raspoređeni na čitavom njegovom prostranstvu. Oni se naprotiv oformljuju i grupišu prema izvesnim osnovnim pravcima, na kojima gustina saobraćaja nije ista. Ispitanje ovih pravaca omogućava da se izvuku osobenosti dosta jone pažnje.

Postoje pre svega »velike komunikacije«, sa širokim i jakim tokom transporta od kontinenta do kontinenta, korišćene od svih mornarica, koje imaju specijalne i dosta stabilne aspekte. Ovi putevi imaju »žižne zone«, kako to kažu Englezi, vrstu raskrsnice, obaveznih prolaza gde se one spajaju ili se ukrštaju; one imaju proširenja, zajedničke delove koji zavise od razuđenosti kopna. »Male komunikacije«, arterije lokalnog interesa, regionalnog ili nacionalnog, naslanjaju se na velike, povezuju ih i tu se račvaju. Najzad, postoje posebne komunikacije pojedinih država, koje vezuju njihove različite predele; to su obalske komunikacije ili komunikacije koje imaju karakter unu-

trašnjih veza. U njih se može ubrojiti obalska plovidba koja pretstavlja za izvesne zemlje vitalan saobraćaj u ekonomskom pogledu i koji je nekada igrao veliku vojnu ulogu, u vreme kada je kopneni saobraćaj bio spor i težak.

U ispitivanju pomorskih komunikacija jedne zemlje treba razmatrati isto tako njihove krajnje i polazne tačke, tj. luke, koje imaju ne samo pomorsku, nego isto tako regionalnu, trgovacku i industrisku ulogu i koje obrazuju toliko bogatih centara, centara za distribuciju i fabrikaciju na koje se oslanja moć nacije u kojoj se radi.

Svaki plan operacije treba da sadrži kako sažetu studiju pomorskih komunikacija verovatnog protivnika tako isto i naših. Naravno, nećemo se zaustavljati na njihovoj fizionomiji u doba mira i pokušaćemo da se istakne ono što će one postati u vreme rata, što je glavni slučaj koji treba predviđati. Nastojaćemo da se predvide promene koje će one trpeti, pomažući se pri tom poznavanjem geografskih elemenata, potreba zaraćenih strana, zona u kojima će se njihova prednost afirmisati, njihovih glavnih ili posebnih ciljeva, stalnih ili momentalnih, itd., jednom rečju poznavanjem svih faktora koji će dejstvovati u takvim okolnostima.

### SLOBODA MORA

Nasuprot ovoj doktrini o dominaciji nad pomorskim komunikacijama, dominaciji ekonomske eksploracije dobrim delom, pojavljuje se teorija »slobode mora«. Ova stara reč, izvučena iz polemika prošlosti, aktualizirana za ovu priliku, krije sada jednu novu konцепцију o kojoj se mnogo podiglo buke u naše vreme i o čemu je nemoguće da se ovde ništa ne kaže.

Poznato je da su nekada izvesni narodi polagali pretenzije na monopol plovidbe i trgovine na susednim morima ali ne na njihovim obalama, i to čak u doba mira. Češto je tako imala u izvesnom periodu isključivo pravo

trgovine na provansalskim i napuljskim obalama. Venecija isto tako na Jadranu. Sećamo se raspravljanja Španjolaca i Portugalaca i bule (dekreta, *bulla*) pape Aleksandra VI koja ih je podelila geografski (1493). Kasnije, to su bile pretenzije Engleza na suverenitet »britanskih mora« (»british seas«) od rta Finister do Norveške, branjene u Seldenovom (Selden) *Mare Clausum* i napadane od Gručiusa u njegovom *Mare Liberum* (1609). Ove arhaičke teze, odbačene od svih pravnika kasnije epohe — Meblia (Mably), Bekarija (Beccaria), itd. — su zastarele, i princip slobode mora bio je definitivno usvojen jednim zajedničkim ugovorom u XIX veku. More je sada, u doba mira, slobodno i otvoreno trgovini svih naroda, izuzev teritorijalnih voda na kojima države čuvaju izvesna prava nadležnosti, i uz ogragu da se poštuju izvesna internacionalna pravila (pristajanje, gusarstvo, trgovina robljem, itd.).

Mi vidimo u naše vreme, u toku rata 1914, kako se iznenada ponovo pojavljuje ova stara formula slobode mora, ali u potpuno drugačijem smislu. Ovog puta radi se o ratnom dobu. U ovim okolnostima trgovačko pomorstvo ostalo bi slobodno na otvorenom moru, kako za zaraćene tako i za neutralne strane. Protivnici bi imali pravo da samo ratuju protiv oružanih snaga; oni bi poštivali neprijateljsko trgovačko brodovlje, kao i njegovu robu, bilo da je ona na njegovim ili neutralnim brodovima. Isto tako, roba neutralne zemlje nađena na moru bila bi respektovana, čak ako je upućena neprijatelju ili ide od njega; jednom rečju ne bi bilo više ratnog krijučarenja. Blokada bi bila takođe ukinuta.

Ukratko, nova »sloboda mora«, viđena pod ovim uglom, nije ništa drugo do teorija nezaplenjivosti privatne svojine na moru u vreme rata.

Sjedinjene Američke Države su bile uvek tome čvrsto privržene. One su dale ideju<sup>14)</sup> najpre 1812, zatim 1823

<sup>14)</sup> Ustavotvorna skupština na predlog Kersena (Kersaint) bila je već postavila pitanje neprikosnovenosti privatne svojine na moru.

s Monroom (Monroe), zatim kada su bile odbile da pri-stupe Pariskoj deklaraciji od 1856 godine. One su to po-novo postavile na dve Haške konferencije (1899 i 1907), zadržavajući samo pojmove ratnog krijumčarenja i blo-kade. U toku rata 1914, pretsednik Vilson (Wilson) stavlj-a se naročito na stranu neutralaca da bi tražio slobodu mora podrazumevanu u prethodnom smislu.<sup>15)</sup> Posle ulaska Sje-dinjenih Američkih Država u rat, on nije rekao više ništa za izvesno vreme. Zatim sloboda mora ponovo dolazi, uvek s istim značenjem, u čuvenom programu od »četr-naest tačaka« (8 januara 1918). U času sloma, Nemačka je iznela iznenada svoju ideju, računajući da u ovom po-gledu podeli Englesku i Ameriku. Čitava njena štampa zahteva slobodu mora nove vrste.

Ovo gledište, normalno kod Nemaca u ovom momentu (oni su ga osudili pre rata), bilo je zaista osobeno kod saveznika. Ono ostaje načelno neprihvatljivo. Ako isklju-čimo mogućnost zarobljavanja, zaplenjivanja ili zaustavljanja (što ne pretstavlja uništavanje) neprijateljske svo-jine na moru, brodovlja ili robe, ako se poštuje neutralna privatna svojina, čak ako je ona sastavljena od krijum-čarene robe namenjene neprijatelju, u čemu će se sastoti sankcija kontrole pomorskih komunikacija? Neće li ona izgubiti ovaj karakter oružja sa dve oštice, ekonom-ske i vojne, čiju smo strašnu efikasnost videli prethodno? Neće li izostati jedan dobar deo uticaja gospodarenja nad

<sup>15)</sup> Teorija slobode mora imala je upornog branioca u ličnosti pukovnika Huza (House), sive eminencije pretsednika Vilsona. Vidi o ovome *Papiers intimes du colonel House*, francuski pre-vod (Paris, Payot, 1927, Tom I, str. 487 i sledeće). Huz tvrdi da je u jednom momentu bio pridobio ser Edvarda Greja (Edward Grey) za ovaku teoriju slobode mora. Osećaju se, uostalom u svakom retku dela eminentnog pacifiste, kakav je pukovnik Huz, skokovi specifičnog američkog imperijalizma i jednog moćnog militarizma. On ima jedan originalni način da nam pretstavi go-luba mira; Ruzveltov »big stick« (velika motka) mu je poslužio kao postolje. Pomorski krugovi, ostaju uostalom verni dobroj staroj doktrini pomorskog rata. Vidi o ovome članak admirala Ro-džersa (Rodgers) u *American journal of international law* (1923).

morem? S ovim sistemom, ratne flote ne bi bile više ni od kakve koristi i ne bi preostalo ništa drugo nego da se razoružaju.<sup>16)</sup> One bi samo još mogle da služe za rešavanje sukoba s neprijateljskim snagama u ograničenom prostoru, čiji bi ishod bio kasnije samo operacija protiv obala. Svako sredstvo pritiska protiv cele neprijateljske nacije bilo bi njima uskraćeno. U naše vreme totalnog rata jedno takvo ograničenje može se manje nego ikada primiti s naklonošću.

Očigledno trka, takva kakva je praktikovana nekada, s naklonošću za dobit i potsticajem za gramžljivošću, izrodila bi se često u gusarstvo i bila praćena neljudskim postupcima, kao što su besciljna pustošenja, pljačkanja i uništenja bili pravilo na kopnu. Jedno i drugo je išezlo, bar u teoriji i pravu. Ali, ako je tako, kopnenim ratnicima pri svemu tome ostaje jedan moćan adut da bi doveli neprijatelja do poraza: okupacija njegove teritorije, njegovih gradova, zaplena njegovih bogatstava i njegovih izvora, regularne kontribucije i rekvizicije, sve stvari potpuno dozvoljene i koje su rezultat zadobivene pobjede putem sudara oružanih snaga. Na moru nije tako. Snaga je dakle u tom da se zadrži ravnoteža, dajući onom, koji to može da sprovodi, pravo zaplene ili zarobljavanja neprijateljskog privatnog vlasništva. To je logično i manje varvarski nego bombardovanje gradova i primorskih luka, ka kojima bi se neminovno usmeravalo, kada ne bi postojali drugi postupci da se eksploratiše pomorska nadmoćnost. Mi smo čak ukazivali, ne bez razloga, da bi perspektive naziranih rizika rata u formi zaplene privatnog vlasništva delovale kao ozbiljna kočnica na građane država da usmere svoje delovanje u korist mira, dok bi

<sup>16)</sup> Zaista tako to podrazumevaju neki duhovi, koji, idući logično do kraja svoje teze, objašnjavaju slobodu mora kao opšte pomorsko razoružanje. Ova interesantna koncepcija još čeka na svoje ostvarenje.

Druge ličnosti hteli bi da pravo ispunjavanja ratnih dejstava bude ograničeno na teritorijalne vode zarađenih strana i da pučina bude neutralizovana. To je takođe dosta originalno.

bez toga oni sa naklonošću posmatrali neprijateljstva koja bi im donosila samo koristi.<sup>17)</sup>

Može se reći, ukratko, da pomorski rat nema smisla, ako u istom momentu neprijateljsko vlasništvo može saobraćati po morima bez prepreke i ako se neutralno vlasništvo upotrebljava da bi obezbedilo snabdevanje ili trgovачke poslove neprijatelja. Mi smo dakle skloni da zadržimo nedirnutim pojmove o zapleni privatnog vlasništva, krijumčarenju i blokadi, ali prilagođene shvatanjima datog vremena.

Engleska se toga čvrsto držala u toku i posle rata 1914. Ali nije li ona pre toga podržavala jedno čudno i suprotno kretanje ideja? Nije li ona lutala u vezi s ovim pitanjem, zaboravljujući lekcije prošlosti?

U toku ratova Carstva ona je imala jednu drakonsku koncepciju o dominaciji nad pomorskim komunikacijama i ona se onda vrlo malo brinula o slobodi mora. Ona je primenjivala fiktivne blokade, zaplenu neprijateljske robe pod neutralnom zastavom, i njeni ekcesivni postupci su bili doveli do druge lige naoružane neutralnosti od 1800 godine. Posle Trafalgara, ona je ponovo osnažila propis (*rule*) od 1756 godine; ona je zarobljavala neutralne brodove koji su pokušavali da uđu u luke Francuske ili njenih saveznika, koje je ona proklamovala blokiranim, naročito one koje se nalaze između Elbe i Bresta (Naredba saveta, *Ordre en conseil*, od 16 maja 1806). Kasnije, kao odgovor na Napoleonovu kontinentalnu blokadu, Englezzi su primoravali sve neutralne brodove, prijateljske i čak savezničke, ne samo na pregled od strane britanskih krstarica, nego takođe na skretanje s puta, na pristajanje u Englesku i na oporezivanje njihovog tovara! U toku ove bespoštедne borbe, Engleska je samo gledala, uostalom s pravom, na obavezu da zada svom neprijatelju beso-

<sup>17)</sup> Istina je da su oni mogli računati da budu obeštećeni od državnog osiguranja. Ali tada država podnosi gubitak, što doprinosi zaista završetku rata.

mučne udarce, eksplatišući do maksimuma svoje gospodarenje morem.

Kasnije, ukoliko se ona udaljavala od ovog herojskog doba, ona je sve više težila da izgubi iz vida potrebe koje se imperativno nameću u takvim okolnostima. Izgledalo je da ona čak više ne predviđa mogućnost njihovog povratka.

Na kongresu u Parizu 1856 godine, ona se potpisala na dva propisa, da neutralna zastava zaštićuje neprijateljsku robu i da nije mogućna zaplena neutralne robe pod neprijateljskom zastavom, sve izuzev ratnog krijumčarenja. Istina, to je činjeno da bi se nauzvrat postiglo ukiđanje gusarstva (*la course*), ali ustupak nije bio manje važan. Kasnije, Engleska je popustila u aferi *Alabama*, da bi stvorila jedan za sebe povoljan presedan, ali izgledalo je da time osuđuje napade na trgovinu na moru. U novije vreme, na Drugoj haškoj konferenciji (1907), ona je predložila ukiđanje pojma ratne kontrabande. Londonska deklaracija (1909) zadržala ju je, ali sa bezbroj odredbi naklonjenih neutralcima, uvršćujući u article, koji nisu mogli biti proglašeni kao kontrabanda (slobodna lista) pamuk, kožu, kaučuk i minerale! Engleska je tada mislila da bude neutralna u jednom budućem ratu, i ona je tako radila, iako je jedan deo njenog javnog mnjenja, nazirući opasnost jedne takve orientacije, kvalifikovao Londonsku deklaraciju, kao *sea law made in Germany* (pomorski zakon stvoren u Nemačkoj). Podižući cene na osnovu nje, Londonska trgovacka komora tražila je 1912 ukiđanje prava zaplene. Najzad, da bi krunisao sve, engleski pravnik Lavrenc<sup>18)</sup> (Lawrence) prominent ideolog, ozakonio je tezu nepovredljivosti privatne svojine na moru, ponovo uzimajući i razvijajući argumente već iznete u njenu korist.

<sup>18)</sup> Videti njegove *International problems and Hague conferences*, London, Dent, 1908.

Engleska Boskainâ (Boscawen), Nelsonâ (Nelson), Baremâ (Barham) bila je zaista izgubila smisao za realnost.

Ali rat 1914 će je na to ponovo naglo dovesti i navesti da vrlo brzo pređe na obratan put, na veliku štetu slobode mora (novi stil).

Čudna Londonska deklaracija je posle izmenjena u jednom ograničenom smislu (Naredba saveta od 20 avgusta 1914, francuski dekret od 25 avgusta). Ona je dopunjena još po drugi put (Naredba saveta od 29 oktobra 1914, francuski dekret od 6 novembra). Sada vlasnik treba da dokaže nevinu namenu svoga dobra. Zatim, u deklaraciji od 1 marta 1915 (Naredba saveta od 11 marta i francuski dekret od 13 marta), saveznici, kao represalije protiv nemačkog podmorničkog rata (izvrstan izgovor koji su oni radosno prihvatali), određuju zaustavljanje robe i zaplenu predmeta koji su neprijateljsko vlasništvo, koji su njemu upućeni ili ih on šalje, ma kakvi oni bili i bilo gde nađeni. Principi Pariskog kongresa su daleko!

Liste kontrabande se neprestano produžuju. Stavljeni su u absolutnu kontrabandu: bakar, hrom i aluminijum (6 novembra 1914); neprerađena vuna i neučinjena koža (12 marta 1915); neprerađeni pamuk (22 avgusta 1915). Smatraju se uslovno kontrabandom metali, unutrašnje gume, učinjena koža (3 oktobra 1914). Lista kontrabande od 25 oktobra 1918 sadrži 67 artikala absolutne kontrabande i 22 artikla uslovne kontrabande. »Slobodna lista« je skoro isčezla. Pretpostavke o neprijateljskoj nameni su povećane. Pojam neprestanog putovanja je usvojen čak i za uslovnu kontrabandu. Zaplena broda je legitimna, čak i u toku njegovog povratnog putovanja.

Poštanski parobrodi nisu više respektovani: počev od 10 decembra 1915, vrši se pregled vreća da bi se tamo našli poštanski paketi. Pregledi na moru su mučni i malo efikasni, često nemogući; brodovi se skreću s puta da bi se pregledali u lukama, kao pre stotinu godina. Strogi tekstovi (francuski zakon od 4 aprila 1915, engleski zakon

od 25 decembra 1915, engleska proklamacija od 23 maja 1916) zabranjuje da se trguje s neprijateljskim podanicima, s licima koja borave na neprijateljskoj teritoriji, s licima i firmama koji su povezani s neprijateljem. To je vladavina »crnih lista«. Verovalo bi se da se ponovo došlo na vreme kontinentalne blokade. Od kraja 1915, uvoz neutralnih država morem je racioniran. Saveznici nastoje da kontrolišu izvoze neutralaca iz prekoceanskih zemalja ka Evropi. Engleski ugalj kao sredstvo služi zastrašivanju. Najzad, 7 jula 1916, Londonska deklaracija, minirana već sa svih strana, definitivno je ukinuta; samo se još zna za apsolutnu kontrabandu i stroge odredbe protiv nje.

Stara Engleska je ponovo našla svoju ravnotežu. Angažovana u jednoj strašnoj i životnoj borbi, ona je shvatila da je može voditi samo ako da svojoj pomorskoj moći sve što je bilo moguće da se dâ, kao nekada, i bez određenog obzira prema privatnom vlasništvu. I odjednom svi sofizmi iz doba mira, koji su se odnosili na slobodu mora, bili su izbrisani. Na ovom putu totalnog rata bila je samo jedna jedina kočnica, uistinu vrlo značajna: neutralci. Prema otporu koji je ona davala, išto se bliže ili dalje, ceneći, govoreći politički, odgovarajuće primedbe internacionalnih pravnika, s kojima, prema rečima admirała Ciprian Bridža, treba računati isto kao i s neprijateljem.

Eto lekcije iskustva, kojeg naravno ne treba odvajati od specijalnih uslova u kojima je ono bilo prikupljeno. U ratu u kome bi bilo mnogo moćnih neutralaca, ne bi se moglo postupati na isti način. Ali najzad tendencija svih zaraćenih strana uvek se ispoljavala i ispoljavaće se u smislu povreda privatnog vlasništva na moru. Da bi to bilo drugačije, trebaće da oni izgube pojам o svom interesu i o vrednosti prevlasti nad komunikacijama.

Ja isto tako priznajem da, pre nekoliko godina, u momentu kada se razvila ova velika diskusija o slobodi mora, nisam čak uspeo da shvatim o čemu se radilo. Reč

nije budila ništa u meni. Ja njoj još ni sada ne pridajem nikakvu vrednost praktičnog značaja. U doba mira, more je slobodno za sve. U doba rata, ono pripada teoriski, najjačem, koji iz njega progoni ili pokušava da progoni svog neprijatelja i neutralce koji ne deluju prijateljski, i to toliko što on to može činiti politički i vojnički. A tome služe ratne mornarice.<sup>19)</sup>

I to je sve.

Prema tome, mi se možemo u ovom pogledu poslužiti Rišeljeovim poslednjim rečima, koje je on stavio u svom političkom testamentu: »Od svih nasleđa more je ono na koje suvereni pretenduju, a međutim, baš nad njim su prava svakog od njih ponajmanje rasvetljena. Istinski atributi ove dominacije su snaga, a ne rezon«.

---

<sup>19)</sup> Možemo li mi takođe biti sigurni da će Amerikanci, u jednom budućem ratu, spremni da oružjem u rukama brane slobodu svoje pomorske trgovine ako su oni neutralni, zgaziti s istom brutalnošću princip slobode mora ako su zaraćena strana. U svakom slučaju, neće izostati teškoća s ovim humanitarnim imperialistima.

## GLAVA IV

### REVIZIJA POJMA PREVLASTI NA MORU

#### EKSPLOATACIJA PREVLASTI NA MORU

Dominacija nad pomorskim komunikacijama omogućava, kako smo mi to videli, da se dejstvuje na neprijatelja u ekonomskom i vojničkom pogledu.

Pre svega možemo je iskoristiti relativno čuvajući svoje transporte i parališući neprijateljske, takođe relativno. Koristimo prednosti koje nam skoro slobodna upotreba mora pruža, a time svog partnera lišavamo tih prednosti kontrolom puteva, pretresima, zaplenom i zarobljavanjem na pučini, pa čak, ako to uslovi omogućavaju, tradicionalnom blokadom. To je ekonomska eksploatacija, otprilike statična. Tu se ostaje na postignutoj situaciji, na jednom činjeničnom stanju kojeg celishodne mere poboljšavaju više ili manje.

Ispitujući efekte takvog načina korišćenja prevlasti na moru, hvaljene su često, iz neke vrste tradicije ustaljenim šablonimā, velike koristi od takvog načina postupanja. Zaista, oni su neosporni, ali da li su odlučujući? Nude li oni mogućnost da se brzo slomi volja protivnika?

Sve zavisi od osobina koje on ispoljava.

Kao prvi ekstreman slučaj, mogli bi razmotriti slučaj sa zaraćenim ostrvskim ili poluostrvskim zemljama, na

koje bi lišavanje ili strogo ograničenje pomorskih komunikacija imalo posledice sposobne da same sobom obezbede odluku posle jednog relativno kratkog vremena. Ovaj slučaj je dosta redak.

To je slučaj bar s Engleskom. U početku ovog veka, ova zemlja trošila je godišnje 90 miliona hektolitara žita u prehranbene i industrijske svrhe, a od čega je proizvodila samo 18 miliona. Svake sedmice uvozilo se prehranbenih artikala za 3 miliona funti sterlinga, raspoređenih na 600 brodova. Četiri petine ovog uvoza bilo je osigurano pomorskom trgovinom. Jasno je šta bi se desilo, u vrlo kratkom roku, eventualnim prekidanjem njenih pomorskih komunikacija. Engleski vojni i pomorski pisci ispoljavali su u ovom pogledu veliko nespokojstvo i razvijali su o ovoj temi pesimistička razmatranja. Uostalom, pretpostavke bez razloga, koje se nikada realno nisu oformile. Jedino su podmornice bile kadre da stvore situaciju, koja je, iako bi bila teška, ostala još daleko od takve pretpostavke.

Možemo učiniti isto zapažanje o Japanu.

Italija, dugo poluostrvo, sa slabim ekonomskim vezama s kontinentom, obdarena nedovoljnim rudnim i poljoprivrednim izvorima, ishranjujući prenaseljeno stanovništvo, trpela bi osetno zbog gubitka pomorskih puteva. Naročito paralizovanje obalske plovidbe bilo bi za nju ozbiljna smetnja. Ali ipak njena situacija u sličnom slučaju ne bi nikako bila beznadežna, kao za Englesku.

U toku Građanskog rata u Americi, blokada federalaca, iako vrlo oštra, nije mogla sama da savlada Jug, koji je predstavljao ostrvo u ekonomskom pogledu.

Kada protivnik ima suvozemnu granicu priličnih razmera i kada se graniči s neutralnim zemljama, koje bar delimično mogu da obezbede njegove spoljne veze, ne možemo se nadati da ga uništimo ograničavajući se na to da ga otsečemo od mora. Tako je bilo s Nemačkom i Austrijom u toku rata 1914. Ekonomski rat na bazi prevlasti na moru uperen protiv njih ostao je dugo neefika-

san. Još na kraju 1916 njeni rezultati, iako znatni, nisu bili strašni kao što se to očekivalo. Kontrabanda od strane neutralnih, a naročito Holandije i Skandinavskih zemalja, funkcionalisala je u punom jeku, i odgajala je odluku na neodređeno vreme. Tek posle ulaska u rat Sjedinjenih Američkih Država stvari su doobile drugi obrt, i blokada je ponovo ozbiljno ojačala pomoću sistema racioniranog ograničenja uvoza neutralnih. Iako je zaustavljanje pomorskog saobraćaja od strane saveznika, u toku najvećeg dela rata, mnogo ometalo Centralne sile i doprinelo tako njihovom porazu, ono nikada ne bi samo moglo dovesti do definitivnog prekida ravnoteže.

Onaj ko će se ograničavati na ekonomsko korišćenje prevlasti nad morem prema kontinentalnom protivniku naći će se u analognom slučaju, pa čak često i nepovoljnijem. Jer ako su Centralne sile u ratu 1914 održavale vezu s nekim spoljnim nacijama, koje je uostalom Engleska blokirala geografski, one su bile opkoljene na ostalom delu svoje periferije jednim skoro neporoznim zidom koji ih je delio od neprijateljskih država. Posle svega, one su raspolagale samo jednim upola otvorenim prozorom prema vani. Može li se uljuljkivati u nadi da se uvek dejstvuje u tako povoljnim uslovima i da se neprijatelj može ugušiti u ovakvim prilikama? Zaista ne, i potpuno je mogućno da se nikada neće dostići rezultati, u ekonomskom pogledu, koje smo konstatovali za poslednji rat, koji su sami znatno ispod onoga što je bilo potrebno da bi se postigla brza odluka.

U ovim uslovima, koji važe za većinu sukoba, prevlast na moru daće nepotpune rezultate ako se njome koristimo za dominaciju nad pomorskim putevima s jednom jedinom mišlju da se spriči protivniku da ih upotrebljava za njegovu trgovinu i njegovo snabdevanje, dok bi se sami poslužili njima u istom cilju. Biće potrebno vrlo često, da bi se ubrzala odluka ili da bi se to bar pokušalo, dejstvovati dinamičnije, eksploatišući prevlast na moru u jednom širem smislu, napadajući protivničke obale i pribegavajući

čak operacijama velikog obima namenjenih za osvajanje neprijateljskog zemljišta. Tako će se od prevlasti na moru izvući vojničke, a ne samo ekonomске, koristi, koje iz nje proizilaze.

Ovo navodi na sadejstvo pomorskih snaga kopnenim operacijama, njihovo povezano dejstvo s kopnenim snagama, omogućavajući im da postignu svoj vlastiti cilj. Ne bi se trebalo čuditi što smo navedeni na ovo sadejstvo, jer je uspeh kopnenih operacija najzad najvažniji. Prednost koja se tim stiče je jedino sposobna da omogući da stvari napreduju. Pobeda kopnene vojske je jedino istinski odlučujuća, jer ona može da sankcioniše okupaciju neprijateljske teritorije, definitivno rušenje njegove moći i primoravanje da on prizna da je pobeden. Isto tako vlast nad morem je posebno interesantna utoliko ukoliko ona doprinosi pobedi na kopnu. Ona jedino dovodi do potpune pobeđe samo u izuzetnim slučajevima.

Sama Engleska, potpuno prožeta pomorskom predrasudom i ubeđenjem da joj je prevlast na moru dovoljna da reguliše sve na ovom svetu, morala je međutim da predviđa kopnenu eksploraciju ove prevlasti kada je bila u sukobu s kontinentalnim protivnikom.

Ona je osećala nemoć u kojoj se nalazi, u ovom slučaju, onaj koji dominira morem kada ne napada kopno i ograničava se na zaustavljanje neprijateljskog saobraćaja na vodi, paralisanje njegove trgovine i njegovo otsecanje od nekih udaljenih kolonija. Nelson, koji se 1796 nalazio u Đenovskom Zalivu, u momentu kada je Bonaparta postizao svoje blistave pobeđe u Italiji, povikao je gorko: »Za žaljenje je — za nas Engleze, što se na moru ne odlučuje sudbina imperija«. Bliži nama, Korbet nije oklevao da izjaví: »Zbog činjenice što ljudi žive na kopnu a ne na moru, ishod velikih ratova između nacija je uvek rezultirao, sem u vrlo retkim slučajevima, bilo iz onog što jedna vojska može da učini protiv teritorije ili nacionalnog života neprijatelja, bilo iz straha od mogućnosti koje jedna flota može dati vojsci da bi se ova angažovala

protiv te iste teritorije i tog istog nacionalnog života.<sup>1)</sup> Tako je Engleska najzad primenila ovu koncepciju učestvujući snažno u borbi na kopnju, u Španiji, kod Anversa i Vaterloa za vreme Prvog Carstva; u Francuskoj, na Dardanelima, kod Soluna, u Mesopotamiji i Palestini u toku rata 1914. U ovim prilikama njena moć na moru služila joj je uglavnom da nađe pogodno područje za razboritu upotrebu jednog kopnenog napora, koji je ona smatrala, iako protiv volje, da je neophodno trebalo razviti da bi se pomogli njeni kontinentalni saveznici.

Tako predviđena eksploracija prevlasti na moru, navodi nas na pomisao da je sadejstvo kopnene vojske i mornarice pravilo normalnog slučaja, i to na oshovu principa *jedinstva rata*. Zbog ovog jedinstva, ne postoji samo kopnena i samo pomorska strategija, nego takođe i *opšta strategija*,<sup>2)</sup> koja prevazilazi obadve, koordinirajući ih. Ona ujedinjava, na višem planu, dejstva vojski i flota svaki put kada oba ova vida snaga treba da stupe istovremeno u dejstvo.

Posmatrani isključivo s ove tačke gledišta odnosi koji treba da postoje između kopnenih snaga i mornarice, liče naročito na odnose koji ujedinjuju pešadiju i artiljeriju na kopnju. Kao što je na kopnju pešadija »kraljica bitke«, tako je i kopnena vojska kraljica opšte strategije. Sve treba da bude njoj podređeno, jer njeni uspesi, kao napredovanje pešadije na terenu, karakterišu i materializuju presudni značaj njenog udela. Naprotiv, u mnogo slučajeva, mornarica je kopnenoj vojsci ono što je artiljerija pešadiji: neophodna podrška da bi joj omogućila da postigne svoje ciljeve.

U strategiji ne treba dakle da se ima više rodovskog partikularizma između kopnenih snaga i mornarice nego što ga ima u taktici između pešadije i artiljerije. Svako od njih treba da zna, u slučaju potrebe, da postavi svoje

<sup>1)</sup> *Some principles of maritime strategy.*

<sup>2)</sup> To je ona opšta strategija koju Korbet, koji gleda na stvari očima Engleza, naziva »pomorska strategija«.

zahteve posle zahteva drugog, ako to opšti interes zahteva. Oni će se potpomagati uzajamno. U planovima operacija, naročito prioritet ciljeva, biće razmatran na ovaj način. Ako situacija zahteva da sve bude žrtvovano ciljevima kopnene vojske, mornarica će nestati, ili obratno.

Opsada Port-Artura od strane Japanaca je čuven primer ove dobro shvaćene veze. Ova opsada, preduzeta pre izbacivanja iz stroja neprijateljskih kopnenih snaga, bila je možda greška jedino prema kopnenoj strategiji, i više pisaca je široko raspravljalo o ovom pitanju. Ali to je bilo traženo uporno od mornarice, koja je u tome videla sredstvo da se uništi ruska eskadra zatvorena u ovoj luci. Kopnena vojska je odgovorila na poziv mornarice. Ona se žrtvovala, ali samo na prvi pogled. Jer, ono što je mornarica postigla uništenjem ruske eskadre, nije bio samo njen uspeh, već i prevlast na moru s jednim ciljem da se očuvaju komunikacije kopnene vojske, i prema tome, i definitivna pobeda. Vidi se na kakvo uzajamno prožimanje i kakvu tesnu vezu kopnenih snaga s mornaricom navodi jasna procena potreba opšte strategije.

Poslednji zaključak: kopnena vojska i mornarica treba da se naviknu da dejstvuju zajednički uvek kao pešadija i artiljerija. Svaki od ova dva vida treba dovoljno da poznaje organizaciju, tehniku, potrebe, mogućnosti i borbene postupke drugog.<sup>3)</sup>

Treba najzad spomenuti poslednji slučaj neprijateljstava, koji je antipod engleskom slučaju. To je slučaj kada bi se trebalo boriti protiv protivnika, kao što je naprimjer Rusija, koji pretstavlja jednu ogromnu kopnenu masu, snabdevenu ogromnim izvorima, koji se malo koristi momenom i koji je u mogućnosti da živi od svojih vlastitih izvora u toku jednog neodređenog vremena. Takva je situacija otprilike sa Sjedinjenim Američkim Državama, koje su kontinent same za sebe. Protiv jednog takvog ne-

<sup>3)</sup> Sa vazduhoplovstvom trebaće pritom obezbediti tri veze umesto jedne. To nije jedan od najmanjih argumenata protiv ove tako nezgodne novine.

prijatelja, dolazi se do saznanja da je gospodarenje morem, podrazumevano na isključivo ekonomski način, još varljivije nego kada se radi o »srednjem« kontinentalnom protivniku kao što je onaj koji se može susresti u Evropi.

Ovaj slučaj zaslužuje posebno razmatranje, jer jedna od interesantnih novina našeg vremena je nemogućnost, u kojoj se, još više nego u prošlosti, nalazi sam gospodar mora uprkos svoje privilegovane situacije u celini, da apsolutno obezbedi svoje pomorske komunikacije. On treba da očekuje da njegovi transporti prilično trpe od mnogobrojnih površinskih opasnosti, podmorničkih ili vazduhoplovnih. Dokaz je rat 1914. Mi ćemo kasnije ponovo doći na ovo pitanje.

Možemo dakle misliti da će zaraćene strane u budućnosti ceniti kopnene komunikacije prema pravoj njihovoj vrednosti i da će ih upotrebljavati, kako gospodar mora tako i drugi, da ne bi jedino bile zavisne od pomorskih komunikacija. Naročito će narasti važnost transkontinentalnih i kolonijalnih železnica. Železnica neće ustuknuti, vojnički ako ne ekonomski, pred brodom. Nacije koje formiraju autonomni i nezavisni kontinentalni blok, biće tako stavljenе u vrlo povoljan položaj, budući u mogućnosti da ugroze i ometu komunikacije pomorskog neprijatelja, ne rizikujući time ništa za svoje, koje su razbacane po unutrašnjosti teritorije.

Ova strategiska osobenost, više osuđivana danas nego nekada, nije izmakla današnjim Nemcima koji bi bili srećni da vide svoju zemlju kako ulazi u jedan rusko-germanski politički sistem, kojem, prema njima, pripada najsjajnija budućnost.<sup>4)</sup> Tako je profesor Osvald Špengler tvrdio u predavanju koje je držao u Virtzburgu februara 1924, da je krupan događaj današnjice uzdrmavanje engleske moći, plod umanjivanja uloge pomorske sile u budućim konfliktima, bar u onima o kojima se njemu

<sup>4)</sup> Vidi naročito delo profesora Verner Deja (Werner Daya) *Der Aufmarsch im Osten, Minhen*, izdanje Eichorn, 1919, koji preporučuje germansko-rusko-japanski savez.

sviđalo da pruži perspektivu. Špengler, zanet mogućnošću germansko-rusko-aziske koalicije, dopušta kao sigurno osvajanje Indije, Kine i Persije, bez bojazni od engleskog uzvrata, i postavlja u principu da, ako je nadmoćnost Engleza, u suštini isključivo pomorska, zasnovana na dominaciji pomorskim putevima, vladala neosporno u XIX veku, budućnost pripada sada gospodaru velikih transkontinentalnih linija. Za njega, invazioni putevi biće ubuduće oni kojima su se služili nekad veliki kontinentalni osvajači i oni će imati prednost da budu nezavisni od svakog pomorskog uticaja. On čak vidi gospodare kopna, koji nemaju mora, kako ponovo nameću kontinentalnu blokadu Engleskoj i zatvaraju njene izlaze u široj razmeri nego nekada.

Teza sadrži izvesna preterivanja. Uostalom, od momenta kada je ona formulisana, Engleska je jasno shvatila kombinaciju koju je ona preporučivala. To je dokazala njena nova politička orientacija. Ali u Špenglerovom rezonovanju ima jedan deo istine, u saznanju o nemoći prevlasti na moru u kom slučaju on predviđa, ako se ta prevlast ograniči na prekid pomorskih komunikacija. U ovim okolnostima istinski ograničenih prilika, biće potrebno još više nego u drugim okolnostima, tući protivnika na kopnu, i pomorska sila biće namenjena, pre svega, za pomoć armijama angažovanim u ovim uslovima.

## PROMENLJIVI ZNAČAJ PREVLASTI NA MORU

Dopuštajući čak da se racionalno i u punoj meri koristi prevlast na moru, ekonomski i politički, vođenjem operacija prilagođenih svakom slučaju, potrebno je učiniti mnogo da bi dominacija pomorskim komunikacijama igrala istu ulogu u svim konfliktima i da bi na njih vršila isti uticaj.

Kada su zaraćene strane odvojene morem, prevlast na njemu je očigledno potreban uslov za postizanje potpu-

nog uspeha (Krimski rat, Špansko-američki rat, Kinesko-japanski i Rusko-japanski ratovi, itd...). Ona sama je dovoljna u vrlo retkim slučajevima (borba protiv potpuno ostrvske države).

Kada zaraćene strane imaju zajedničke kopnene grane, prevlast na moru nije čak više, bar u teoriji, potreban uslov, jer će ishod neprijateljstava zavisiti na kraju od rezultata sudara kopnenih vojski. Ali prevlast na moru imaće najčešće ozbiljan uticaj na operacije ovih vojski, i ona će biti od koristi onome koji će je zadržati.

Invazija Provanse od strane imperijalaca\*) 1524 godine bila je tako mnogo ometana, jer je Dorija (Doria), u to vreme naš saveznik, paralisao španjolsku flotu Monkade (Moncade) i sprečio je da zaštitи s mora pokret osvajačkih trupa.

Dva Tursko-ruska rata od 1828-29 i od 1877-78 imala su iz istog razloga vrlo različit tok. U prvom, Rusija, gospodar Crnog Mora, mogla je da podrži armiju Dibića na njegovom levom krilu, da je snabdeva ovim putem i da joj omogući da koristi pravac kroz Dobrudžu. Flota admirala Grejga (Greigh) bila se u tom cilju dočepala Varne i Burgasa.

U drugom, Turci su naprotiv dominirali pomorskim komunikacijama, i trebalo je da Rusi prave veliki obilazak kopnom da bi prešli Dunav na njegovom srednjem toku u rejonu Svištova. To ih nije sprečilo da na kraju budu pobednici na kopnu, zahvaljujući inerciji Turaka, ali njihove operacije bile su zaista mnogo ometane zbog njihove inferiornosti na moru. Iz ovog će se izvući istinstvo mesto koje je pomorski faktor zauzeo u ovom konfliktu. Cenićemo ga kako treba, ni suviše mnogo ni suviše malo.

U toku rata u Italiji (1859), posedovanje mora poslužilo je mnogo u početku Francuzima i Italijanima da bi izvršili koncentraciske pokrete morem. 1-vi i 2-gi fran-

\*) Vojnici nemačkih careva, zvani tako od kraja XV veka do 1806 godine. — Prim. red.

cuski korpus, kao i 5-ta divizija i carska garda, iskrcala su se tako u Đenovi, a ostatak 5-og korpusa u Livornu. Posle toga, divizija admirala Žirjen de la Gravier (Jurien de la Gravière) blokirala je Veneciju i prekinula njene komunikacije sa Austrijom, što nije imalo veliko dejstvo na austrijsku vojsku, koja je i dalje raspolagala kopnenim putem i posedovala velike rezerve materijala u Lombardiji. Na kraju rata, kombinovana eskadra admirala Romena-Defosea (Romain-Desfossés) koja je zauzela Lisen-Pikolo (Lussin-Picolo) i uredila ga kao bazu, planirala je napad na Veneciju, pri čemu je bila zaustavljena primirjem u Vilafranku (Villafranca). A posteriori, može se reći sa sigurnošću, da je bila potrebna kombinovana operacija mnogo šireg obima nego što je to bio ovaj lokalni napad da bi se ozbiljno uticalo na situaciju austrijske vojske. Kada se pristupilo eksploataciji prevlasti u Jadranskom Moru, koja nije imala veliki uticaj na tok događaja, pitanje je već bilo rešeno na kopnu.

Mnogo se govorilo o znatnoj prednosti koju nam je dala prevlast na moru u toku rata 1870. Treba ispitati izbliza ovo tvrđenje u ofanzivnom i defanzivnom pogledu.

Ofanzivno, ova prevlast nam je dala mogućnost, sa svim teorisku, da napadamo pruske obale. Ali situacija na kopnu je izgledala posle tako ozbiljna da smo se odrekli operacije, nemogavši za to da odredimo potrebne snage. Ova želja imala je dakle samo slabo dejstvo na kopneni rat. Međutim, ona je uspela da imobilizira u severnoj Nemačkoj dosta velike snage,<sup>5)</sup> koje je Moltke

<sup>5)</sup> Tamo su ostali 1-vi, 2-gi i 10-ti nemački korpus; iako su mobilisani do 27. jula 1870, kada je stanje na železnicama omogućavalo se oni transportuju. Oni su zatim bili zamenjeni sa:

17 aktivnom divizijom (Hamburg, Libek, Nejminster);

2 landverskom divizijom (Bremen, Bremerhafen, Oldenburg);

Landverskom gardiskom divizijom (u rezervi).

Sem toga, general Fogel fon Falkenštajn (Vogel von Falkenstein), generalni guverner pribrežnih oblasti, raspolagao je još s trupama po garnizonima i skladištima, ukupno sa oko 90.000 vojnika.

tamo zadržao iz bojazni od iskrcavanja. Mi smo mogli, i mi smo to učinili, da potpuno presečemo pruske pomorske komunikacije, ali Pruska nije tome pridavala nikakav značaj, jer su one bile daleko da imaju u to vreme svojim postojanjem istu važnost kao sada.

Defanzivno, zaštita našeg primorja bila je potpuno obezbeđena našom pomorskom nadmoćnošću. To je bila slaba uteha jer, u istom momentu, mi smo bili potpuno poraženi na kopnenim bojištima i nije trebalo da Prusi napadaju naše obale da bi izborili odluku, koja je uostalom već bila postignuta. S druge strane, naše pomorske komunikacije bile su neoštećene (izuzev beznačajnih zaplena od strane neprijateljskih gusarskih brodova). One su nam mnogo poslužile u drugom delu rata, zadržavajući integritet naših spoljnih odnosa, pri obrazovanju armija Nacionalne odbrane. Na nesreću, ove improvizovane formacije bile su tučene kada su bile angažovane, uprkos njihovog heroizma, i ravnoteža se nije povratila u našu korist. Ishod borbe, nesrećan po nas, bio je jednostavno odgođen za nekoliko meseci. To je bilo mnogo (zbog kasnijih političkih i moralnih razloga), ali nedovoljno.

Tako, naša prevlast na moru bila je nemoćna da izmeni krajnji rezultat kopnenih operacija, i ona se ograničila da utiče nešto malo na njihov tok, u početku immobilizirajući pruske snage, na kraju olakšavajući organizaciju novih francuskih snaga.

Iako prethodni primeri navode na ovaj zaključak, ne može se reći uopšteno, da prevlast na moru nije potrebna za odluku kada protivnici imaju zajedničke kopnene grane, i da im ona može biti samo jednostavno korisna. Možemo se naći, naročito u vreme moderne tehnike, u takvim terenskim uslovima u kojima kopnene vojske ne uspevaju da naprave neki vidan prekid ravnoteže, da treba, da bi se izašlo iz tako stabilizovane situacije, pristupiti bilo operaciji na krilu, bilo pokušaju invazije na nekoj drugoj tački, koja bi se mogla naći samo u preko-

morskim posedima. U ova dva slučaja, prevlast na moru postaće očigledno potreban uslov.

Isto će biti ako do prekida ravnoteže na glavnom frontu može da dođe, za jednog ili drugog protivnika ili za oba, samo pomoću dotura ljudstva, materijala, snabdevanja, itd..., koji pristiže iz prekomorskih poseda. Prevlast na moru biće tada potreban uslov za postizanje odluke na kopnu, i svaka od dve strane težiće ka njoj, bilo da bi sama koristila ova pojačanja bilo da bi neprijatelja lišila istih. U ovakvom svetlu ovo se pitanje pokazalo u toku rata 1914.

Primetimo isto tako da nam istorija daje samo predstavu onoga *što je već prošlo*. Možemo takođe, a misao nas neodoljivo vuče na to, izučavati *ono što bi se desilo*, što bi se zabilo da je taj i taj elemenat bio izmenjen. Pored realnog slučaja, postoji i hipotetičan slučaj, tačnije hipotetični slučajevi, jer njih ima toliko koliko i kombinacija promenljivih parametara. I njihovo ispitivanje ima jednu poučnu i doktrinarnu vrednost koja nije nikako niža od vrednosti realnog slučaja. Često nalazimo zadovoljstvo ovim izletom u carstvo hipoteza.



Prepustimo se sanjarenju. Prenesimo se u već davno prošle dane 1914 godine i pretpostavimo da se sama Nemačka našla u sukobu sa samom Engleskom, kao što je Francuska Luja XVI u početku Američkog rata za nezavisnost veštom Veržanovom (Vergennes) politikom održavala odlične odnose sa svojim kontinentalnim susedima udaljujući od svojih granica svaku kopnenu opasnost.

Englezzi su sada postigli prevlast na moru, kao i 1914 godine. Kako će je iskoristiti?

Ponovo uzmimo naš dvojni kriterijum.

Ofanzivno, što se tiče obala i teritorija, Englezima je apsolutno nemogućno da razmišljaju o jednoj invaziji

Nemačke, koja je mnogo jača na kopnu nego oni. Oni mogu prosto da pokušaju nekoliko vazdušnih bombardovanja. Naprotiv, oni zauzimaju nemačke kolonije.

Što se tiče pomorskih komunikacija, nemačke su potpuno presečene. Gubici trgovačkih brodova su ograničeni njihovim sklanjanjem po želji u luke, ali nemačka direktna pomorska trgovina je prekinuta. To je osetan udarac, ali odnosi Nemačke sa spoljnim svetom, kao i njeno snabdevanje, nisu nikako prekinuti. Njeni veliki i mali kontinentalni susedi će uspeti, sa dirljivom revnošću, da joj daju sve što njoj treba. Oni će nastaviti da trguju s njome. Baltik će ostati otvoren za Nemce. Njihova prekomorska trgovina moći će da koristi, u izvesnoj meri, neutralan put. Englezi ne mogu sanjati da izdaju odluku »o zaustavljanju trgovačke robe«, kao u poslednjem ratu. Ima za to mnogo neutralnih i mnogo moćnih da bi se oni olako mogli tome potčiniti. Ekonomski blokada je potpuno neostvarljiva.

U defanzivnom pogledu, engleska obala je zaštićena od invazije. Ona može svakako trpeti od izvesnih ispada površinskih jedinica ili periodičnih bombardovanja iz vazduha.<sup>6)</sup>

Engleske pomorske komunikacije nastavljaju da funkcionišu, zaštićene dobro poznatim površinskim sredstvima, što ne znači da je trgovačka flota pošteđena od gubitaka. Nemci koncentrišu na engleske obale sav svoj podmornički potencijal s kojim su raspolagali u poslednjem ratu. Očigledno on se ispoljava u beskrajno manje povoljnim uslovima, još uvek zbog neutralnih, a s druge strane engleski potencijal je i sam koncentrisan. Ali ima i polaganja mina i krstarenja velikih podmornica na otvorenom moru. Englezi su prinuđeni na veliki razvoj sredstava za patroliranja, praćenja, čišćenja, itd... Britanski

<sup>6)</sup> Vazdušne operacije mogle bi kasnije imati jedan sasvim drugi obim. Mi ćemo ponovo o tome govoriti. Ali mi smo ovde u 1914—1918 godini.

saobraćaj, iako očuvan, vrši se u nepovoljnim, skučenim i nenormalnim uslovima.

S jedne strane, gubitak kolonija i prekid same pomorske trgovine; s druge, neprestano podmorničko i vazdušno uznemiravanje. Ko će pobediti u ovim uslovima? Onaj koji će se prvi zamoriti. Ali ni jedan od dva protivnika nije pogoden u vitalne izvore, i situacija se izlaže opasnosti da ostane beskrajno neodlučna, uprkos pomorske nadmoćnosti Engleza.

Ako to tako nije bilo u stvarnosti od 1914-18, to je zato što je Nemačka prethodno podigla protiv sebe kontinent, i što je Engleska, postupajući vešt, posle radila na povećanju broja kopnenih neprijatelja Nemačke. To je bio dobar stari metod, koji je uspevao protiv toliko drugih. To je bio trijumf britanske politike, beskrajno olakšan, kao i uvek, glupostima politike protivnika. Tako da je pobeda od 1918 izgledala isto toliko pobeda politike koliko i pobeda čiste pomorske moći. U jednom konfliktu druge vrste, prevlast na moru mogla bi imati samo neznatno manju važnost.

\*

\* \* \*

Dakle, u ovom pogledu ne bi se mogao imati jedan opšti kruti zakon. Postoje samo konkretni slučajevi, posebni slučajevi, i svaki od njih treba da bude razmatran pažljivo, kako oni koji su se dogodili tako i oni koji će se dogoditi.

Treba se čuvati krutih formula, šablona koji se prenose s generacije na generaciju, bez uočavanja njihovog stepena istine.

»Ko upravlja morem, upravlja kopnom«. Da, ali pod uslovom da se iskoristi to upravljanje nad morem, ako se to može, da bi se efikasno dejstvovalo protiv kopna.

»Neptunov trozubac je žezlo sveta«. Da, svakako, ali pod uslovom da se zna upotrebiti protiv kopna u odgovarajuće vreme i na odgovarajući način.

»Vaterlo je bio samo poslednji udar; Trafalgar je bio ustvari smrtni udarac«.<sup>7)</sup>

Ova poslednja tvrdnja zaslužuje neka razjašnjenja. Treba da se razumemo.

Posle Trafalgara, pred gubitkom pomorskih komunikacija, Francuska je sačuvala prisutnost duha. Njena situacija, iako nije bila sjajna, nije bila nepovoljna. Prekomorski produkti su bili poskupili od 50 do 100%. Platilo se više od 2.000 franaka za kilogram oraščića, a funta (pola kilograma) šećera stajala je 6 franaka. Ali snabdevanje u neophodnim namirnicama je bilo prilično obezbedeno. Kontinent je razvijao svoje vlastite izvore, što je dovelo do velikog industriskog i trgovačkog razvoja. Predionice, tkačnice doživele su do tada nepoznat razvoj. Žakar (Jacquart), Ričard-Lenoar (Richard-Lenoir), Oberkampf (Oberkampf), Filip de Žirar (Philippe de Girard) razvili su na ovom polju čitav svoj genij. Trgovina svilom, platnom, suknom, gvožđem, kožnim proizvodima razvila se u nečuvenim razmerama. Naš spoljni izvoz na kontinent je prosperirao. Na izložbi 1806 bila su 1.422 izlagača. Ogomoni javni radovi su bili svuda preduzeti: izgradnja puteva, kopanje kanala, uređenje luka. Redovni budžet, kojim se ekonomično upravljalo, zadovoljavao je troškove. Sem toga, na stranom tlu, rat je pothranjivao rat.

Sve se ovo vrlo lako objašnjavalo. Francuska Imperija raspolažala je, zahvaljujući svojim teritorijalnim proširenjima, skoro svim evropskim izvorima. Predeli koje je ona okupirala bili su malo industrijalizovani a veliki preobražaj XIX veka nije bio još započeo. Ravnoteža između industrije i poljoprivrede bila je beskrajno bolja nego danas. Problem sirovina bio je skoro rešen lokalnim doprinosima; problem prode bio je rešen nacionalnom potrošnjom. Prekomorske zemlje su se tek rađale i one su bile daleko da u evropskoj ekonomiji drže mesto koje su posle zauzele. Tadašnja kontinentalna Evropa živila

<sup>7)</sup> Kapetan bojnog broda Darije (Darrieus): *La Guerre sur Mer*, str. 77.

je, bar što se tiče bitnih stvari, skoro sama od sebe. Ona se mogla lišiti veza sa spoljnim zemljama bez mnogo neugodnosti. Time se može shvatiti da se Francusko Carstvo moglo održati do 1814 skoro potpuno lišeno mora, podržavajući rat i bezmalo prehranjujući vojsku i stanovništvo.

Engleska je dakle imala pred sobom protivnika tipa »kontinentalnog bloka«, protiv koga je prosta dominacija pomorskim komunikacijama imala osrednji efekat.

Ni ona sama nije bila u sjajnom položaju. Austerlic je došao malo kasnije posle Trafalgara i, 23 januara 1806, Pit (Pitt) je umirao izgoverajući famozne reči: »Oh, moja domovino! U kakvom stanju ja ostavljam svoju domovinu!«.

Situacija Engleske, koja je ipak bila gospodar mora, opravdavala je ovo nespokoystvo. Ova zemlja će iskusiti jednu od najstrašnijih kriza. S obzirom da je kontinent bio zatvoren, stokovi manufakturnih proizvoda i kolonijalnih namirnica nagomilavali su se u lukama i nisu više nalazili kupce. Roba s kopna, a naročito prehranbeni artikli, znatno su poskupili. Ponovo uspostavljanje izvesnih spoljnih tržišta i prekomorski doprinosi tek su samo malo popravljali ovu problematičnu situaciju. Da bi se tome suprotstavila, engleska vlada biće primorana da podnese ogromne finansijske žrtve, kako radi subvencioniranja fabrika da bi im omogućila da rade bez prodaje, tako i olakšavanjem bede koja će postati užasna, pomoću zakonitih mera, kao što je *poor law* (»Zakon o sirotinji«). Ovi troškovi, dodajući ih onima potrebnim za održavanje oružanih snaga i pomoći saveznicima (ugovori o novčanoj pomoći) dovešće do ogromnog budžeta. Zbog nestanka metalnog novca, bilo se već prešlo na prinudni kurs papirnog novca pri obaveznom povratku na porez na dohodak (*income-tax*). Pribegavalo se neprekidno javnom kreditu koji će, kroz ponavljane zajmove, najzad dopunjavati sa 74% ukupni budžet. Oko 1810 i 1811, teškoće su posta-

jale takve da je Engleska mislila da se približava svojoj granici mogućnosti.

Takva je bila situacija koja je nastala posle Pitove smrti čije je on mnogobrojne simptome jasno uočavao. Tako, januara 1806, tri meseca posle Trafalgara, Foks (Fox) započinje mirovne pregovore sa Francuskom. Kako 1796, tako i u vreme Amjenskog mira, trebalo je pregovarati s gospodarem kopna, kojeg dominacija morem nije dovela u škripac. I pregovori su doživeli neuspeh samo zbog preteranih Napoleonovih pretenzija.

Trafalgar sam po sebi i prevlast na moru koja je došla kao njegova posledica, nisu dakle bili smrtni udarci.

Oni su to postali kasnije, jer su omogućili da se pomognu kopnena dejstva koja je trebalo izvršiti u toku deset godina kontinentalnih borbi, koje su jedino mogle da dovedu do odlučujućeg rezultata. U ovom pogledu oni su imali moćan efekat omogućavajući rat na Pirinejskom Poluostrvu i finansiranje koalicija.

Trafalgar je bio potreban uslov, ali nedovoljan. Jedino njegova inteligentna eksploracija mogla je odlučiti pobedu i zaista zadati smrtni udarac. Ali da li bi ona bila krunisana uspehom da nisu počinjene poznate greške koje se zovu Španski rat i pohod na Rusiju?

## RELATIVNOST PREVLASTI NA MORU

Sam termin prevlast na moru daje utisak da onaj koji ga koristi uživa divnu privilegiju da sam poseduje ogromna prostranstva okeana, koja okružuje izvesnom vrstom barijere čiji ključ on nosi u svom đepu, i da odатle potpuno izgoni sve druge korisnike iz vremena mira. Mnoga neupućena lica zaista zastupaju ovu konцепцију, koja u tekućim razgovorima prouzrokuje mnogo nerazumevanja.

Jedna takva situacija očigledno pripada domenu uto-pije. Da bi se ona svuda realizovala, sve skupljene flote

sveta ne bi bile dovoljne. Sem toga, treba računati s neutralcima koji se ne daju lako izbaciti iz saobraćaja. Pomorsko vojište je, nasuprot kopnenom vojištu, odista jedna površina kojom stalno prolazi jedna trećina korisnika koji nisu vezani za konflikt.

Prevlast na moru nije dakle apsolutna. Ona je na prosto relativna, nepotpuna, nesavršena. Katkad, uprkos nadmoćnosti ponekad poražavajuće, onaj koji dominira komunikacijama nije nikada postigao da potpuno spreči svog neprijatelja da se pojavi na vodi. Istorija vrvi od primera ove vrste, i to posle događaja koji su davali naizgled jednoj od zaraćenih strana potpunu prevlast na moru. Posle bitke kod poluostrva Kiberona (la bataille des Cardinaux), engleski trgovački brodovi bili su osvajani na samoj engleskoj obali od strane gusara. Posle Abukira Bruiks (Bruix) je izvršio svoje krstarenje po Sredozemnom Moru, koje je, iako bez velikog značaja, ipak prouzrokovalo veliku uzbunu kod Engleza i bacilo ih u krajnju konfuziju. Posle Trafalgara, Vijomez (Willaumez), Leiseg (Leissègues), Ledik (Leduc), naši brodovi Indiskog Okeana vladali su morem mesecima i godinama uprkos nadmoćnosti engleskih snaga. U toku Španskog rata, Velington se mnogo žalio Admiralitetu na nesigurnost svojih komunikacija na obalama Pirinejskog Poluostrva. U toku druge polovine 1914, nemačke krstarice su otežale život saveznika uprkos njihovoj vrlo solidnoj pomorskoj situaciji.

Uopšte, čitajući o prošlim ratovima, iznenađeni smo kad vidimo s kakvom lakoćom brodovi ili grupe brodova najslabije zaraćene strane uspevaju, uprkos znatnoj neprijateljskoj nadmoćnosti, da izlaze, saobraćaju morem, neprijateljski dejstvuju, itd... Besumnje, vrlo često njihovi danii su izbrojani i avantura se svršava rđavo. Ali najzad ove jedinice uspevaju da se održe dosta dugo. Zaista, razmišljajući o tom, dolazimo do saznanja da se bitka, makoliko bila ona odlučujuća, ne završava potpunim uništenjem svih protivničkih brodova; da protivnik

u jednom drugom ratu uspeva da ponovo obrazuje svoje snage; da blokade nisu neprobojne; da je more vrlo veliko i da treba dugo vremena da bi se stigao onaj koji se progoni. Ovaj fenomen je pri svemu tome osoben.

Prirodno, još je uočljivije kada pomorska nadmoćnost, iako se jasno ocrtavala u korist jedne strane, nije još bila sankcionisana borbama koje verovatno izbacuju iz stroja drugu stranu. Takav je bio obrt mnogih ratova u kojima jedna od zaraćenih strana nije odmah postigla prevlast na moru ili kada je ta prevlast ostajala dugo vremena nerešena. U toku Sedmogodišnjeg rata, trebalo je čekati tri godine, do 1579, da bi videli kako definitivna prevaga prelazi u korist Engleske. Isto tako situacija je ostala neodlučna u toku čitavog Američkog rata za nezavisnost. Od 1793 do 1796, Francuzi i Englezi su ostali na svojim pozicijama, jedni prema drugima, s promenljivom srećom, između Tulona, Denove i Korzike. U celini isto se desilo sa saveznicima i njihovim neprijateljima u toku rata 1914. Flote Centralnih sila, koje nisu bile uništene čak ni teško oštećene, ostale su isto tako velike kao i flote Antante. One su bile blokirane, ali uvek opasne. U ovim okolnostima mnogobrojne jedinice su lako krstariile morima. U nedavnom konfliktu, posle prvog perioda, zapaženi su samo *Moeve*, *Wolf*, *Seeadler*, ali ovo stoga što su podmornice to mogле bolje da učine.

Naravno, ne treba preterivati što se tiče efekta poduhvata ove vrste. To su bili izolovani poduhvati, vrlo slabog značaja da bi se mogao proizvesti ozbiljan rezultat. Gusarski brodovi su uništili nekoliko trgovačkih brodova, dok je trebalo uništiti ratne flote. Trgovci su transportovali beznačajnu tonažu u odnosu na potrebe svoje nacije. Bilo je dovoljno da se zadrže jedni i drugi u ovom podređenom položaju da bi se napokon dobio traženi učinak. Iako ograničena, prevlast na moru je dakle ipak imala veliku vrednost.

Pri svemu tome ona ostaje nesavršena i relativna. Reč »prevlast« izgleda malo ambiciozna, i možemo se za-

pitati ne bi li bilo tačnije da se kaže, kao Englezi, »kontrola komunikacija«, izraz koji se više približava stvarnosti i koji ima prednost jer obuhvata i neutralne komunikacije, sa svim obzirima koje treba imati prema njima.

Ali prevlast na moru, čak i relativna, ne vrši se na svim tačkama zemljine kugle u istom momentu. Nedovoljnost snaga to onemogućava, čak i najmoćnijima na ovom svetu. Nikada na moru nije bilo opšte kontrole komunikacija, bilo je na njemu samo *lokalnih kontrola* koje su se odnosile na izvesne oblasti, više ili manje brojne i više ili manje prostrane prema sredstvima kojima se raspolagalo, više ili manje geografski promenljive prema toku operacije. Pa čak, ponekad, pri povoljnim geografskim uslovima i podeli flota, videli smo kako se lokalnim kontrolama koriste najslabije mornarice. Naprimjer, 1796, posle osvajanja severne Italije od strane Bonaparte, posle promene držanja Korzikanaca i Francusko-španskog saveza, Englezi, lišeni baza, evakuišu Sredozemno More i prepuštaju ga Francuzima. U toku rata 1914, Nemci su dominirali Baltikom uvek kada su mogli tamo uvesti jedan deo svojih snaga Severnog Mora. Mramorno More je ostalo pod turskom vlašću. Iako bez velikog uticaja na tok događaja u celini, posledice ovih osobenosti su imale realan značaj na operacije preduzete u tako omeđenoj geografskoj oblasti.

Bilo je tu isto tako, u izvesnim zonama, *privremenih kontrola* kao posledice specijalnih uslova, udaljavanja protivničkih snaga, itd... U tom pogledu zapazimo da izvesna lokalna kontrola može biti samo privremena ako neprijatelj, momentano otsutan, može ponovo ispoljiti svoje dejstvo.

Konkretna stvarnost daje određenu vrednost ovim pojmovima lokalne i privremene kontrole. Mi ne operišemo slučajno. Imamo jedan cilj, koji se izražava u uslovima koji se odnose na prostor i vreme. Radi jednog određenog dejstva, želimo da se vrši kontrola nad određenom oblasti i u toku određenog perioda. Ostalo je malo

važno. Bulonjska flotila želeta je da bude gospodar istočnog Lamanša u toku izvesnog vremena koje je čudno variralo u glavama rukovodilaca. Amerikanci su osećali potrebu da budu gospodari severnog dela Karipskog Mora u toku svojih operacija protiv Kube. Oni nisu nastojali da kontrolišu Gaskonjski Zaliv. Gospodarenje Žutim Morem bilo je neophodno Japancima u toku svakog njihovog rata. Oni nisu nikad ni sanjali da ospore Rusima Baltik. I tako dalje. Sve zavisi od interesa momenta. Prevlast na moru može biti smatrana dovoljno zadobijenom kad ona u tome zadovoljava i kad je tako suština obezbeđena.

Isto tako, vodeći računa o njenoj relativnosti, njenim neusavršenostima, njenoj lokalnoj ili prolaznoj važnosti, prethodna razmatranja se mogu rezimirati tako da se kaže da je prevlast na moru *kontrola glavnih pomorskih komunikacija*.

Naravno, nastojaćemo da neprestano povećamo ovu prednost, koja je samo krajnji minimum. Nastojaćemo da se proširi lokalna kontrola da bi se dosegla opšta kontrola. Dejstvovaćemo da bi privremena kontrola postala stalnjom; ispravljaćemo, koliko se bude moglo, neusavršenosti prethodno zadobijene kontrole. Radeći tako, nećemo očigledno postići teorisku, opštu, stalnu i savršenu prevlast na moru, ideal koji je samo misaono ostvarenie, ali ćemo se približiti kao jednoj asymptomi. U isto vreme, borićemo se istim činjenicama protiv pokušaja koje bi neprijatelj činio u suprotnom smislu. Nastojaćemo, naročito, da se iskoriste neusavršenosti protivničke kontrole.

\*

\* \* \*

Ali ova razmatranja odnose se samo na stari površinski rat. Treba ih proširiti na sadašnje uslove. Šta vredi u našoj eposi izraz prevlast na moru? Još manje nego pre, jer zabrinuti duhovi neće izostaviti da primete — i

baš je tu odraz posleratne nelagodnosti — da se slabo uspelo u pretenziji za prevlast na moru kada se ne može osporiti svom podmorničkom neprijatelju, koji vlada dubinama mora, mogućnost da se najlakše kreće u ovom elementu i kada vazdušni neprijatelj nekažnjeno nadleće vodenu prostoriju, potsmevajući se tobožnjem gospodaru ovog mora.

Pojam prevlasti na moru, već izmenjen kao što je to gore rečeno, trpi sada još ozbiljnije napade.

Engleski admiral Bekon kvalifikuje termin prevlast na moru kao »zagonetan izraz«.<sup>8)</sup>

Američki admiral Sims (Sims)<sup>9</sup> izražava ovako svoje uzbuđenje i nesigurnost svojih ideja u prisustvu novih oruđa: »Velika Britanija nije posedovala prevlast na moru. Ova prevlast postojala je samo u starom nelsonovskom smislu... Kada podmorničke jedinice mogu operisati kako hoće, smešno je da se kaže da postoji prevlast na moru. Gnjurajući plovni objekti... oduzimaju površinskim objektima prednosti koje su imale odlučujući karakter u prethodnim ratovima. Površinske snage ne mogu više zaštитiti komunikacije kao što su one bile u mogućnosti da to čine u vreme Nelsona i Faraguta«. Admiral Sims bi mogao da stavi istu primedbu što se tiče avijacije.

Mi ćemo kasnije videti šta se može misliti o njegovim konačnim tvrđenjima. Uočimo samo da zaista zasada izraz prevlast na moru ima još manje smisla nego ranije i da odgovara da ubuduće, da bi bili precizniji i manje pretenzionzi, govorimo samo o *gospodarenju površinom*, shvatajući i nju u užem smislu, što smo prethodno pomenuli za prevlast na moru. To je jedan novi pad. To je jedan novi korak na putu relativnosti.

Ne bi se uostalom trebalo služiti terminom »podmornička prevlast« i suprotstaviti ga kao neologizam koji trijumfuje nad starim terminom prevlasti na moru. On ima još manje vrednosti. On nema nikakve vrednosti.

<sup>8)</sup> *The Dover patrol.*

<sup>9)</sup> *The victory at sea.*

Ako ja imam deset podmornica a moj protivnik pedeset, on ne zadržava nikakvu prevlast, jer njegove podmornice neće sprečiti ni najmanje moje da se kreću pod vodom.

Isto tako, mi se jedva usuđujemo da izgovorimo reč »vazdušna prevlast«. Ima li ičeg nestalnijeg i nesigurnijeg od ove nadmoćnosti? Ona je još relativnija nego prevlast na moru. Gospodar vazduha ne može se nadati da zabrani potpuno taj prostor svom neprijatelju. On ne može da misli da ovlađa sa svim trima dimenzijama ovog elementa. U ovom pogledu on je u još nepovoljnijem položaju nego gospodar mora. On neće moći nikada da spreči avione slabijeg protivnika da izviđaju, ni čak da bombarduju, zatim da iščeznu isto tako brzo kao što su i došli. Ali on će biti sposoban, kada će imati inicijativu u operacijama, da zadobije nadmoćnost na željenoj tački i u željenom momentu, i da očisti vazdušni prostor u svoju korist jednim neodoljivim masovnim dejstvom. U vazduhu mnogo više nego na moru, to je vladavina lokalne i privremene kontrole, što je na kraju dovoljan uslov, pošto on sam obuhvata kontrolu bitnih komunikacija i sadrži prvorazrednu važnost za ishod operacija. Ali kako, pri ovim osobenostima koje su neodvojive od vidova oružanih snaga, ne biti začuđen nepotpunim i neusavršenim karakterom prevlasti u vazduhu?

Tako je predložen, da bi se zamenio stari termin prevlast na moru, termin »slobodna upotreba« mora, koji bi bolje izrazio realnost stvari posle pojave modernih sredstava. Po mom mišljenju, ovaj termin je još defektniji nego onaj koji teži da ga zameni. On je suviše daleko od cilja. On ima mana, dok je drugi preteran. Ne radi se samo o tome da se ima slobodna upotreba mora: nju takođe treba onemogućiti neprijatelju. Daleko je tu od slobodne upotrebe do kontrole.

Semoga toga, da li se mogu uporediti »slobodna upotreba« mora i »gospodarenje površinom«? Izražavaju li oni ideje iste vrste? Drugim rečima, ne odnosi li se slo-

godna upotreba mora, ili sasvim kratko »upotreba«, samo na površinu?

Ovo nas navodi da ispitamo mogućnosti koje nam nude podmornice i avioni jedino u pogledu transporta i komunikacija.

## PODMORNIČKI I VAZDUŠNI TRANSPORT

Transportne podmornice, ili trgovačke podmornice, pojavile su se u toku rata 1914. *Deutschland* (kasnije prepravljena u podvodnu krstaricu pod nazivom *U-155*) bila je njihov prototip. Na površini je imala 1.750 tona a 2.100 tona pod vodom i kretala se brzinom od 11 ili 7 čvorova zavisno od stanja u kome se nalazila. Imala je akcioni radijus pod vodom od 50 milja sa brzinom od 7 čvorova i vreme ronjenja 2 do 3 minuta. Ona je mogla ukrcati u unutrašnjost trupa broda 450 tona robe, i sem toga, spolja izvesnu količinu materijala kome morska voda nije škodila. Izgleda da je prvu ideju za ovu vrstu broda dao Loman (Lohmann), pretsednik trgovačke komore u Bremenu i nju je u tehničkom pogledu realizovao Zecman (Zetzmann), direktor brodogradilišta *Germania — Krupp*. Čak se u Bremenu osnovalo društvo *Deutsche Ozean Reederei* sa dosta ograničenim kapitalom od 2 miliona maraka, za eksploraciju trgovačkih podmornica.

Poznato je da je *Deutschland* oputovala iz Bremena 14. jula 1916 i da je stigla u Baltimor 16. jula, natovarena sa 200 tona boje i farmaceutskih produkata. Pošto je krenula 2. avgusta, vratila se u Nemačku 23. avgusta, prešavši 4.200 milja od čega samo 100 milja pod vodom, donoseći izvesnu količinu nikla i kaučuka. Drugi put je putovala u Sjedinjene Američke Države novembra 1916.

Brod iste vrste *Bremen*, nije imao sreće. Nestao je na svom prvom putu za Ameriku.

Uprkos ushićenom oduševljenju koji je izazvalo prvo putovanje *Deutschland-a* u Nemačku, ovi pokušaji nisu

bili nastavljeni. Trgovačke podmornice bile su pretvorene u podvodne krstarice i obrazovale su prvu seriju ovog tipa, od *U-151* do *U-157* uključno.

Pri kraju rata, koncepcija trgovačkih podmornica je bila ponovo oživljena, ali ovaj put od strane saveznika. U Francuskoj, početkom 1918, posle žive kampanje koju je napravila štampa u korist ove ideje, Simono (Simonot), glavni inženjer mornarice, studirao je i patentirao projekat trgovačke podmornice, koja je imala na površini 10.020 tona i 10.520 tona pod vodom. U ova dva slučaja njena brzina je bila 8 odnosno 5 čvorova. Njen akcioni radijus pod vodom bio je 70 milja sa brzinom od 3 i po čvora. Njen tovar trebalo je da bude 7.000 tona. Izgleda na prvi pogled da je ovaj brod interesantan. Ipak, on se izlaže oštrog kritici. Možemo biti skeptični, u pogledu kvaliteta manevra i gnjurenja jedne takve mase. Povećanje veličine tereta bilo je dobijeno samo smanjenjem akcionog radijusa pod vodom, što je apsolutno nedopustivo za jedan brod od koga se očekuje, samom koncepcijom, da dugo plovi pod vodom da bi izbegao neprijatelju. S druge strane, težina trupa bila je samo 18%, što je izgledalo preterano optimistički u odnosu na opšte dostignutu cifru od 33%. Ako se otklone ovi nedostaci, nosivost u težini biće znatno smanjena.

Isto tako, u Francuskoj je bio napravljen jedan drugi praktičniji i racionalniji projekat. Sa deplasmanom  $\frac{3.950^*)}{4.350}$  tona, brzinom od  $\frac{10^*)}{7}$  čvorova, akcionim radijusom pod vodom od 500 milja, brzinom od 4 i po čvora, predviđena jedinica mogla bi prenositi oko 1.000 tona ili 1.000 ljudi, s obnavljanjem vazduha po volji.

Ali daleko je od tehničkog rešenja do tekuće praktične upotrebe. Za podmornički transportni brod potrebna je trgovačka amortizacija. On bi zahtevaо visoko kvalifikovano osoblje. On ima transportni kapacitet znatno

<sup>\*)</sup> Brojitelj označava površinsku a imenitelj podvodnu tonazu odnosno brzinu. — Prim. red.

slabiji<sup>10)</sup> a i mnogo je skuplji od površinskog broda iste tonaže. Finansiski, on se ne može iskoristiti, pod pretnjom neposrednog kraha. Očigledno, moglo se nekad izračunati da je samo jedno putovanje *Deutschland*-a preko mora, potpuno natovarenog kaučukom, isplaćivalo tri puta cenu broda. Ali ovaj kaučuk je stajao 15 maraka po toni u Njujorku a 61 marku u Hamburgu, usled apsolutno nenormalnih ratnih uslova. Ova podmornica se nalazila u vanredno povoljnem položaju kao što su to bili probijači blokade (*blockade runners*) u Građanskom ratu u Americi. Oni su isplaćivali cenu broda za tri putovanja od Nasaua (Nassau) do Čarlstona (Charleston).

Kao što je uobičajena surova konkurenca, što se tiče iznosa zakupa brodova, ne liči ni u čemu na ovaj Eden (zemaljski raj), nijedan brodovlasnik i nijedna kompanija za plovidbu neće biti zagrejani do te mere da preduzmu eksploataciju tako originalnih i tako kobnih sredstava za njihovu trgovinu, kao što su podmornički brodovi. Takva je zaista situacija. Dakle, nećemo naći u trgovačkoj floti u vreme mira nijedan brod ove vrste.

Ako hoćemo da ih imamo u vreme rata, treba da ih država, tačnije ratna mornarica, konstruiše još u vreme mira. Kako je ta mornarica, takođe, obuzeta svojim interesima i želi da pre svega poseduje ratne jedinice, kako upotreba podmorničkog transporta, najzad, zavisi od više ili manje hipotetičnog slučaja neprijateljstva, zaista je sigurno da će ratna mornarica izbeći da ponovi zablude Drugog Carstva, vezujući svu transportnu flotu uz ratnu flotu. U vreme mobilizacije podmornički transport će biti neznatan. I kako će izgradnja ovih specijalnih jedinica, čije smo karakteristike napred naveli, biti dugotrajna, ovaj broj će dugo ostati malen. Na kraju, podmornički transport moći će da zadovolji samo u vrlo ograničenom delu ogromne potrebe transporta koje se pojavljuju u jednom takvom periodu.

<sup>10)</sup> Zapremina brodskog prostora je 25% ukupne zapremine podmornice, a 70% prosečno na površinskom brodu običnog tipa.

U striktno vojničkom pogledu, podmornica, zbog svojih posebnih osobina i pomanjkanja u sredstvima za istovar i utovar, može biti upotrebljena samo na specijalan način. Njoj se ne može dati da prevozi konje, topove, kola, tešku municiju, kabasti materijal, itd... Treba joj dati da transportuje pešadiju, u užem smislu te reči. Ne možemo je videti kako sama obezbeđuje jednu kombinovanu operaciju niti iskrčavanje na samoj neprijateljskoj obali. Ona će moći da služi nečemu, samo onda ako se gospodari obema krajnjim tačkama njenog puta. Njeno učešće u vojničkim transportima ograničiće se dakle na obezbeđenje pokreta pešadije od jedne do druge prijateljske luke, u slučaju kada se ne bi gospodarilo površinom. Uzimajući u obzir ove mogućnosti treba razmotriti transportovane efektive u Francuskoj u toku poslednjeg rata u sličnim slučajevima, tj. 247.000 ljudi iz severne Afrike i 134.000 iz zapadne Afrike. Zatim će se iz toga izvući zaključci.

Ukratko, pri sadašnjem stanju stvari, podmornički transport, kako zbog svog relativno ograničenog kapaciteta tako i zbog svog smanjenog broja, izgleda da može da obavi samo vrlo mali deo trgovackog i vojnog saobraćaja u vreme rata. Ipak da dodamo da postoji izvestan interes za njega. On će moći da učini ogromne usluge u specijalnim uslovima, u uslovima kada dragocen teret ograničene težine treba po svaku cenu da savlada površinske prepreke. Treba ga posedovati ili bar imati pripremljene planove. Što se tiče transporta, ovo će biti izuzetak, a ne pravilo.

\*

\* \* \*

Predimo na vazdušni transport. Pozabavimo se slučajem vazdušnog broda (dirižabla). Ovaj pionir osvajanja neba je sada potisnut od aviona i njih na čitavom svetu ima samo nekoliko primeraka. Njegova vrlo visoka cena,

cena instalacija na zemlji koje on zahteva, njegov ograničen broj, njegova krajnja osetljivost, ne samo na ratne rizike nego takođe i na rizike običnog letenja, nagone na njegovo iščezavanje. Za izvesno vreme, on će možda pripadati vazdušnoj paleontologiji. Ali, kako njegove pristalice ističu njegova svojstva kao transportnog sredstva, nije na odmet da citiramo nekoliko cifara.

Engleski vazdušni brod *R-100*, izrađen 1924 za račun Ministarstva vazduhoplovstva od strane fabrike *Airship Guarantee Company*, po projektu majora Birneja (Burney) za vezu Engleska — Indija — Australija, ima  $185.000 \text{ m}^3$ , što je za tri puta veće od volumena jednog cepeolina (*Zeppelin*) iz poslednjeg rata. Za plafon od 5.000 stopa on raspolaže penjućom snagom od 150 tona. Ako se od ove cifre oduzme 90 tona trupa, mašina, oprema itd..., 15 tona balasta, 30 tona goriva i ulja za laktacioni radijus od 4.000 milja, 6 i po tona za posadu od 50 ljudi, ostaje na raspolaganju za tovar *8 i po tona*, ili, sabijajući malo teret namenjen posadi, *10 i po tona* koji se može dati bilo za robu ili za poštu, bilo za transport 100 putnika s prtljagom.

Američki vazdušni brod *Šenandoah* (*Shenandoah*) koji je bio uništen posle svog kratkog veka, imao je  $78.000 \text{ m}^3$ . Napunjeno helijumom, imao je penjuću snagu od 49 tona sa svojim malim balonima napunjениm za 85% na zemlji. Ako se odbije 36 i po tona za trup, mašine, itd..., 9 tona za gorivo, ulje i balast, 3 i po tone za posadu, ne ostaje apsolutno nikakva raspoloživa nosivost za bilo kakav tovar.

Što se tiče komercijalne strane preuzimanja transporta snabdevenog s ovim sredstvima, nemačke procene izrađene za vazdušni transport Evropa — Amerika daju kao cenu troškova (putnici, roba ili pošta), 700 engleskih funti po toni ako se radi samo o tome da se pokriju troškovi, a 12.000 funti ako se doda interes na kapital i

amortizacija materijala. Brodom, troškovi za robu<sup>11)</sup> prosečno iznose 5 funti.

Za osrednje i obične slučajeve, apstrahujući njegove druge nedostatke, vazdušni brod je dakle jadno transportno sredstvo.

Što se tiče aviona, evo karakteristika nekoliko transportnih aviona velike nosivosti sada u *upotrebi* (1927), brzine i akcioni radijusi su dati za uzdužni vетар od 10 m:

1. — Francuska: »Lioré-Olivie« (*L'ioré-Olivier*) tip 21. Maksimalna jačina: 840 KS (2 motora). Sopstvena težina: 2.750 kg. Koristan teret: oko 1.500 kg. Brzina: 140 km/čas. Akcioni radius: 600 km. Cena 450.000 franaka.<sup>12)</sup>

2. — Nemačka: »Junkers« (*Junkers*). Maksimalna jačina: 1.700 KS (3 motora). Sopstvena težina: 3.600 kg. Koristan teret: 1.500 kg. Brzina 140 km/čas. Akcioni radius: 600 km. Cena: oko 650.000 franaka.

3. — Engleska: »Hendli-Pejdž« (*Handley-Page*). Maksimalna jačina: 1.200 KS (3 motora). Sopstvena težina: 4.600 kg. Koristan teret: 1.500 kg. Brzina: 140 km/čas. Akcioni radius: 600 km. Cena: oko 700.000 franaka.

4. — Transportni avioni na liniji Pariz — London. Maksimalna jačina: 1.150 KS. Koristan teret: 1.367 kg (14 putnika s prtljagom).

Među novokonstruisanim aparatima može se istaći veliki napredak koji pretstavlja nemački *hidroavion* »Dornier-Super Val« (*Dornier-Super Wal*), koji je vršio zadovoljavajuće opite krajem 1926 na jezeru Konstanca. Evo njegovih karakteristika.

<sup>11)</sup> Néon: *Une illusion. La conquête de l'air*. Francuski prevod, Paris, Payot, 1927, str. 69 do 78. Vrlo interesantna knjiga, obimno dokumentovana, katkada neumerena u pesimističkim procenama u pogledu aviosredstava, ali razborito opravdava pretezano oduševljenje koje su ona izazvala u zainteresovanim ili nezainteresovanim krugovima.

<sup>12)</sup> Cena jednog velikog aviona kreće se od 150 do 200 franaka kilogram, a hidroaviona od 200 do 300 franaka kilogram.

Maksimalna jačina: 1.300 KS. Sopstvena težina: 5.800 kg. Koristan teret: 25 putnika ili 1.875 kg. Brzina: 160 km/čas. Akcioni radijus: 1.850 km. Cena: oko 1,410.000 franaka.

Ovaj aparat može se smatrati kao najbolji sadašnji transportni tip.<sup>13)</sup>

Najzad, dalje navodimo, radi dokumentacije i s potpunom rezervom, podatke velikih transportnih aparata koje Nemci nameravaju da realizuju a koji su samo u proučavanju.

1. — »Dornier«. Hidroavion. Maksimalna jačina: 5.400 KS. Koristan teret: 4 tone. Sopstvena težina: 46 tona. Brzina: 200 km/čas. Akcioni radijus: 6.000 km. Cena: oko 11,500.000 franaka (mogao bi biti stavljen u izradu 1928).

2. — »Junkers«. Avion. Maksimalna jačina: 4.000 KS. Sopstvena težina: 42 tone. Koristan teret: 8 tona (ili 100 putnika). Cena: oko 7,350.000 franaka.

3. — »Rumpler«. Hidroavion. Maksimalna jačina: 10.000 KS. Sopstvena težina: 95 tona. Koristan teret: 20 tona (130 putnika, plus 6 tona za poštu). Brzina: 275 km/čas. Akcioni radijus: 5.400 km. Cena: oko 23,750.000 franaka.

4. — »Klamt«. Hidroavion. Maksimalna jačina: 10.000 KS. Sopstvena težina: 169 tona. Koristan teret: 25 tona. Brzina: 265 km/čas. Cena: oko 42,250.000 franaka.

Ako se hoće, koristeći prethodne cifre, da proceni transportna moć, naprimjer, hidroaviona »Dornier-Super Val«, koji pretstavlja maksimalno dostignuće ove vrste, dovoljno je da ga razmotrimo na liniji Francuska — Alžir. Teoriski, on bi tamo mogao da učini kompletну turu (odlazak i povratak) svaka dva dana, što znači 15 puta

<sup>13)</sup> Fabrika »Rorbah« (Rohrbach) je izradila aparat sličan hidroavionu tipa »Romar«. Maksimalna jačina: 2.400 KS. Ukupna težina: 13.800 kg. Koristan teret: 12 putnika ili 900 kg. Maksimalna brzina: 230 km/čas. Akcioni radijus: 1.800 km.

mesečno. Smanjujući ovaj broj za jednu trećinu zbog rđavog vremena (10 putovanja), on bi transportovao za jedan mesec, iz Alžira u Francusku,  $2 \times 10 = 20$  tona. Ako bi se za sumu od 140,000.000 posedovalo 100 aparata ove vrste, što pretstavlja znatnu cifru, transportovalo bi se za mesec dana 2.000 tona, što je tovar malog broda.

Ovaj krajnji slab učinak avijacije proizilazi iz činjenice da su kod nje četiri petine jačine upotrebljene za pogon i da samo jedna petina ostaje na raspolaganju za prenos. Isto tako ako se tome doda razlika u ceni goriva, dolazi se do impresionirajućeg rezultata da, za dato otstojanje i za datu težinu tovara, transport avionom košta 2.240 puta skuplje nego transport železnicom.<sup>14)</sup>

Vidimo da se može izvući malo koristi iz ovog sredstva, u pogledu kvantiteta i tovara prenošene materije, naročito u naše vreme, kada, kako smo to uočili, transport teških materija igra jednu tako važnu ulogu u opštjoj ekonomici.

Ovim putem bi se mogla transportovati samo vrlo skupa roba. S avionom, mi bismo se vratili na vreme Feničana, transportujući kao i oni tamjan, purpur i začine.

Time se objašnjava da se uprkos obilnih optimističkih predviđanja posle završetka rata, trgovacka avijacija vrlo malo razvila, sem poštanske avijacije koja koristi povoljne uslove. Usto, psihološki razlozi se nadovezuju na tehničke razloge. Nedostatak komfora i nesigurnost vazdušnog transporta čine da se obični smrtnici protive da povere svoju ličnost ili robu avionu i da se više zadovoljavaju sredstvima koja ne napuštaju tle i vodu. Potpuno priznajući živim oduševljenjem pojedinačna i senzacionalna dostignuća avijacije, oni više vole da puze pradedovskim brazdama.

Tako, u svim zemljama, civilna avijacija živi upravo zahvaljujući velikim subvencijama države. Uticaj bu-

<sup>14)</sup> Néon: *Ibid*, strana 175. Prekooceanski tovar za put Pariz — Njujork varirao bi od 400.000 do 1,500.000 franaka po toni prema tipu aparata (vidi *Illustration*, 24 decembra 1927).

džeta zajednice njoj je takođe potreban, kao što bi bio potreban za podmorničke trgovacke brodove, i uopšte za svako sredstvo koje se ne može trgovacki eksplorati. Ovde, ne mogući i ne hoteći da se uključi transportna u vojnu avijaciju, nastoji se da se od nje poseduje nešto malo davanjem subvencija. U suštini oba sistema su iste vrednosti.

Što se tiče upotrebe avijacije za čisto vojničke transporte, vidimo, uzimajući »Dornier-Super Val« kao najbolji sadašnji tip, da jedan avion može transportovati dvadesetak putnika. Grupisati stotinak sredstava ove vrste — što bi, ja to ponavljam, bio znatan napor — moglo bi se odjednom prebaciti ovim putem oko 2.000 ljudi. To bi očigledno moglo da bude samo pešadija bez teže opreme. Za ostatak, trebalo bi pribegti redovnim transportnim postupcima. Hidroavion bi mogao, kao podmornica, da izvrši ovaj transport samo od jedne do druge prijateljske luke. Avion bi se mogao spustiti direktno na neprijateljsko zemljište, i da tako poseduje izvesne vlastite mogućnosti i izvesnu autonomiju u slučaju kombinovanih operacija. Ali mi za kasnije ostavljamo da ispitamo ovu stranu pitanja.

Ukratko, iz ovog što smo naveli proizilazi da vazdušni transporti imaju niži učinak nego podmornički i da mogu obezbediti u vreme rata samo neznatan deo trgovackog i vojnog saobraćaja koji je vitalan za nacije i vojske. Ipak ih ne treba zanemariti. Oni mogu učiniti izvrsne usluge u izvesnim specijalnim slučajevima kada transportovani predmet to dopušta (skupocena roba male težine, pošta, mali efektivi, službenici za vezu, komandanti na inspepcionom i komandantskom putovanju, itd.). Potsetimo se, najzad, da će možda biti neophodno da se pribegne vazdušnom transportu kada prilike zabranjuju upotrebu drugih načina saobraćaja i kada želimo veću brzinu pokreta.

\* \* \*

Ne treba preterivati u značaju gore datih brojnih podataka u pogledu podmornica i vazdušnih sredstava i njima pripisivati stalnu vrednost. Danas tačni, oni mogu verovatno biti sutra pogrešni. Čitalac je, dakle, zamoljen da ih posmatra samo u relativnom i potpuno momentanom značenju, iako su oni neophodni za moju sadašnju argumentaciju.

I još nešto.

Tretirajući ovaj sasvim materijalni aspekt problema — što je moglo izgledati osobeno u jednoj ovakvoj studiji — ja sam naročito htio da istaknem *jedan metod*, koji treba potpuno da važi. Hteo sam da pokažem kako strategija treba da vodi računa o evoluciji sredstava da bi periodično revidirala svoje postupke i svoje tvrdnje.

U svakom razdoblju, slično doterivanje je apsolutno potrebno. Bez ovog stalnog napora, rizikujemo da se zaparložimo u prošlosti i da se nađemo, kao pretstavnik jednog iščezlog doba, izgubljeni i otuđeni u jednom potpunom novom svetu.

### ZAKLJUČAK

Izučavanje podmorničkog i vazduhoplovног transporta pokazuje nam da pomorski transporti, čiju smo izuzetnu važnost za najveći broj naroda istakli napred, mogu biti izvršeni, najvećim delom, samo pomoću površinskih brodova. Staro stanje stvari modificiralo se vrlo malo. Sada kao i nekada, more se eksploratiše potpuno i uspešno samo na površini. Otprilike, površinska plovidba ostaje normalan način upotrebe ovog sredstva.

U ratu, treba dakle nastojati da se vlada površinskim komunikacijama. Gospodarenje površinom, smanjeno nasleđe svog sjajnog prethodnika, prevlasti na moru, imaće

odlučujući uticaj na događaje. Najvažniji cilj je njeno osvajanje.

Ali ovo gospodarenje površinom je takođe, kao stara prevlast na moru, nepotpuno, relativno, nesavršeno, lokalno i privremeno. Za njega je, isto tako, momentalan interes onaj koji upravlja svim. Primenujući tada na njega potrebne i poznate koeficijente smanjenja prevlasti na moru, sve se objašnjava *opadanjem* gospodarenja na površini paralelnim s ranijim opadanjem prevlasti na moru. U naše vreme, prevlast na moru označava *kontrolu glavnih površinskih komunikacija*.

Zadatak pomorskih snaga je da izbore ovu kontrolu i da rade, uz učešće kopnenih snaga, na njenoj ekonomskoj i vojnoj eksploataciji u okviru opštег rata.

---