

Kapetan bojnog broda u penziji

Slobodan PETROVIĆ

RAZVOJ I IZGRADNJA FLOTNIH SNAGA VELIKIH RATNIH MORNARICA

Flonte snage (FS), kao najvažniji deo ratne mornarice (RM), bile su u prošlosti, a danas su još više, predmet stalnog proučavanja i istraživanja u svim zemljama. Određivanje pravca njihovog razvoja i izgradnja predstavlja veoma složen problem. Prilikom rešavanja pitanja daljeg razvoja i izgrađivanja flotnih snaga treba mnogo elemenata uzeti u obzir, a veći deo vrlo često nije dovoljno poznat. Stoga u razvoju i izgradnji flotnih snaga, pored vojnopomorskih stručnjaka, timova naučnika i brojnih eksperata, redovno učestvuju i najviši državni i vojnopomorski rukovodioci zemlje.

Istorijska je činjenica da su se, kod sva tri vida oružanih snaga, prilikom njihove izgradnje, dešavale greške i propusti. Nesumnjivo je da je toga bilo najviše u ratnoj mornarici. U izgradnji flotnih snaga¹ (prvenstveno površinskih brodova), zbog zabluda u strategiji i taktici, bilo je promašaja u odlukama kakve ratne brodove graditi, kao i u strukturi FS (koliko brodova od pojedinih vrsta). Toga je bilo manje u dalekoj, a više u bližoj prošlosti. Danas, a u budućnosti sigurno još i više, mnoge zemlje se nalaze pred dilemom kada su u pitanju razvoj i izgradnja flotnih snaga. Postoji mnogo faktora koji mogu doprineti da se taj fenomen rasvetli, ali jedan preovladava — more kao medij bitisanja i borbe sa svim svojim osobenostima.² Po moru se mogu kretati najveća, pa i najjača borbena sredstva (za razliku od kopna, pa i vazduha), a borba u savremenim uslovima se odvija u sve tri dimenzije (na površini, pod vodom i u vazduhu).

¹ Obrada se prvenstveno odnosi na borbena sredstva (brod, tehnika, naoružanje i oprema), a posredno i na ostalo.

² Dok se kod ostala dva vida, za vreme mira, čitavi delovi oružanih snaga (a naročito naoružanje, tehnika i oprema) mogu prikriveno izgraditi, pa i održavati, dotle u RM, a posebno kada se radi o kapitalnim brodovima, to nije moguće.

Flote ne osvajaju mora kao što se osvaja teritorija (ne zapose-
daju je i ne drže), već svojim prisustvom u interesnim zonama širom
sveta kontrolišu i obezbeđuju korišćenje blagodeti mora za sebe,
sprečavajući to protivniku. U tome je sadržan veliki obim zadataka i
načina borbenih dejstava FS, gde se ističu napad i odbrana pomor-
skih komunikacija, odbrana vlastite i napad na protivničke obale,
uključujući i sve vrste pomorsko-vazdušnih desanata. Za razvoj i
izgradnju flotnih snaga to ima veliki značaj, a u budućnosti će imati
još veći.³ Flotne snage su imale i danas imaju veliku ulogu i za vreme
mira kao instrument spoljne politike i ograničene oružane interven-
cije. Postoje realni izgledi da tako bude i ubuduće.

Druga komponenta od značaja za razvoj i izgradnju FS je uticaj
naučnotehničkog i tehnološkog progressa ne samo na poboljšavanje i
usavršavanje postojećeg naoružanja i opreme i njihovih nosilaca
(brodova) već i na pronalazak i izgradnju novih. Međutim, koliko
god progres pomaže bržem razvoju i efikasnosti FS, toliko je složen
i skup, jer zahteva stalne promene i ažurnost u izgradnji, što nije
jednostavno postići. Projektovanje i izgradnja ratnog broda traje
3—4, pa i više godina, a kada je gotov, već je u dobroj meri zasta-
reo⁴ (time se pretežno objašnjavaju pregradnje skoro novih brodova).
Istina je da to podjednako pogađa sve mornarice, ali je sigurno da
će zemlja koja bude imala više novih brodova imati i izvesnu pred-
nost u ratu.⁵

Treća komponenta proizilazi iz prvih dveju i tiče se promena u
pomorskoj taktici (operatici) i strategiji, a četvrta se odnosi na kva-
litet i kvantitet pojedinih vrsta brodova što čine strukturu flotnih
snaga. Struktura FS zavisi od procenjenih mogućnosti i namera po-
tencijalnog protivnika, kao i od opštih koncepcija i prihvaćene dok-
trine vođenja rata na moru. Iako su prve tri komponente izgradnje
FS skopčane sa mnogo problema, ipak nije teško doći do većine ele-

³ Ukupna bruto-tonaža svih mornarica sveta iznosila je: 6.000.000 tona
1840. god; 15.000.000 tona 1870. god; 30.000.000 tona početkom dvadesetog veka;
64.000.000 tona 1925. god; 70.000.000 tona pred drugi svetski rat; 200.000.000 tona
1970. god; a 1975. god. predviđa se 300.000.000 tona. Količina tereta prevezenog
morem progresivno raste: 500.000.000 tona 1948. god, a 1970. pet puta više.
Nosivost (neto-tonaža) brodova iznosila je 600—700 tona 1950. godine da bi pred
drugi svetski rat dostigla 10.000—20.000 tona, a danas i preko 250.000 tona (veliki
tankeri); ovakvi brodovi imaju poseban značaj kada se posmatraju kao ciljevi
na moru. Kasteks, *Strategijske teorije I*, VIZ, Beograd, 1960., i B. Mamula,
Ratne mornarice sedamdesetih godina, Pomorski zbornik 9, Rijeka, 1971.

⁴ Forsirana izgradnja dva nemačka bojna broda tipa »bismarck« pred drugi
svetski rat trajala je 5 godina.

⁵ U 1971. godini samo 1% ratnih brodova u RM SSSR-a bilo je staro preko
20 godina, prema 58% u RM SAD.

menata potrebnih za njihovo rešavanje. Međutim poslednja je najdelikatnija i istorija tu beleži i najviše promašaja, jer su se elementi potrebni za njeno uspešno rešavanje najčešće saznavali vrlo kasno.

*

Razvoj ratnog broda u poslednjih 50 godina, pretrpeo je velike promene. Tome je naročito doprineo naučnotehnički i tehnološki progres i, u skladu s njim, operativno-taktički zahtevi. Neke vrste ratnih brodova dostigle su kulminaciju razvoja i upotrebe, pa su iščezli sa pomorske pozornice (bojni brodovi i klasične krstarice). U međuvremenu su se pojavili drugi ratni brodovi, koji su dostigli vrhunac svoje upotrebe, ali su se zadržali još i danas, iako su izgubili na operativno-taktičkom značaju (nosači aviona). U poslednje vreme neki počinju da menjaju svoju namenu (nosači helikoptera).

Pojava i razvoj podmornica ima višestruki značaj. Podmornice utiču na strukturu FS, jer se pojavljuju nove vrste i tipovi protivpodmorničkih brodova, poznatih pod zajedničkim nazivom »eskokrtni brodovi«, kao i nove vrste pomorskih oružja (protivpodmornička oružja). Razvoj podmornica je u stalnom usponu, a njihova velika podvodna brzina i najsavremenije raketno naoružanje velikog dometa određuje im novu operativno-strategijsku namenu. Zbog toga je i razvoj protivpodmorničkih snaga takođe u stalnom usponu.

U konceptu gradnje brodova, naoružanja i opreme došlo je do bitnih promena. Deplasman kapitalnih (bojnih) brodova je dostigao veličinu od preko 60.000 tona (oko 40% otpada na pasivnu zaštitu — oklop). Savremeni raketni brodovi, kao što su krstarice, fregate i razarači, ne prelaze 10.000 tona. Nosač aviona dostigao je deplasman od 80.000 tona i nema izgleda da će se povećati. Naoružanje i oprema (za izviđanje, upravljanje i komandovanje) takođe su pretrpeli revolucionarne promene. Međutim, brzina brodova, koja iznosi od 30 do 35 čvorova, nije se izmenila za poslednjih 30 godina. Izuzetak čine neki sovjetski razarači za koje se ceni da imaju brzinu od 37 do 38 čvorova.

Povećanje brzine brodova preko 30 čvorova zahteva progresivno povećanje snage broskog pogona, a povećanje preko 35 čvorova postaje skoro neracionalno. Zato ne treba očekivati da će ove brzine u skoroj budućnosti biti premašene (izuzimaju se mali brodovi »lebdelice« koje se kreću samo kroz jedan medij). Zbog toga se prilikom većih pregradnji radikalno menjaju naoružanje i oprema i brodu se daje novi kvalitet, ali on ostaje na istom pogonu. Do zamene pogona

dolazi samo ako je novi ekonomičniji ili ako više zadovoljava operativno-taktičke zahteve. Među savremenijim vrstama pogona ističu se nuklearni i na gasne turbine. Kod manjeg broja podmornica, pored porasta deplasmana, kao i kvalitativnih promena u naoružanju i opremi, dolazi i do izmene pogona. Posle klasičnog dizel-električnog pogona, kod najvećih i najsavremenijih podmornica uvodi se nuklearni pogon koji podvodnu brzinu podmornice skoro izjednačava sa najvećom brzinom površinskih brodova.

*

Od početka ovog veka, pa sve do drugog svetskog rata nije bilo bitnijih promena u taktici površinskih snaga, prvenstveno zbog toga što se nisu menjala pomorska oružja. Međutim, zbog opšteg tehničkog progressa dolazilo je prirodno do promena i u flotnim snagama. Daljine dejstava (artiljerije i torpeda) su povećane, a takođe i efekti, jer je svaka strana nastojala da postigne i iskoristi kvalitet svoga naoružanja i opreme. Još u prvom svetskom ratu koristeći poboljšanja svojstva torpednog oružja i artiljerije počelo se prelaziti i na noćne bojeve. U drugom svetskom ratu noćna dejstva poprimaju sve veće razmere, jer je primenom radara i drugih sredstava osmatranja upotreba artiljerije postala efikasnija, a mogućnosti upotrebe protivnikove avijacije su bile smanjene. Borbena dejstva na moru obuhvataju raznovrsne oblike i načine, počev od sukoba pojedinih vrsta brodova (dejstva protiv nemačkih rejdera u Atlantiku, krstarica i razarača u Sredozemnom moru i Pacifiku), pa do združenih bojeva i operacija u kojima učestvuju sve vrste brodova, od torpednog čamca do nosača aviona i bojnih brodova uz učešće podmornica i avijacije (Pacifik: Gvadal-kanal, Surigao, Samar i dr.).

U oba svetska rata, kad god je postojao približno jednak odnos snaga, zaraćene strane su težile takvoj operaciji koja je trebalo da, ako već ne odlučuje rat na moru, a ono bar da bitnije izmeni odnos snaga i pobedniku pruži uslove za ostvarenje prevlasti na moru. Međutim, u drugom svetskom ratu, u celini uzeto, takvi pokušaji su se ipak retko realizovali. U većini slučajeva poštovano je načelo da slabija strana treba blagovremeno da se povuče iz boja (izuzev kada je trebalo ostvariti značajniji operativno-strategijski cilj: obezbeđenje važnijeg konvoja, iskrcavanje desanta i sl.). Danas je teško očekivati da bi slabija strana uspeła da protivnika koji je u celini jači tuče počesno. To je, uostalom, bilo teško izvodljivo i u bližoj prošlosti, ali je to načelo ostalo u doktrinama mnogih mornarica.

Pojava podmornica u prvom svetskom ratu radikalno menja sliku dejstava na moru i, kao što je već rečeno, strukturu flotnih snaga. Podmornice nisu bile toliko opasne zbog svog naoružanja i drugih borbenih kvaliteta, koliko zbog teškoća u otkrivanju i praćenju. Sve doskora ona je bila sporija (većina je još i danas) od površinskih brodova koji su je napadali. Podmornica je veoma osetljiva, što znači da ako je samo jednom pogođena, praktički je i uništena. Ali, ona se još uvek teško otkriva. Zato je težište napora usmereno na pronalaženje efikasnih sredstava za otkrivanje i praćenje podmornice pre nego što ona uspe da ispolji svoje dejstvo. I pored krupnih rezultata u borbi protiv podmornica, njihov razvoj je išao snažnije napred (povećanje nadvodne, a naročito podvodne brzine, veća dubina ronjenja, poboljšana sredstva izviđanja i dr.).

U početku podmornice su dejstvovale samostalno, a kasnije, naročito u drugom svetskom ratu, u grupama i zajedno sa drugim pomorskim snagama.⁶ Težište dejstva je bilo protiv pomorskog saobraćaja, mada i rezultati protiv FS protivnika nisu za potcenjivanje. Za odbranu od podmornica izgrađeno je mnoštvo raznovrsnih protivpodmorničkih brodova. Kasnije su se tome priključili i avioni (helipteri), a danas i podmornice — lovci podmornica. Sve je to dobrim delom promenilo smisao angažovanja flotnih snaga.

Avion je izmenio fizionomiju borbenih dejstava flotnih snaga — ukinuo je krutu linijsku taktiku za vreme boja, povećao odstojanje među brodovima u plovnom sastavu za vreme napada i prisilio brodove da protivavionski manevar pretpostave svim drugim postupcima. Rizik od uništenja iz vazduha još uvek je postojao, pa je vazдушna zaštita na moru bila neophodna. Avion je učinio i ono što podmornici nije uspelo — oterao je sa pomorske pozornice velike artiljerijske ratne brodove. Posle drugog svetskog rata bilo je rasprostranjeno mišljenje da bojni brod nije mogao da izdrži borbu sa avionom, pa je zato morao da se povuče. Međutim, po svojoj brodograđevnoj konstrukciji i mogućnostima savremenog protivavionskog naoružanja bojni brod bi i danas bolje odolevao napadima avijacije nego bilo koji drugi savremeni ratni brod. Veliki uspesi avijacije u početku rata (Taranto, Malaja, Perl Harbur) nisu ostvareni zbog niene velike i neprikosnovene moći, već zbog slabe protivvazdušne odbrane. Kada se protivvazдушna odbrana poboljšala, avijacija nije skoro ni imala uspeha.⁷ Ali, u suštini postojalo je nešto drugo. Avi-

⁶ J. Černi. *Saradnja nemačkih podmornica sa flotom otvorenog mora u svetskom ratu*. Mornarički glasnik br. 1 i 2/38.

⁷ Još se ne raspolaže potpunim podacima pomoću kojih bi se moglo objasniti zašto je PAA na brodovima u početku rata bila tako zaostala i kako je za nepune dve godine (do 1943.) napravila tako kvalitetan skok.

jacija (izviđačka i napadna) je sprečavala da dođe do sukoba glavnih FS (bojnih brodova, teških krstarica i dr.). Tako je postepeno bojni brod »gubio posao«, pa je vremenom postao necelishodan i neracionalan, a avijacija sve moćnija i ekonomičnija. Bojni brod se nije održao jer nije mogao da zadaje efikasne udarce. To su od njega prvo preuzeli avioni, a kasnije i raketni projektili sa brodova.

Već u to vreme stvara se na Zapadu nova koncepcija o upotrebi FS koja se kasnije pretvara u doktrinu. Smatra se, naime, da teško može doći do direktnog sukoba FS u savremenim uslovima rata i da će se prevlast na moru ostvariti na drugi način. Sve do danas ta je koncepcija uticala na fizionomiju i naoružanje flotnih snaga.

Jedna seriozna analiza FS u svetu objasnila bi i današnje operativno-taktičke koncepcije njihove upotrebe. Duži period posle drugog svetskog rata bio je iskorišćen za uopštavanje iskustava. Pravilno je sagledano da bi, u savremenoj borbi na moru, flotnim snagama pretila dve osnovne opasnosti — podmornice i avijacija, odnosno raketno naoružanje velikog dometa. Pristupilo se gradnji površinskih brodova koji bi trebalo da dejstvuju prvenstveno protiv podmornica i aviona, pa se zato brodovi iste vrste mogu međusobno znatno da razlikuju. Svaka ratna mornarica gradi brodove prema protivniku i time se mogu objasniti znatne razlike među brodovima iste vrste, ne samo u ratnim mornaricama SSSR-a i SAD već i između drugih mornarica. Pri tome značajan uticaj imaju namena i ciljevi koje takvi brodovi treba da ostvare, kao i primena racionalnih naučnotehničkih dostignuća u njihovoj realizaciji. Tako je osnovni cilj dejstava FS održavanje prevlasti na moru, a kod SAD i zaštita nosača aviona kao jezgra udarnih snaga za raznovrsne vojne intervencije.

Sovjetski Savez se odlučuje za nešto drugačiju koncepciju razvoja flotnih snaga. Njegovi ratni brodovi, pored klasičnog naoružanja, dobijaju raketno naoružanje velikog dometa za dejstva protiv velikih površinskih brodova i protivvazдушnu odbranu. Uporedo s tim izgrađuje se mnoštvo malih, ali veoma brzih brodova, naoružanih samonavodećim raketama dometa preko 20 milja, koje postaju veoma opasne za sve protivničke snage u širem obalskom akvatoriju. Takav trend razvoja i penetracija flotnih snaga SSSR-a počinje da izaziva podozrenje u NATO-u. Posle potapanja izraelskog razarača »Eilath« i na Zapadu se počelo ubrzano raditi na izgradnji raketnih sistema more-more tako da danas i neke od ovih zemalja imaju u naoružanju rakete brod-brod dometa 100 i više kilometara, kao i male raketno-artiljerijske brodove za dejstva u obalskom moru.

Zbog osetljivosti ratnih brodova sve mornarice su nastojale da u odsudnim trenucima raspolažu većim brojem brodova od protiv-

nika, jer im je to, uz primenu celishodne doktrine, omogućavalo da uspostave prevlast i kontrolu na moru. Dok su se u prošlosti artiljerijsko zrno, torpeda i mina, s jedne strane, i brodski oklop i druga sredstva pasivne zaštite broda, s druge strane, ravnopravno nosili u borbi (veliki ratni brod je vrlo retko potonuo samo do jednog pogotka), *danas snaga napadnih oružja daleko prevazilazi sredstva zaštite*. Ta su oružja takve moći da samo jedan pogodak deluje uništavajuće. Zbog toga bi se moglo pretpostaviti da će eventualni sukobi FS velikih RM imati vrlo malo sličnosti sa onima od pre 30 ili 50 godina kada su snage bile u mogućnosti da zadaju udarce, ali i da ih primaju. Upravo zbog takvih okolnosti (odnosa moći napadnih oružja i mogućnosti zaštite) ratna brodogradnja ne predviđa nikakvu pasivnu zaštitu brodova iz prostog razloga što bi takva zaštita bila necelishodna. Takvo stanje daje velike šanse i FS malih ratnih morarica. Pa ipak, neka zaštita ili, preciznije, odbrana postoji. Operativno-taktičkim manevrom, uz prethodno izviđanje, nastoji se sprečiti protivnik da efikasno upotrebi svoja oružja, a ako je u tome već uspeo, pokušava se sprečiti pogađanje cilja (elektronsko ometanje, protivraketa odbrana, upotreba oružja za blisku odbranu, manevar itd.).

I pored toga što su savremene FS bez pasivne zaštite i nisu u stanju da primaju udarce, ipak se ne mogu smatrati necelishodnim. Naprotiv i takve one su jedino sposobne da uspešno izvršavaju veoma različite zadatke u ratu, a u pogledu njihove zaštite neprekidno se preduzimaju mere da se gubici smanje.⁸ I, na kraju, potrebno je istaći da razvoj i primena elektronike može u znatnoj meri da opredeli mogućnost upotrebe savremenih FS, iako je savršenstvo u elektronici mač sa dve oštrice. Mora se, naime, računati da u odsudnom času elektronika na brodu može da otkáže (a na njoj skoro sve počiva). Razlozi za otkazivanje mogu biti raznovrsni, ali je teško osporiti da protivničko elektronsko ometanje, bilo da se izvodi radi napada ili zaštite, ne dolazi na pravo mesto.⁹

Nikada nije postojala takva šarolikost u gradnji ratnih brodova (velike razlike unutar jedne vrste), njihovoj nameni i njihovim mogućnostima kao što je danas i zato je teško izvršiti konfrontaciju FS

⁸ U studijama i planiranju izgradnje savremenog ratnog broda za napad preovladava koncept da je bitno i suštinsko to da brod treba osposobiti za izvršavanje ofanzivnog zadatka; udar treba izvršiti pre protivnika — tome se sve potčinjava, pa sledstveno i zaštita dolazi u drugi plan. — R. Boehe, *Konzept und Definition als Voranssetzung zur Entwicklung von Kriegsschiffen, Marine Rundschau* 6/72.

⁹ U vezi s tim komandant RM SAD je izjavio: »Elektronski rat sa svih svojih aspekata zahteva posebnu brigu. Uveren sam da će u budućem ratu na moru to biti odlučujući faktor«. *Revue Maritime* 3/71.

u svetu. U oba svetska rata bilo je, takođe, raznovrsnih brodova, pa i dejstva su bila raznovrsna, ali opšti odnos snaga se merio prema odnosu osnovnih FS, a to su bili bojni brodovi, da bi im se kasnije priključili i nosači aviona. Danas nije tako. Stalno se ističe namena FS i njihove mogućnosti, ali se nigde ne kaže kako one mogu da uništavaju sebi ravne protivnike koji im osporavaju prevlast na moru i kakva je koncepcija upotrebe (a o doktrini da se i ne govori).

Pri takvom stanju FS perspektive njihove dalje izgradnje mogle bi se sažeti u tri osnovne grupe.

U borbi protiv podmornica, pored namenskih protivpodmorničkih brodova, opremljenih i naoružanih za tu svrhu, bila bi angažovana avijacija (helikopteri) i podmornice. U protivpodmorničkim dejstvima najverovatnije bi bilo primenjeno načelo združene upotrebe tih snaga. Treba očekivati povećanje odstojanja na kome bi se podmornica otkrivala i povećanje daljine sa koje bi se na nju dejstvovalo. Naročito zbog nuklearnih podmornica verovatno bi došlo do radikalnih promena u operativno-taktičkim postupcima — ne bi se više čekalo da podmornica napadne, već bi se ona tražila da bi bila uništena.

Na moru, u svojim bazama i na sidrištima brodovi će biti izloženi napadima iz vazduha i zato stalno moraju imati organizovanu odbranu. Sistem protivvazdušne odbrane u biti se verovatno neće promeniti, ali njegovi pojedini elementi sigurno hoće. Treba očekivati da će tehnički progres i uopšte organizacija izviđanja i otkrivanja ne samo svesti iznenađenje na najmanju meru već i omogućiti blagovremeno aktiviranje čitavog sistema protivvazdušne odbrane.

Kada je reč o sukobu FS ili takozvanim površinskim dejstvima, pre svega treba registrovati postojeće stanje tih snaga u svetu. Većina novih ratnih brodova ima raketne sisteme more-more. Zato se može konstatovati da će se taktika bitno menjati jer će se borba voditi na velikim daljinama. O taktici flotnih snaga uz upotrebu raketnog naoružanja nije moguće danas dati realnu pretpostavku, ali se mora konstatovati da ako se savremeni veliki ratni brodovi i dalje budu naoružavali raketnim oružjem, treba očekivati da će se usavršavati i taktika njihove upotrebe.

*

Kad god je u jednoj zemlji postojao interes za koršćenjem mora i eksploataciju prekomorskih zemalja i poseda, postojala je i potreba za izgradnjom jake ratne mornarice. Zemlje, osobito ostrvske, kao što su Velika Britanija i Japan, odbranu svoje nacionalne teritorije redovno su zasnivale na jakim flotnim snagama.

Vremenom, težnje za osvajanjem i imperijalistička ekspanzija podsticale su i u moćnih kontinentalnih država stvaranje velike i jake RM (Francuska, Nemačka, carska Rusija, Italija). Istorijski je potvrđeno da samo zemlje sa jakim materijalnom bazom i velikim prirodnim resursima mogu da izgrađuju i velike ratne mornarice. Pokušaji mimo toga redovno su propadali (Japan, Nemačka, Italija). Posle drugog svetskog rata ističu se dve velike ratne mornarice — SSSR-a i SAD.

Austro-Ugarska je raspolagala predimenzioniranom ratnom mornaricom, a flotne snage, većinom zastarele, nisu se mogle celishodno upotrebiti na malom i zatvorenom jadranskom vojištu, pa su i gubici, iako neznatni, bili neadekvatni angažovanju, a još manje ostvarenim rezultatima. Konceptija upotrebe FS u Sredozemnom moru, prvo u savezništvu sa Italijom, a kasnije i samostalno, bila je maglovita. Postavljeni ciljevi dejstava i akcije FS u Jadranu (izuzev dejstava podmornica) nisu bile korisne po opšti rat (bombardovanje italijanske obale i prepadi na otrantsku baražu). Flotne snage su retko bile u akciji (bojni brodovi gotovo i nisu učestvovali) i kraj rata dočekale su u skoro kompletnom sastavu.¹⁰

Nemačka je u prvom svetskom ratu uspela da izgradi takve FS koje su po kvantitetu (u jednom određenom ratnom periodu), a naročito po kvalitetu, bile u stanju da se suprotstave engleskim (rezultati jilandske bitke to i pokazuju).¹¹ Ali zbog raznih okolnosti, među kojima treba istaći nepovoljan geografski položaj, FS nisu potpuno došle do izražaja.¹² Svesna toga, a i iz drugih razloga, Nemačka se baca na izgradnju jake podmorničke flote, kojom je nameravala da prekine saveznički pomorski saobraćaj preko Atlantika i tako ostvari odlučujuće rezultate u ratu. Tom zadatku su bile podređene i ostale FS iz baza u Norveškoj i Francuskoj. I pored velikih uspeha koje su postigle podmornice, čitava konceptija je propala, jer su saveznici uspevali da brže izgrađuju transportnu flotu i protivpodmorničke snage nego Nemci podmornice (a bilo je i drugih razloga za neuspeh, među kojima treba istaći nedovoljnu podršku glavnih flotnih snaga). Mada su posle rata poznati pomorski stručnjaci nemački podmornički rat ocenili kao ludost, Nemci su ga vodili i u drugom svetskom ratu, i to sa još većim intenzitetom.¹³ I pored velikih rezultata koje su posti-

¹⁰ Predalo se 85% od svih FS koje su ušle u rat, *Vojna enciklopedija*, sv. 1, str. 381.

¹¹ Englezi su pretrpeli tri puta veće gubitke u kapitalnim brodovima nego Nemci. *Isto*, sv. 4, str. 196.

¹² Predaja nemačke flote u Skapa Flou 1919. god. *Isto*, sv. 8, str. 737.

¹³ Kasteks, *Strategijske teorije I, Vojnoizdavački zavod*, Beograd, 1960.

gli, doživeli su istu sudbinu. Treba naglasiti da su za ovaj drugi pokušaj imali više razloga (FS su bile daleko inferiornije u odnosu na saveznike) nego u prvom svetskom ratu.

Japan je u drugom svetskom ratu pogrešno procenio situaciju, predimenzionirao zadatke i ciljeve koje je trebalo da ostvare FS, a posebno je promašio u proceni svog ekonomskog i industrijskog potencijala koji je imao da obezbedi izgradnju, a tokom rata i znavljanje flotnih snaga. Kada se konfrontiraju japanski osnovni i dodatni planovi za prve dve godine rata i raspoložive vazduhoplovno-pomorske snage, sa vazduhoplovno-pomorskim snagama koje su SAD u tom periodu ostvarile lako se dolazi do zaključka da je japansko planiranje podbacilo. Ostaje još neobjašnjeno kako su Japanci zamišljali znavljanje svojih FS, jer su već posle prvih većih gubitaka, krajem 1942. godine, došli u težak položaj i više se nikada nisu oporavili. Zato je prirodno i logično što su pretrpeli poraz. Ali je činjenica da je Japan uporno, sve do kraja rata, do maksimuma iskoristio svoje flotne snage.

Italija je u drugom svetskom ratu raspolagala jakim i kvalitetnim FS (čak i predimenzioniranim, što je uticaj fašizma i imperijalizma), ali ciljevi koje je sa njima trebalo da ostvari nisu bili precizno određeni. Ako se tome doda i neadekvatna operativno-strategijska upotreba (neiskorišćen centralni položaj u odnosu na britanske snage i povoljan odnos snaga posle kapitulacije Francuske)¹⁴ onda se mogu objasniti i neracionalni gubici i žalostan kraj italijanskih flotnih snaga. Sigurno je da su postojale i druge okolnosti (slab moral, nedostatak odvažnosti i smelosti, nejasni i neubedljivi ciljevi borbe, podvojenost u vrhovnom rukovodstvu i sl.) ali druga opravdanja. među kojima se ističe nedostatak goriva za FS, nisu na mestu, jer sigurno je da bi se gorivo našlo (Nemačka bi to obezbedila) da je italijanska flota bila racionalno aktivna i da je postizala rezultate. To je bila dobra i jaka flota, ali slabo vođena i upotrebljavana.

Postoje bitne razlike u karakteristikama flotnih snaga carske Rusije pred prvi i flotnih snaga SSSR-a pred drugi svetski rat, s jedne, i savremenih koncepcija SSSR-a o izgradnji FS, s druge strane. U prvom slučaju flotni program, a naročito pomorski deo ratnog plana, bazirao je na sadejstvu i podršci pomorskog krila KoV-a.¹⁵ U

¹⁴ A. Reussner, *Položaj Velike Britanije u istočnom delu Sredozemnog mora. Revue Maritime*, 12/37.

¹⁵ U toku prvog svetskog rata u Baltiku su Rusi izgubili 50.800 tona ratnog brodovlja, dok su Nemci izgubili 58.300 tona; uspeh Rusa izgleda još očitiji ako se ima u vidu da su Nemci potopili 47 ruskih ratnih brodova, dok su Rusi potopili 71 nemački ratni brod. R. Greger, *Die Russische Flotte im Ersten Weltkrieg 1914—1917*, München, 1970.

drugom slučaju, savremeni flotni program SSSR-a u suštini je ofanzivan (premda su FS podeljene na četiri ratišta) i odgovara njihovoj globalnoj strategiji. Osnovne snage se tako razvijaju da budu prisutne na svim morima sveta, a samo deo obalskih pomorskih snaga ima zadatke u zatvorenim morima (Crno more, Baltik, Barentovo more).

Sjedinjene Američke Države su i pored znatnih gubitaka, pretrpljenih prilikom ulaska u drugi svetski rat, a zbog svog velikog ekonomskog i visokog industrijskog potencijala — uspele da u toku rata izgrade FS koje su uspešno ostvarile postavljene ciljeve. Gubici koje su u ratu pretrpele bili su nadoknađivani, a greške ispravljane zahvaljujući jakoj i praktički neiscrpoj materijalnoj bazi.

Velika Britanija je u oba svetska rata vrlo racionalno i umešno koristila svoje FS i dosta ograničene ekonomske potencijale i uspela je da ostvari većinu postavljenih ciljeva.

Poznato načelo »fleet in being« (flota u postojanju) ima ograničeno dejstvo. Ono se može na odgovarajući način i danas koristiti, jer kao pretnja vezuje snage potencijalnom protivniku. Ali, držati snage neaktivne do poslednjeg časa i izgubiti rat, svakako je loše načelo. Doživeti poraz sa skoro neoštećenim FS ne može se ničim opravdati. Primeri Nemačke i Austro-Ugarske u prvom svetskom ratu to najbolje pokazuju. Te zemlje su izgradile jake FS, ali su ove u toku rata vrlo malo dejstvovale da bi se na kraju predale pobjedniku. O porazu italijanske flote u prošlom ratu skoro da nije potrebno ništa više dodati. Sličan primer pruža i francuska flota, samo što su tu bili umešani i politički razlozi (prerana propast države i rasep u državnom rukovodstvu), zatim propast bivše jugoslovenske flote 1941. godine i dr.

Savremene flotne snage ne deluju više tako odlučujuće u osvajanju i održavanju prevlasti na moru, kao što je to bilo u prošlosti, jer i ostali elementi RM dobijaju danas mnogo više na značaju. Za ilustraciju neka posluži analiza samo jednog od njih. Tonaža transportne flote u svetu sve više raste. Svetski pomorski saobraćaj postaje sve intenzivniji i sve je više zemalja koje od njega zavise, pa iako u ratu ne bi učestvovala, prekid saobraćaja mogao bi dovesti do svetskih lančanih reakcija i ozbiljnih posledica. S druge strane, broj podmornica koje se još uvek smatraju da su najopasnije oružje protiv pomorskog saobraćaja je povećan ne samo kod velikih već i kod ostalih RM i dalje je u porastu. Podmornice su postale stratejske snage velikih sila i imaju brojne zadatke na pomorskim ratištima, tako da borba protiv podmornica čini suštinu i davaće osnovnu fizionomiju rata na moru.

Sve to ima neposredan i odlučujući uticaj na strukturu FS oba protivnika (u svakom slučaju različito — jedan će pretežno braniti pomorske komunikacije, dok će drugi napadati, ali je takođe dosta verovatno da će obojica činiti i jedno i drugo). Velike RM odvajaju znatna materijalna i finansijska sredstva od svog mornaričkog budžeta, pre svega za izgradnju raznovrsnih protivpodmorničkih snaga. Tako ti delovi FS, nekada smatrani kao sporedni, a nazivani »eskortnim snagama«, postaju danas osnovne snage za obezbeđivanje prevlasti na moru koju ugrožavaju podmornice. Početak oba svetska rata pokazao je da se u tim snagama oskudevalo i da je bilo potrebno da protekne duže vremena (1—2 godine) pa da ih bude dovoljno.¹⁶ Vrlo je verovatno da bi u eventualnom ratu stanje bilo slično, jer je neracionalno, pa i nemoguće, raspolagati sa dovoljno protivpodmorničkih snaga (brzo zastarevaju), te se ti složeni problemi moraju rešavati na drugi način. Do sličnih se zaključaka može doći ako se razmatraju protivmimska sredstva, desantna sredstva i dr.¹⁷ Ako se svemu tome doda da je cena velikih ratnih brodova višestruko porasla, i da treba odvajati znatna sredstva za masu drugih savremenih borbenih sredstava bez kojih se rat na moru ne može voditi, kao i to da je na malom i srednjem brodu (400—4000 tona) moguće imati dovoljno udarne snage za rešavanje najkrupnijih zadataka, onda nije teško odgovoriti na pitanje zašto je danas manje velikih ratnih brodova, nego što ih je bilo u prošlosti.

Moglo se uočiti da kada se govorilo o FS redovno se mislilo na njihove mogućnosti i zadatke koje bi trebalo da izvršavaju u svetском ratu. Međutim, česte konfrontacije dve velike sile u raznim lokalnim i ograničenim sukobima, pa i opšta vojnopomorska situacija u svetu, uticale su ne samo na organizaciju FS i na njihovo prilagođavanje takvim uslovima već i na gradnju specijalnih brodova i adaptaciju postojećih za izvršenje novonastalih zadataka. U tome svakako prednjače SAD čije su FS do sada učestvovalе u najvećem broju oružanih intervencija. Pored gradnje specijalnih plovniх sredstava za dejstva u oblaskom području i na rekama u Vijetnamu, bile su aktivirane i »zastarele« snage, kao što su bojni brodovi, klasične krstarice i razarači. Imajući u vidu istorijska iskustva, treba sigurno računati da se neće dozvoliti borbeni dodir tih snaga sa savremenim

¹⁶ Dok se struktura i količina brodova koji čine glavne FS određivalа prema potencijalnom protivniku, dotle se količina i vrste brodova koji su izvršavali protivpodmorničke zadatke određivalа na drugi način, uglavnom prema »poslu« koji je trebalo da obave (dužina rute, veličina konvoja, intenzitet pomorskog saobraćaja i dr.).

¹⁷ Početkom 1944. godine je izgrađeno oko 20.000 desantnih brodova i sredstava u 15 različitih tipova, većinom u SAD, a još je bilo planirano 80.000.

protivnikom, jer bi, bez sumnje, bile uništene. Ali razlozi ekonomije opravdavaju njihovo držanje na flotnoj listi, jer se dobro mogu upotrebiti tamo gde se ne očekuje pojava protivničkih savremenih flotnih snaga. Konačno, takve pregrađene i adaptirane FS veoma su korisne i za obuku kadrova, jer se na njima može postaviti najsavremenija tehnika i naoružanje.

Preovladava mišljenje da bi nosači aviona u jednom nuklearnom sukobu svetskih razmera verovatno malo učinili pre nego što bi bili uništeni. Time se može objasniti i njihova stagnacija šezdesetih godina kada je svetski sukob bio bliži nego danas. Nešto posle toga, a zbog povećanja broja nuklearnih podmornica sa balističkim projektilima i postavljanja rampi na kopnu za interkontinentalne projekte, nosači aviona su prebačeni iz sastava »snaga strategijske odmazde«, odnosno iz prvog ešelona u sastav »snaga opšte namene«, što znači u drugi strategijski ešelon. Međutim, početkom sedamdesetih godina, iako se ova koncepcija ne menja kada je u pitanju svetski sukob, dolazi do reafirmacije nosača aviona. Ukoliko je opšti nuklearni rat postajao sve manje verovatan, utoliko je nosač aviona kao pokretni aerodrom, poprimao veći značaj, jer je omogućio da se avijacija nalazi na »licu mesta« za najrazličitije zadatke koje izvršavaju FS u dejstvima na moru i na obali. U vijetnamskom ratu su bili angažovani najmoderniji nosači aviona SAD, jer mogu da ponesu brojnu i savremenu avijaciju, odnosno takvu udarnu snagu kao ni jedan drugi ratni brod.¹⁸

*

Izgradnja FS, posmatrana sa ekonomskog aspekta, predstavlja poseban problem za sve zemlje. Ona se tako planira da se uđe u rat u najpovoljnijem trenutku i sa nadmoćnošću nad potencijalnim protivnikom. Da bi se to postiglo, nije dovoljno raspolagati samo materijalnim i finansijskim sredstvima, već i brojnim i raznovrsnim kapacitetima, a oni se godinama stvaraju.

Ekonomski uticaj na izgradnju FS pred drugi svetski rat bio je veoma izrazit. Prvobitni nemački plan »X« za izgradnju FS (1938/39) nije se mogao uklopiti u mogućnosti nemačke materijalne baze. Takođe nije zadovoljavao ni naredni plan »Y«, pa se konačno došlo

¹⁸ Predmet proučavanja na zapadu su dva sovjetska nosača aviona, deplasmana 30.000—40.000 tona od kojih se jedan gradi u Nikolajevu, a drugi u Lenjingradu. Mada su ovi brodovi po deplasmanu manji nego nosači aviona SAD, ipak se smatraju veoma opasnim, jer se predviđa da mogu nositi 60—70 aviona V/STOL (sa vertikalnim poletanjem). S. Breyer, *Neue Kriegsschiffstypen und Waffensysteme der Sowjetmarine*, *Marine Rundschau* 5/72.

na poznati plan »Z« koji je imao dve varijante. Prva je predviđala (pored podmornica) izgradnju brojnih naoružanih trgovačkih brodova (pomoćnih krstarica) i više džepnih bojnih brodova tipa »Deutschland«. Predviđalo se da bi realizacija ovog plana bila brza i relativno jeftina. Druga varijanta (prihvaćena) predviđala je izgradnju jedne homogene flote koja bi pod određenim uslovima ofanzivno dejstvovala protiv britanske flote i pomorskog saobraćaja. Svi novoizgrađeni brodovi trebalo je da budu najbolji u svetu. Ostvarenje ovog plana predviđalo se do 1948. godine, ali rat je počeo mnogo ranije, pa je ovaj plan samo delimično ostvaren.¹⁹

Najeklatantniji primer sukoba ekonomskih mogućnosti predstavlja izgradnja flotnih snaga SAD i Japana u drugom svetskom ratu. Pobedu je odneo daleko jači ekonomski potencijal i materijalna baza SAD.

Ulaganja finansijskih sredstava u izgradnju FS može se posmatrati sa više strana. Tako, na primer, cena jednog nosača aviona od 80.000 tona iznosi oko 700—800 miliona dolara. Ako se ima u vidu da bi za izgradnju nosača aviona bilo potrebno 4—5 godina, a s obzirom na kapacitete brodogradilišta, onda bi SAD za 10 godina mogle izgraditi 20 nosača aviona, a tada bi oni dobrim delom već zastareli. Osim toga, za svaki izgrađeni nosač aviona, za obuku kadrova i njegovo održavanje daje se još dva puta toliko koliko je bilo utrošeno za njegovu izgradnju. I zato, ukoliko rat nije blizu, utoliko se FS sporije izgrađuju. Ovo su, svakako, bitni razlozi, a istovremeno i pojednostavljeno objašnjenje zašto zemlje, iako su u mogućnosti, ne grade suviše velike flotne snage.

Eventualni rat, ne samo svetskih već i ograničenih razmera, treba posmatrati kao dugotrajan proces, pa se pitanje znavljanja i usavršavanja FS postavlja kao odlučujući faktor u daljem razvoju. Jer, samo rat najbolje i najbrže potvrđuje vrednost i donosi novine. Veliki ekonomski, privredni i industrijski potencijali zemlje omogućavaju znavljanje FS u toku trajanja rata. Međutim, u drugom svetskom ratu izgradnji kapitalnih brodova teže se pristupalo, jer njihova izgradnja traje 4—5 godina, pa je uvek postojala bojazan da se rat može završiti pre nego što ti brodovi budu uvršteni u flotnu listu, a za sledeći rat već bi zastareli.²⁰

¹⁹ E. P. von Porten, *The German Navy in World War II*, New York, 1969.

²⁰ Sredinom 1944. godine u flotnu listu SAD uvršteno je desetak novih bojnih brodova, prema isto toliko starih japanskih. To je, nesumnjivo, imalo svog odraza na daljni tok i ishod borbe na moru, ali već 15 godina ovi se brodovi nalaze u raspremi.

U ratu su se prvenstveno zanimali »lake pomorske snage« (od razarača naniže), čija gradnja nije trajala duže od 1 do 2 godine. Zbog toga velike pomorske zemlje postavljaju takve flotne programe da u rat uđu sa što više novih brodova ali istorija pokazuje da se u tome nije uvek uspevalo.

Imajući u vidu ugroženost brodograđevnih i industrijskih kapaciteta za vreme rata, flotni programi, doktrina i ratni plan o upotrebi FS određuju se u miru.

*

Rukovodeća misao pri izgradnji flotnih snaga mogla bi se sažeti u dva bitna načela:

— razvoj i izgradnja FS treba da je u skladu sa stratezijsko-operativnim koncepcijama i doktrinom koje se žele primenjivati u eventualnom ratu, i

— treba izgraditi takve FS koje će u ratu sa potencijalnim protivnikom na svim, a naročito na odlučujućim tačkama borbe ostvariti optimalne rezultate.

Pored ovih osnovnih, u prvi plan izbijaju i neka druga načela. Danas, a naročito ako se prihvate pretpostavke da do sukoba velikih sila neće doći u bliskoj budućnosti, preovladavajući uticaj imaju ova načela:

— izgrađivati jezgro FS (sve vrste savremenih ratnih brodova) i pritom neprekidno primenjivati i isprobavati naučnotehnička dostignuća, i

— studiozno proučavati iskustva iz drugog svetskog rata, naročito na Atlantiku, na osnovu čega razrađivati stratezijsko-operativne varijante o upotrebi flotnih snaga.

U svetu preovladava mišljenje da su podmornice danas osnovna snaga na moru, jer ne samo da presudno mogu ugroziti pomorski saobraćaj i ratne brodove već imaju i stratezijske zadatke na kopnu. Zbog toga je većina savremenih FS građena, naoružana i opremljena za borbu protiv podmornica sa zadatkom da ih pronalaze i uništavaju.

Takođe preovladava stav da će budući sukobi (ne samo većih već i ograničenih razmera) obilovati desantnim operacijama i da će FS, na razne načine, u njima učestvovati. Treba pri tome istaći da većina FS nisu specijalno građene, naoružane i opremljene za dejstva protiv kopna, uključujući i učesće u desantnim operacijama (izuzev specijalnih brodova za blisku vatrenu podršku). Tako je bilo i u prošlosti. Međutim, FS su se vrlo brzo osposobile i učestvovala u razno-

vršnim pomorskim desantima, pa nema razloga da tako ne bude i ubuduće.

Sve je manje opravdano osporavati značaj i moć površinskih snaga, kao osnovnih snaga za održavanje prevlasti na moru. U poslednje vreme ponovo se razmatraju mogućnosti površinskih FS, pa se za te zadatke brodovi naoružavaju i opremaju, a razrađuje se i odgovarajuća taktika.

U savremenim uslovima veoma je teško predvideti fizionomiju rata na moru (postoje različiti stavovi ne samo među potencijalnim protivnicima već i među saveznicima, što sve čini da je predstava o fizionomiji rata veoma maglovita). Kako se brodovi grade prema zadacima koje će izvršavati u ratu, odluke o tome kakve i koliko FS treba graditi nisu u svetu jedinstvene.

U savremenim uslovima ratne mornarice kao vid oružanih snaga, a flotne snage kao njen udarni deo, ma koliko se uklapale u celokupne oružane snage zemlje u krajnjoj liniji se u toku rata najčešće i najvećim delom konfrontiraju samo sa vazduhoplovno-pomorskim snagama protivnika. Ako u tome podbace, one neće izvršiti ni svoje ni one zadatke koji su tesno vezani sa zadacima ostala dva vida oružanih snaga. Zbog toga se teži da sastav i struktura flotnih snaga budu takvi da se one mogu uspešno u svim oblastima suprotstaviti potencijalnom protivniku na moru.