

Капетан бојног брода **КАЗИМИР РЕНЧЕЉ**

## **УТИЦАЈ ЈАДРАНскоГ МОРА НА РАЗВОЈ И ИЗГРАДЊУ АУСТРОУГАРСКЕ МОРНАРИЦЕ**

У данашње доба огромног техничког развоја, све новији и новији проналасци, који се примењују у наоружању и опреми савремених оружаних снага, а нарочито у ратним морнарицама, и који се све више усавршавају, постепено потискују или у кратком раздобљу дефинитивно избацују из употребе многа оружја, која су, тако рећи, до јуче сматрана савременим.

Полазећи од ове стварности, могло би се доћи до неоправданог закључка да је бесмислено, или у најмању руку неинтересантно, враћати се у прошлост и евоцирати постојање и деловање једне бивше ратне морнарице Средоземља, која је, по данашњим појмовима, имала застарело наоружање и опрему и која је пре више од 30 година, распадом Аустро-Угарске, заувек ишчезла.

Свакако, сврха овог чланка није у томе да се оживљавају болна сећања на столетно ропство неких од наших народа, који су, силом прилика, морали да служе у тој морнарици двојне монархије чија је политика била уперена првенствено против Југословена, као њених најопаснијих унутрашњих непријатеља. Напротив, циљ нам је да изнесемо побуде и разлоге који су условили изградњу и развој морнарице ове бивше монархије, а посебно њене ратне морнарице, тим пре што се та морнарица стварала, развијала и дејствовала на оним истим обалама и отоцима, који данас сачињавају саставни део наше државе.

Познато је да су ти разлози били плод политике једне велике силе која је желела да се афирмира свуда где год је то било могуће, па и на мору помоћу своје јаке морнарице. Да ли је и уколико је у томе успела, и да ли су напори за изградњу овакве флоте одговарали постигнутим резултатима, видеће се из даљег излагања.

У бившој југословенској војсци и морнарици прилично се било занемарило изучавање поморских ратова на Јадрану, а нарочито Првог светског рата, иако се из његовог четворогодишњег трајања могло извући много корисних искустава. Ако је и било неког изучавања, стечена искуства нису имала шири публицитет ни у самој морнарици, јер су та искуства виши поморски руководиоци задржавали за себе. Насупрот томе, придавала се већа важност студијама великих страних морнарица и њиховим поморско-стратеским проблемима, чиме се, истина, проширивао стручни и поморско-научни хоризонт официра, али се није водило рачуна о развоју поморске мисли, која би била заснована на нашим приликама и могућностима.

\*

Док се средства за вођење рата непрестано мењају и усавршавају, дотле поморско-стратесиска начела остају зависна од географског положаја

као константе, и од стратегиске позиције прибрежне државе у односу на евентуалног непријатеља. Ти елементи диктирају стратегиске правце и одлучно утичу на избор и изградњу потребног флотног материјала, који треба да одговара условима и омогући извршење постављених задатака у рату.

Јадранско Море (које претставља само један огранак Средоземног Мора, тј. затворено, унутрашње море) није у својој дугој историји обиловало неким одлучујућим поморским акцијама, које би имале знатнијег утицаја на ситуацију у свету, нити је освајање и држање превласти у њему имало неких нарочитих последица. Оно је играло значајну улогу једино у доба цветања Млетачке Републике, којој су поморске комуникације на Јадрану биле од животног интереса. Сама Вишка битка, 20 јула 1866 године, која је довела италијанску флоту до пораза, па и сам Први светски рат, у коме је аустроугарска флота извршила своје ограничене задатке, били су само поморски одраз копнене стратегије аустриске војске, без утицаја на општи развој догађаја, који је био сасвим супротан. У првом случају Аустрија је изгубила Венецију, а у другом пропало је њено царство.

Суштина поморске стратегије великих поморских сила састоји се у добијању рата као целине, јер судбина таквих држава често зависи од успеха или неуспеха на мору. Међутим, иако је Аустро-Угарска улазила у ред великих сила, ипак се није могло говорити о некој високој стратегији на Јадрану, пошто је Јадран, са гледишта слабијег, био само попрште тактике, на коме се делатност морнарице у рату сводила на већи или мањи број тактичких дејстава. Та дејства су се испољавала у перманентној служби осигурања обалског саобраћаја и заштите обале, а, према ситуацији и могућностима, и кратким офанзивним препадима на непријатељске комуникације. Због тога је аустроугарска флота, са својих 330.000 тона ратног бродовља,<sup>1)</sup> у рату одиграла улогу блокиране поморске силе са ограниченим дефанзивним задацима заштите властите обале, тако да се њено постојање уопште није осећало на главним фронтovima. То је био веома мршав резултат у односу на њене велике прохтеве.

\*

Аустриска морнарица почиње да се развија још за време цара Карла VI (почетком 18 века), али се њен стварни успон осећа тек у другој половини XIX века, када је почела и борба о превласт на Јадрану са Уједињеном Краљевином Италијом. Аустро-Угарска се сматрала природним посредником између Запада и Истока и присвајала је право арбитра у свим питањима Балканског Полуострва. Зато је сваки покушај новостворене краљевине Италије да приграби источне обале Јадрана доводио у питање мир у том делу Европе. За модерни аустриски капитализам, који се брзо развијао, то је био један од разлога за подизање јаке морнарице, не само као инструмента за одбрану, већ и за агресију. Империјалистичка политика Аустро-Угарске није се ни у чему разликовала од тежњи осталих великих сила за освајање вањских тржишта и колонијалних извора сировина. То је и била последица брзог развоја индустрије и капитала унутар саме монархије. Разлика је била само

<sup>1)</sup> 1915 године италијанска ратна морнарица имала је око 660.000, а француска око 750.000 тона.

у томе што Аустро-Угарска није имала колонија, што је већ била на измаку својих снага услед унутрашње подвојености и трзавица, и што је прекасно и са мало изгледа на успех ступила у борбу, јер су колоније већ биле подељене. За своје експанзионистичке прохтеве, она је изабрала Јадранско Море као морски пут да би своју властиту трговину и бродарство укључила у светску трговачку мрежу, што би ојачало и њену политичку моћ. Њена експанзија преко Београда, односно преко Санџака и долине Вардара ка Солуну била би веома опасна и незгодна, без обзира на то што је по Берлинском конгресу донекле имала одрешене руке у Санџаку, јер би неминовно изазвала оружани сукоб, који јој је могао донети само успех сумњиве вредности, као и многе непожељне последице.

Међутим, намера Аустро-Угарске да из домаћих лука ступи у конкуренцију за коришћење слободе светских мора, могла се остварити само под условом да се обезбеде отворене поморске комуникације које воде у Средоземно Море. Зато је требало обезбедити Отрантски Теснац који је претстављао запреку у том погледу, пошто је био у туђим рукама. То значи да је само сигурним владањем овог излаза могла реализовати своје прохтеве, јер би Јадран без сигурног држања Отрантског Теснаца остао „зачепљена флаша.“

Ако бацимо само летимичан поглед на географску карту, одмах ћемо уочити изузетан положај и значај Отрантског Теснаца за тадашњу двојну монархију. Али, пошто је и она тога била потпуно свесна, поставља се питање зашто није на време осигурала власт над тим кључем Јадрана, чиме би дала и *raison d' être* својој ратној морнарици онакве величине и састава какву је имала (јер за задатке које је стварно извршавала у току рата нису ни били потребни бојни бродови). Можда је један од узрока за то била и сама неодлучност Аустро-Угарске, као и међународна ситуација и отпор других великих сила, нарочито Енглеске, која није могла да дозволи присуство туђе, релативно јаке флоте на домаку своје главне поморске артерије за Индију и Далеки Исток, а која је била удаљена свега око 350 наутичких миља од Отрантског Теснаца. Аустроугарска дипломатија је, додуше, успела после завршеног Балканског рата да прошири свој уплив на Албанију, пошто јој је наметнула једног од својих принчева за владара. Али тиме још није било решено горуће питање контроле Отранта. То питање решила је у своју корист Италија, која је, иако још неутрална у 1914 години, искористила озбиљан положај Антанте на западу и у децембру исте године запосела о. Сасено и Валону. Тиме је коначно била запечаћена судбина аустроугарске флоте као ударне снаге са којом би требало рачунати у Средоземном Мору.

\*

У доба оживљавања и развоја поморске мисли у двојној монархији знало се, углавном, само за десанте уског, локалног, тактичког значаја. Десантне операције стратешког значаја могле су наћи своју велику примену тек после снажног развоја и усавршавања техничких средстава, а посебно авијације, која је у њима добила доминантну улогу, док су разна стална обалска постројења много изгубила од свог дотадашњег значења. Према томе, у то време није постојала опасност од извођења неких већих десаната, тим пре што је источна обала Јадранског Мора, по својој географ-



ској структури, пружала одлучну одбрану од напада с мора. Сигурност обале повећавале би релативно мале поморске снаге, али пажљиво одабране и по типовима и по тактичко-техничким својствима, које би одговарале датим условима одбране и биле у стању да задовоље и тежње за нападом на поморске комуникације непријатеља, које су за њега од виталног значаја.

Пошто је Италија могла да буде највероватнији непријатељ Аустро-Угарске на Јадрану, то ово море, по свом положају у односу на главне поморске комуникације Италије, није пружало такве могућности аустроугарској флоти, јер су све значајније морске везе Италије лежале ван Јадранског Мора. У овом се мору за време мира одвијао само другостепени поморски промет, кога се Италија, у случају рата са Аустро-Угарском, могла одрећи без неких штетних последица по своје снабдевање, како се то и догодило у Првом светском рату.

Али, у складу са империјалистичком суштином своје политике, Аустро-Угарска се није задовољавала само одбраненим дејствима своје флоте и одбраном своје земље, односно обале, већ је итекако помишљала и на нападна — агресивна дејства, нарочито у каснијем периоду развитка својих поморских снага (после 1906 године), намењених и за офанзивно дејство ван Јадранског Мора, и као оружја за остварење овакве њене политике.

Међутим, и вођење поморског рата подлеже извесним законима којима се морају повињавати и захтеви који се постављају једној флоти ако је политика дотичне земље поставила себи задатак да морским путем извојује неке користи. Другим речима, задаци се морају постављати у складу са реалним могућностима њиховог извршења с обзиром на материјал и средства којима дотична морнарица располаже, као и на географско-стратезиски положај своје земље.

Учење о поморском ратовању и поморској стратегији, углавном, указује да при разматрању услова за стварање неке поморске силе, као и величине и састава њене флоте, треба имати у виду две основне чињенице: на једној страни вредност и значај властитих поморских комуникација и степен њихове угрожености од стране непријатеља, а на другој, степен зависности противника од његових сопствених поморских саобраћајних путева. Уствари, са тим питањима је повезан и проблем превласти на мору, који се, пре појаве авијације, првенствено решавао бројном надмоћношћу у бојним бродовима и бојним крсташима. На тачном познавању степена зависности непријатеља од властитих поморских комуникација мора се заснивати и цела концепција вођења поморског рата, јер би било бескорисно нападати на безначајне комуникације само зато да би се непријатељу нанела нека материјална оштећења. Из тога, даље, произлази питање офанзиве или одбране, а с тим у вези и одређивање величине састава флоте и њених средстава.

Какав је био поморско-стратезиски положај Аустро-Угарске, и да ли су се на њене прилике и могућности могла применити ова општа поморско-стратезиска начела, која служе као основа за вођење рата на мору великих, специфично поморских сила, а која за подређене морнарице имају мање више теориски значај? Свакако јесу, али у ограниченом обиму, тј. само у односу на Средоземно Море, јер за њу није могла доћи у обзир замисао о вођењу рата у циљу извојевања превласти на отвореним морима, што је

само по себи произлазило из њеног географског положаја у Средоземљу. Чак и у случају да се у Првом светском рату остварио Тројни савез (Немачка — Аустрија — Италија), чиме би се обезбедила извесна слобода дејства у Средоземном Мору, борба за светске комуникације још увек би се протезала само до Гибралтара, јер немачка флота, просторно удаљена од својих јужних савезника, не би могла обезбедити слободу Атлантика, пошто је за то била преслаба. Тај савез могао је да буде једини разлог који би могао оправдати постојање овакве флоте у Јадрану, јер би она, бар донекле, одговарала својој намени.

Ако би Италија остала неутрална или чак прешла на страну Антанте, онда би се дејства аустроугарске флоте морала ограничити само на подручје Јадрана. Зато је аустроугарска флота, уласком Италије у рат против Централних сила, де факто била присиљена да штити своје дужобалске комуникације и да врши одбрану обале и подржава обалско крило армије на Сошком фронту. Њој није било нужно извојевање апсолутне превласти на Јадрану, јер је ионако већ имала стратегиску превласт на Северном и Средњем Јадрану, док је постојање неколико подморница, које су оперисале на Јадрану, у великој мери ограничавало слободу кретања савезничких јединица и у јужном сектору. Стварно, после потапања француског крсташа „Leon Gambetta“ и оштећења торпедом бојног брода „Jean Bart“, Антантини велики бродови више се нису појављивали северно од ширине Боке Которске.

Према томе, стална превласт била је остварена само на источној обали Јадрана, чиме је био осигуран поморски промет дуж читаве обале, изузев од Боке до Драча, јер је тамо био отворен и изложен услед велике близине савезничких база с оне стране Отранта — Месине, Малте и Аргостоле — где су се налазиле главнине њихових флота. Локална превласт била је остварена самим постојањем јединица аустроугарске флоте, пошто Савезници нису имали рачуна да је озбиљно оспоравају, јер би то било скопчано са материјалним губицима у ангажованим флотним јединицама, који не би били у складу са постигнутим резултатима. Они, а нарочито Енглези, могли су се задовољити само тиме да затворе аустроугарску флоту у јадранском џепу, не излажући погибелњи ниједан од својих бродова. Стратегиски положај Антанте у Средоземљу био је исто тако повољан као што је и положај енглеске флоте био повољан у односу на немачку у подручју Северног Мора. Према томе, они нису тражили неку одлучну битку са аустроугарском флотом из простог разлога што то није могло довести до највећег стратегиског искоришћења, у коме се и огледа главни разлог тражења одлучне битке на мору. Исто тако, Енглеска није тражила битку са немачком флотом — тада по јачини другом на свету, јер јој није било потребно побољшање стратегиског положаја у односу на Немачку. Она је од самог почетка имала повољан стратегиски положај на мору, јер се налазила на згодном периферном положају одакле је могла да осујети све покушаје Немачке да постигне своје спољне циљеве.

\*

Према Тројном савезу од 1882 године Италија је, с једне стране, осигурала себи помоћ у случају да буде нападнута од Француске, а са друге

стране, обавезала се да и сама пружи војну помоћ Немачкој у случају њеног конфликта са Француском. Поморска стратегија аустроугарске и италијанске флоте, уз подршку немачке дивизије Средоземног Мора,<sup>2)</sup> имала је офанзиван карактер, са циљем да овлада западним делом Средоземног Мора одмах по избијању непријатељстава. Тиме би био угрожен и укочен непријатељски поморски саобраћај и превоз француских трупа из Северне Африке у француске медитеранске луке, што би дало могућност немачкој армији на Западном фронту да постигне бројну надмоћност у одлучној бици. То значи да је оперативни план сједињених флота Тројног савеза у Средоземном Мору био само помоћно средство за спровођење и остварење циљева копнене стратегије. Да би се тај план извојевања превласти у западном делу Средоземног Мора могао спровести у дело, требало је одредити полазни рејон уједињених флота што ближе оперативном подручју, тј. што ближе спојници Алжир — Тунис — Марсеј. Тај рејон лежао је на југозападном делу Италије, на морском комплексу Напуљ — Месина — Аугуста, са добро разгранатим војно-поморским базама и упориштима. (Ово смо изложили само ради добијања опште слике, а није ни важно за даље излагање, јер би јадранско ратиште у том случају долазило у обзир само утолико, уколико би било потребно да се предвиде узајамне мере за заштиту евентуалног покушаја непријатеља да изврши продор у јадрански базен. Тај би предор, уствари, био беспредметан, јер непријатељ не би имао шта тамо да тражи, пошто Јадран не би претстављао ниједну тачку поморско-стратегиског значаја за Средоземно Море).

Међутим, и поред тога „чврстог“ Тројног савеза, још од самог почетка његовог постојања назирале су се контуре сасвим других, за Аустро-Угарску нежељених могућности, које су почетком друге деценије XX столећа постале сасвим акутне. Италија је ушла у савез из страха од Француске, али се још више плашила Енглеске, која је владала свим њеним главним поморским комуникацијама, од којих је зависио опстанак Аустро-Угарске. Други, не мање важан фактор било је питање интересних сфера на Балкану за које су се у својим незајажљивим империјалистичким прохтевима подједнако грабиле и Аустрија и Италија. Трећи фактор, који је доводио до несигурности и нестабилности савезничких односа, био је италијански иредентизам. Он је и тада вешто потпириван у италијанском народу, нарочито у погледу источне обале Јадрана, тако да се ни у чему није разликовао од каснијег Мусолинијевог иредентизма. Карактеристично је да се он и данас, чим се Италија опоравила од низа пораза и донекле поправила своје срозане позиције у свету, распирује према нашој земљи, и то у повећаној мери.

Аустријанци су били свесни тога, те су, поред првог, створили и други оперативни план дејства флоте за случај да Италија остане неутрална или да се прикључи Антанти као савезник, што је зависило од тога где ће бити мањи ризик, односно већа зарада.

За нас је ова друга варијанта вођења поморских операција много интересантнија, јер у том случају Јадранско Море и Отрантски Теснац добијају највећу важност, као једино оперативно подручје аустроугарске

<sup>2)</sup> Ова се дивизија састојала од бојног крсташа „Göben“ и лаке крстарице „Breslau“.

флоте (ако се изузму повремена оперисања аустроугарских подморница у Средоземном Мору, почев од 1917 године па до краја рата).<sup>3)</sup>

Аустроугарска флота, без база и упоришта ван Јадрана, није била дорасла вођењу рата у Средоземном Мору, али не због своје иначе значајне ударне снаге, већ због лоших поморских и тактичко-техничких особина доброг дела њених бродова (мала брзина и скучени акциони радијус главнине). Међутим, она је на Јадрану, упркос бројне и квалитативне надмоћи флота Антанте, одговорила задацима које јој је наметнула оваква ситуација.

Повлачењем Италије из Тројног савеза и њеним приласком Антанти из основа се променила и стратeгиска позиција Аустро-Угарске у погледу поморског ратовања. Затворени Јадран није могао постати поприште борбе за овладавање високих поморско-стратeгиских циљева. Осим тога, било би сасвим свеједно да ли ће се одлучујућа битка између противничких флота тући на Јадрану или не, и да ли ће том приликом неко победити, јер се тиме ни у чему не би пореметила ситуација на отвореним морима, која су била извор потенцијала великих ратујућих страна.

Под оваквим околностима, аустроугарска флота ушла је у рат и остала затворена на Јадрану, тако да су и сви напори за изградњу велике морнарице били узалудни, јер је она и без великих бродова била у стању да очува своје обалске границе. С друге стране, надмоћне поморске снаге Антанте нису се бојале аустроугарске главнине, али су заирале од лаких торпедних јединица, а нарочито од подморница.

Све акције, које су у току рата произашле из такве ситуације, сводиле су се на одбрану обале, доношење оштећења непријатељским бродовима и на покушаје ретких препода лаких снага за размекшавање отрантске бараже, са циљем да се властитим и немачким подморницама олакша пролаз у Средоземно Море за вођење трговачког рата. Међутим, то није у великој мери угрожавало Антантине поморске комуникације ни у Средоземљу акамоли у Атлантику. Стога се и не може говорити о некој поморској стратегији на Јадрану у правом смислу, већ о низу тактичких подухвата који ни у чему нису имали утицаја на исход рата у целини, јер је Јадран био само један мали део у склопу сувоземне стратегије Централних сила.

\*

У складу са политиком о којој смо већ говорили, Аустро-Угарска је убрзано изграђивала своју трговачку морнарицу и с тим у вези форсирала домаћу бродоградњу и изградњу модерних лука. Мишљења меродавних кругова била су јединствена у том погледу. Тако је њена трговачка морнарица већ уочи Првог светског рата имала 445 пароброда (од преко 100 т) са тонажом од 1,055.719 бруто регистарских тона.<sup>4)</sup>

<sup>3)</sup> Аустроугарске подморнице (не рачунајући немачке) потопиле су у Средоземном Мору око 160.000 бруто регистарских тона трговачког бродовља, што није имало значајнијих реперкусија на савезнички промет.

<sup>4)</sup> Тонажа трговачких бродова мери се по запремини. Једна регистарска тона одговара запремини 2,83 м<sup>3</sup>. Бруто тонажа је запремина свих просторија брода. Деласман (истиснина) ратних бродова мери се по тонама тежине пливајућег брода.



Са изградњом ратне морнарице ствар је стајала мало друкчије, и није била тако једноставна. При томе се, свакако, водило рачуна о добрим и лошим странама Јадрана, као јединог мора које је у стварности долазило у обзир за дејство аустроугарске флоте, онакве каква је ступила у Први светски рат. За нас је од интереса да ли је и у којој мери прорачун био правиан и да ли је избор средстава флоте одговарао тадашњим могућностима, условљеним баш оваквим, за Аустро-Угарску неповољним, географским положајем њеног поморског ратишта, а које није било у сразмери са захтевима политике једне велике поморске државе, какву је настојала да води двојна монархија. Аустро-Угарска је, свакако, сматрала да велики бродови (бојни бродови) претстављају кичму флоте, зато што је то било у складу са њеним политичким циљевима као велике силе и што би, у противном, њена империјалистичка афирмација без њих била окрњена. Али, историја јој је одредила посебан географски положај на мору, који је увек доминирао при одлучивању о стварању флоте.

Јасно је да би бродови били увек више и чешће изложени нападима у малим морима него на широким просторствима океана. Они су нарочито осетљиви на нападе подморница, а у садашње доба посебно на ваздушне нападе са копнених аеродрома. Стога је за њих од велике важности високи степен живавости, макар и на штету великих брзина неких типова. Отуда и долази у питање држање великих бродова у уским морима и сама по себи избија на видело потреба и оправданост лаких али издржљивих бродова са добром пловношћу. Аустро-Угарска је, како изгледа, у том погледу промашила, јер су њени бродови, који су грађени до 1909 године, имали слабу издржљивост и лоша поморска својства.

Пре свега, није постојало јединствено мишљење о основним задацима које флота треба да врши у рату. Због тога се лутало не само у избору типова ратних бродова, већ и у погледу њихових тактичко-техничких особина. Тако је све до 1906 године преовлађивало мишљење по коме је флота имала да брани своје домаће обале од напада споља у чисто дефанзивном, пасивном смислу и да су за мала мора потребне само мале флоте са малим бродовима. Крајем XIX века и првих година XX века грађени су по тонажи сувише мали бојни бродови предреднотског типа са ограниченим полупречником дејства и поморачким својствима. Због тога су били оквалификовани као „обалски бродови“, на пример тип „Ерцхерцог Карл“ од 10.600 т, „Хабсбург“ од 8.300 т и „Монарх“ од 5.600 т, са брзином од 20 чв. и главном артиљеријом од 190 мм код првог, 240 мм код другог и 150 мм код трећег.

Стање није било боље ни у погледу крстарица, јер је њихова градња била занемарена. Тако је за период од 14 година (1894—1908) поринуто у море свега 5 крстарица од 2.300 — 7.300 т, са брзином од 20 чв. Те су крстарице по својој бојној вредности далеко заостајале иза истих класа у другим морнарицама које су се припремале за вођење крстаричког рата.

Градња флоте није доследно спровођена како у погледу сврхе одбране обале, тако ни у погледу најподеснијих типова бродова, разарача, торпиљарки и подморница који би одговарали томе циљу. Чак и разарачи од 400 т, који су грађени 1905 године били су далеко испод вредности тадашњих модерних торпедних јединица.

Када је касније, после 1906 године, преовладао концепција офанзивног ратовања, почела је замена старих и градња модерних бојних бродова, као главне ударне снаге флоте, али касно, јер је извршење програма предухитро Први светски рат. Међутим, тај рат је показао да су баш лаке, брзе јединице и подморнице, углавном сносиле сав терет поморског рата на Јадрану.

Иако је касни почетак градње подморница био најнезгоднији, јер је половином 1914 године аустроугарска флота располагала свега са 6 подморница депласмана 240/300 и 230/270 т (а и ове су биле замишљене више за испробавање, те нису биле способне за веће подухвате), ипак је и тај мали број подморница на Јадрану одиграо доста велику улогу у првом периоду рата са француском флотом (још пре доласка немачких подморница у Средоземно Море). Да је аустроугарска флота од почетка располагала већим бројем овог опасног оружја, ситуација на Јужном Јадрану, а можда и на његовим прилазима, била би умногоме повољнија.

У погледу лаких крстарица и модерних разарача, ратна бродоградња нашла је прави пут тек у раздобљу од 1903 — 1913 године. Кад су се у то време појавиле 4 лаке и брзе крстарице типа извиђача, могло се мислити не само на локалну одбрану, већ и на офанзивна дејства. Модерни разарачи и ови бродови били су носиоци свих офанзивних акција у току рата, као и конвојне службе, док је главнина флоте — „понос аустроугарске монархије“ — читаво време остала усидрена у својим базама. Једини озбиљнији њен већи подухват био је покушај извршења препада на отрантску баражу 11 јуна (дакле при крају рата), који је пропао и прекинут чим су италијански „МАС-ови“ потопили најновији бојни брод („Szent István“), и то још у домаћим водама.

Аустроугарска флота је у свом пуном саставу испловила из својих база једино на дан објаве рата од стране Италије, 24 маја 1915 године. То је учинила са циљем да бомбардовањем источне италијанске обале онеспособи железничку пругу која води дуж обале и која је претстављала једну од важних линија за пребацивање италијанских трупа са југа на Сошки фронт, и да на тај начин потресе италијанско јавно мњење и утиче на расположење италијанских народних маса према рату. Ова акција, уствари демонстрација са скромним резултатима, изведена је на централни и северни део италијанске обале, где је аустроугарска флота ионако имала стратегиску превласт и где се није излагала никаквој озбиљнијој опасности.<sup>5)</sup>

Па ипак, само постојање флоте у пуљској луци, без обзира на то што није била активна, претстављало је сталну претњу за Италијане и онемогућавало им да предузимају било какве озбиљније операције у циљу подршке својих армија на Сочи, које су трпеле неуспехе и поразе. Због тога ни замишљено искрцавање италијанских трупа у Тршћанском Заливу (предео Сесљана) у позадину аустриске Југозападне армије није било спроведено у дело. С друге стране, аустроугарска флота служила је као чврст ослонац приморском крилу сопствених копнених снага на Сочи и обезбеђивала њихову сигурност при извођењу операција.

<sup>5)</sup> У тим борбама суделовале су само италијанске лаке јединице од којих се разарач „Turbine“, после кратке борбе, предао истичући белу заставу — случај који је ретко забележен у историји поморских ратова.

## Табеларни преглед аустроугарске флоте 1914/18 године

Име и година градње	Тонажа	Главно наоружање	Брзина у чвор.	Напомена	
<b>Бојни бродови:</b>					
Szent Istvan	1914	20.000	XII*) - 305 мм	20	Опремљен 1916
Prinz Eugen	1912				
Tegetthoff	1912				
Viribus Unitis	1911				
Zrinyi	1910	14.500	IV-305 мм, VIII-240 мм	20	
Radetzky	1909				
Erz. Franz Ferdinand	1908				
Erzherzog Ferdinand Max	1905	10.600	IV-240 мм, XII-190 мм	20	Обалски
Erzherzog Friedrich	1904				
Erzherzog Karl	1903				
Babenberg	1902	8.300	III-240 мм, XII-150 мм	19	Обалски
Arpad	1901				
Habsburg	1900				
Budapest	1896	5.600	IV-240 мм, VI-150 мм II-тц надводне	17	Обалски
Monarch	1895				
Wien	1895				
<b>Крстарице:</b>					
St. Georg	1903	7300	II-240 мм, V-190 мм	22	Велике крстарице
Kaiser Karl VI.	1898	6300	II-240 мм, VIII-150 мм	20	
Kais. u. Koen. Marija Theresia	1893	5200	II-190 мм, VIII-150 мм	19	
Novara	1913	3500	IX-100 мм, III-тц дупле	27	
Helgoland	1912				
Saida	1912				
Admiral Spaun	1909	3500	VII-100 мм, „	26	Мале крстарице
Kaiserin Elisabeth	1890	4000	VIII-150 мм, II-тц	19	
Kaiser Franz Joseph I.	1889				
Szigetvar	1900	2300-2400	VIII-120 мм, II-тц надводне	20	
Aspern	1899				
Zenta	1897				
Panther	1885	1530	IV-70 мм, IV-тц надводне	18	
Leopard	1885				
<b>Разарачи:</b>					
Tatra, Lika, Triglav, Orjen, Csepel, Balaton	1912/13	850	II-100 мм, VI-70 мм, II-тц дупле	32	
Warasdiner	1913	386	VI-70 мм, II-тц дупле		
12 типа „Huszar“	1905/09	400	VI-70 мм, II-тц	28	
7 старих разарача	1888/96	350-540	40. 7 мм, 70 мм, II-III тц	21-26	
<b>Торпиљарке високог мора:</b>					
27 торпиљарки	1913/14	250	II-70 мм, II-тц дупле	28	
24 торпиљарке	1906/08	200	IV-40,7 мм, III-тц	25	

Име и година градње	Тонажа	Главна наоружање	Брзина у чвор.	Напомена
<b>Мале торпиљарке:</b>				
29 торпиљарки	1886/10	78-134	II-III тц	19-28
<b>Подморнице:</b>				
6 подморница	1908/09	240 300 230 270		
<b>Речна флотила:</b>				
8 монитора	1892/15	310-536	120 мм топови и 120 мм хаубице у тор- њевима и куполама	8-12
Известан број патролних чамаца				
<b>Помоћни бродови:</b>				
Укупна тонажа око 51.000 тона. Осим тога, већи број бродова за школе, хуљкова и бродова-касарни.				

\*) Римски бројеви означавају број оруђа. — Кратича тц = торпедне цеви. — I чвор = 1852 м.

\*

Аустроугарска флота се ослањала на главну поморску базу у Пули, упориште Шибеник и оперативну базу у Боки Которској.<sup>6)</sup>

Поморски арсенал у главној бази Пули претстављао је централну маритимно-техничку установу и главно складиште мирнодопских и ратних залиха флоте, без кога морнарица не би била у стању да одговори свима захтевима у погледу материјала и опреме.

<sup>6)</sup> Уочи ступања Италије у рат (маја 1915 године) обезбеђење поморског фронта ових база било је следеће:

#### Пула

1 × 420 мм хаубица  
6 × 305 мм топова  
2 × 305 мм мерзера  
16 × 280 мм топова  
3 × 240 мм топа  
4 × 240 мм мерзера  
36 × 210 мм мерзера  
2 × 190 мм топа  
34 × 150 мм топа

#### Шибеник

5 × 210 мм топова и  
5 × 150 мм сасвим  
застарелих

#### Бока

28 × 210 мм мерзера  
14 × 150 мм топова  
4 × 100 мм хаубице

Свега 104 тешка и средња  
и 157 лаких топова са  
79.414 зрна

Свега: 46 оруђа

Ако се има у виду да је Пула пројектована и изграђивана као централна база у доба када није било авијације, онда је овај избор потпуно одговарао свима постављеним условима. Једино би јој се могло приговорити да је била сувише удаљена од подручја Јужног Јадрана.

Избору ове луке, као централне базе и главне ратне луке, ишао је у прилог низ убедљивих аргумената, и то:

1. Погољан географски положај на јужном делу истуреног истарског полуострва као противтежа италијанској ратној луци Венецији, који је онемогућавао непосредну контролу прилаза у Венецијански и Тршћански Залив и контролу Северног Јадрана. Као стратeгиска тачка Пула је имала централан положај у односу на Северни Јадран.

2. Пула је била најбоља и најзаштитенија лука на Јадрану. Изградњом пруге нормалног колосека, везане дуплим колосеком Трст — Беч, а преко њега са центрима тешке индустрије, Пули је било обезбеђено редовно, несметано и брзо снабдевање.

3. Погољан положај између Трста и Ријеке, на коме је једино постојала развијена бродоградилштина индустрија на целој источној обали.

4. У луци на сидришту Пула је могла да прими и обезбеди сигуран вез модерној главнини аустроугарске флоте.

Бока Которска, као идеалан, дубок и разуђен залив, која би задовољавала потребе једне флоте неограничене величине, и значајна као база за стратeгиски важне тачке на Јужном Јадрану, није била изграђивана у размерама велике базе, јер је у ондашњој ситуацији имала и крупних недостатака. Најозбиљнији недостатак претстављала је њена велика удаљеност од богатих индустријских центара царевине, затим њена спора копнена саобраћајна веза преко једине железничке пруге уског колосека, Зеленика — Сарајево — Брод, као и недовољан капацитет. С друге стране, снабдевање морским путем за време рата било би дуготрајно и ризично због отворене обале у јужном делу Приморја. Поред тога, због непосредне близине границе и доминантног положаја ловћенског масива, са кога се артиљерском ватром могло угрожавати, па и онемогућити задржавање флотних јединица у самом заливу, чинило је разумљивим устезање у погледу инвестирања великих новчаних и материјалних средстава за изградњу Боке као велике базе. Она је служила као оперативна база, у којој се у нормално време нису стално задржавале крупне флотне јединице. Мали арсенал ограниченог капацитета за обављање мањих оправки био је успостављен у Тивту, као филијала главног арсенала у Пули.

Шибеник, као средњи ослонац у базиском систему, претстављао је упориште за лаке јединице за обезбеђење дубокобалских комуникација у случају рата. Он је обезбеђивао неопходну везу између Пуле и Боке и био од посебне важности за несметано одвијање мобилизације морским путем. Он је био важан и због тога што италијанске јединице из Венеције и Бриндиџија, јединих њихових упоришта већег значаја која су међусобно удаљена око 400 наутичких миља, нису могле оперисати на Средњем Јадрану због свог малог полупречника дејства, што је давало стратeгиску превласт аустро-

угарској флоти у том делу Јадрана. У почетку рата Шибеник је био тек на почетку своје изградње, а располагао је само једним бродом — радионицом за извршавање неопходних оправки на лаким јединицама.<sup>7)</sup>

Пула, Шибеник и Бока Которска задовољавали су потребе аустроугарске флоте. Разумљиво је да би те потребе биле много боље задовољене да се остварио план проширења и модернизовања Шибеника као базе, односно нове базе на подручју Сплита.

Из овога кратког излагања можемо извући, углавном, следеће закључке:

1) Да је географски положај Јадранског Мора, а посебно његове источне обале, условљавао и да ће и убудуће условљавати и утицати на избор и изградњу ратног бродовља оне државе за коју то море претставља једино поморско ратиште, као што је то био случај и са Аустро-Угарском. Иако је појава авијације довела до извесних измена у самој тактици извођења операција, ипак су стратегиско-географске поставке и даље остале неизмењене. Те измене у тактици могу да буду само од користи за онога који располаже слабијом, добро избалансираном морнарицом, и снажном морнаричком авијацијом која се базира на копну, јер за оваква мала, ограничена морска пространства ваздухопловство које се базира на бродовима не долази у обзир.

2) Велики бродови на Јадрану нису испунили наде које је Аустро-Угарска полагала у њих. Они су грађени и форсирани иако није било стварне потребе, јер смо видели да у датим условима нису могли доћи до изражаја. Осим тога, они нису били потребни ни за заштиту властите обале, јер су за тај задатак биле довољне лаке снаге и подморнице.

3) Аустроугарске лаке, претежно торпедне јединице, као и подморнице, испуниле су задатке који су одговарали стварним потребама у том мору. Пошто је Аустро-Угарска прекасно почела са градњом довољног броја оваквих јединица, које би са довољном густином могле да обухвате читаво њено поморско оперативно подручје, то је и терет који су сносиле ове малобројне јединице у току рата био обрнуто пропорционалан степену ангажованости главнине флоте, као мање-више стационарне силе у својим базама. Зато сви успеси и неуспеси на отвореном Јадрану падају искључиво у део тих јединица. Из тога произлази да се стање на источној обали не би битно изменило ни у случају да се не би располагало бојним бродовима. Истина, самим својим постојањем, они су претстављали „fleet in being“<sup>8)</sup>, али је тај задатак у истој мери могла да изврши и флота која не би имала

<sup>7)</sup> Предвиђено је да се изгради и једна велика ратна лука у Средњој Далмацији, пошто за перспективу даљег развоја Пула не би могла да задовољи све захтеве. Док је морнарица стајала на становишту да је за то најподесније подручје Шибеник, дотле су меродавни кругови војске више нагињали на подручје Сплита. У овом другом случају отпала би потреба даљег изграђивања Шибеника као базе, што је разумљиво кад се има у виду његова минимална удаљеност од Сплита. Али, овај план није се почео спроводити у дело због помањкања новчаних средстава.

<sup>8)</sup> Војно-поморски појам „fleet in being“ (флота у постојању) означава једну флоту која је статична, тј. која не тражи решење у отвореној бици, већ самим својим постојањем ограничава непријатељу слободу дејства у њеним водама.

бојних бродова. Томе би у највећој мери погодовала сама конфигурација источне обале, чији би значај — само да је правилно схваћен — неминовно морао диктирати форсирање првенствено баш таквих јединица.

Ако се имају у виду сва она лутања и тражења која су пратила изградњу аустроугарске флоте, као замишљене велике флоте светских размера, чему су се противили сви географски и стратегиски елементи, онда неће бити тешко уочити да једна сила — ма каква била — чија су мора мала и уска, не може да гради флоту по угледу на флоте држава које имају повољнији географски положај и веће морско пространство које им намеће потреба за великом флотом свих класа и типова бродова. Исто онако као што је ратиште у уским морима специфично, тако су специфична и пловна средства у тим морима, јер се задаци у њима разликују од оних на океанима. А слабије морнарице могу да се истакну и постигну задовољавајуће успехе баш у таквим морима, само ако им се захтеви постављају у складу са њиховим могућностима. Другим речима, оне ће бити у стању да успешно одбране своју обалу од агресије служећи се при томе новим оружјима, техничким тековинама и средствима, па чак и без бојних бродова и носача авиона.

---