

Kapetan bojnog broda
prof. dr DRAGOLJUB ARNAUTOVIĆ

Neki psihosocijalni aspekti prevoženja morem vojnih jedinica u miru i ratu

Mornarica NOVJ, koja je u završnim operacijama za oslobođenje naše zemlje imala oko 16.000 ljudi i preko 500 brodova raznih vrsta, uspešno je u toku NOR-a izvršila brojne zadatke. Posebno su značajni zadaci koji su se odnosili na prevoženje jedinica kopnene vojske i mornaričke pešadije. U sadejstvu sa jedinicama Osmog korpusa, Mornarica NOVJ je izvela 37 taktičkih pomorskih desanata samostalno i u okviru operacija NOVJ. Posebno je ova aktivnost bila intenzivna u završnim operacijama, čime je naša mornarica dala značajan doprinos pobjedi nad okupatorom.

S obzirom na to može se očekivati da će svi oblici prevoženja morem, posebno vojnih jedinica, biti vrlo značajan zadatak plovniha jedinica naše ratne i trgovačke mornarice i u eventualnom opštenarodnom odbrambenom ratu.

Stoga, analiza i uopštavanje naših iskustava iz dejstava na moru u toku NOB-a, kao i iskustva sa vežbi u posleratnom periodu predstavljaju značajan doprinos uspešnjoj pripremi naših jedinica za eventualni rat. Iskustva iz sukoba oko Malvinskih ostrva posebno aktueliziraju značaj ovih priprema. U želji da u tome dam i lični doprinos, intervjuisao sam 12 ratnih komandanata i komesara pomorskih obalskih sektora, flotila i naoružanih brodova i patrolnih čamaca (ratne starešine), pet posleratnih starešina i prikupio njihova mišljenja i stavove o ponašanju vojnika za vreme prevoženja morem. Ova iskustva sistematizovao sam i uopštio u dve, relativno izdiferencirane celine. U radu će pretežno biti reči o ponašanju pojedinca i grupa

u toku prevoženja u pomorskodesantnim vežbama u miru i pomorskodesantnim dejstvima u ratnim uslovima, ali i o ponašanjima putnika na brodu i u drugim oblicima prevoženja u miru i ratu.¹

1. Neki psihosocijalni oblici ponašanja vojnika i vojničkih grupa pri prevoženju morem

Život i rad na nestabilnoj platformi kao što je brod, objektivno stvara kod ljudi instinktivni strah jer to nije prirodna sredina za život čoveka. Otuda je problem sigurnosti, kao bitne ljudske potrebe na brodu, posebno naglašen. Osećaj da se tlo ljulja pod nogama, i u celini ambijent mora i broda, traži od pojedinaca ili grupa velike psihičke napore u prilagođavanju. Posebno je to karakteristično za privremeno ukrcano ljudstvo i putnike na brodu (kao što su vojne jedinice za vreme prevoženja), kod kojih nepoznavanje mogućih opasnosti na moru stvara dodatan strah. Mornar na brodu, u slučaju opasnosti, manje se plaši od putnika jer zna od čega ne treba da se plaši, a ovaj drugi se plaši svega.

Odvojenost i izolovanost na brodu su vrlo izraženi, pogotovu kod putnika na brodu, jer morsko prostranstvo intenzivno stvara taj osećaj. Brodu tokom prevoženja pretili veliki broj opasnosti: nevreme, magla, sudari, havarije itd. U ratnoj situaciji opasnosti se na brodu mnogostruko povećavaju: iz vazdušnog prostora, sa kopna i mora, a naročito ispod vode: mine, torpeda itd. Za razliku od jedinica na kopnu, brod ne može da se sakrije iza nekog zaklona, što izaziva intenzivan strah kod pojedinca i grupa vojnika. Posebno treba istaći da te opasnosti na moru, po pravilu imaju *kumulativno svojstvo* (jednovremeni napadi iz vazduha, mora, kopna i ispod vode). Pored toga, opasnosti od požara, sudara i nasukavanja, koji nastaju kao posledica dejstava protivnika, intenziviraju strah, a naročito strah od smrti, ranjavanja i zarobljavanja (pri desantiranju).

¹ U radu nisu strogo diferencirana prevoženja od desantiranja niti ističane razlike između prevoženja na trgovačkim, ratnim i desantnim brodovima iako ove razlike objektivno postoje. Ovde su isključivo uopštena iskustva ljudi koji su, u ratu i u miru, izvršavali zadatke prevoženja morem. U radu se pretežno raspravlja problematika kraćih prevoženja (do 8 sati) i postupci u prevoženju ljudstva. Bez većeg upuštanja u iznošenje razlika između prevoženja u miru od prevoženja u ratu, i posebno desantiranja (kada pored svih opasnosti na moru jedinicu na drugoj obali očekuje neprijatelj), ipak treba istaći da je broj opasnosti, a time i strah, mnogo veći za vreme prevoženja u ratu, u odnosu na prevoženje u miru. Među potencijalnim opasnostima, prema oceni ispitanih starešina, podvodna opasnost posebno je naglašena, a naročito strah od nailaska broda na minu, odnosno torpediranja broda. Isticanje ove razlike je nužno zato što su drugačije pripreme broda i posade, ali i ukrcanog ljudstva pri prevoženju i desantiranju u ratu ili prevoženja u miru.

Nabrojane osobenosti prevoženja morem, pogotovu kod vojnika i jedinica koji se prvi put prevoze, mogu izazvati vrlo intenzivan strah od potapanja. Sve to uslovljava specifične društvene odnose na brodu u kojima je iradijacija (širenje) osećanja (pozitivnih i negativnih) sa jednog pojedinca na ostale članove posade veoma naglašena. Ta osećanja se brzo šire, posebno kada je u pitanju ispoljavanje straha ili paničnog reagovanja, što se veoma brzo prenosi. To je naročito karakteristično za ljudstvo koje se prevozi što na brodu može izazvati nesagledive negativne posledice. Zbog toga je neophodno obaviti pravovremene pripreme jedinica za ovaj složeni zadatak, te preduzeti preventivne mere kako do toga ne bi došlo.

U okviru tih priprema najvažnija je *edukacija starešinskog kadra* jedinica koje se prevoze, posebno o mogućim oblicima ponašanja vojnika i vojničkih grupa u toku prevoženja morem, kao i merama i postupcima kojih se treba pridržavati za vreme izvršavanja tog zadatka. Iskustva iz NOB-a na moru i prevoženja pomorskog desanta i drugih prevoženja za vreme vežbi jedinica u miru jasno ističu ovu potrebu. Ratne i posleratne starešine ističu da je, zbog nepoznavanja prirode ambijenta mora i broda i ograničenja koja oni postavljaju ljudstvu i brodu, bilo pojava neadekvatnog ponašanja najstarijih starešina ukrcanog ljudstva: naređivali su isplavljenje broda iako vremenske prilike nisu tom tipu broda omogućavale izvršavanje zadataka na moru, tražili su da ljudstvo ostaje na palubi, a ne u unutrašnjosti broda i sl. i na taj način ozbiljno dovodili u pitanje bezbednost broda i života ljudi na njemu. Stoga je nužno da se starešine KoV u toku školovanja upoznaju sa problemima prevoženja morem i da se kod njih razvija stav i uverenje da se na moru treba u svemu konsultovati sa komandantom broda i slušati njegove sugestije.

Poznavanje psihosocijalnih aspekata ponašanja vojnika ili vojničkih grupa za vreme prevoženja morem takođe spada u obavezan vid edukacije starešina prevožene jedinice.

Uz već istaknute specifičnosti prevoženja morem treba dodati da je ova ekološka sredina većini vojnika *nepoznata*, što je dodatna negativna okolnost i izvor pojačanog straha pojedinca i grupa. Ako se uz to radi i o vojnicima — neplivačima, onda je kompleks mogućih problema još izraženiji.

Nesumnjivo je da je strah od *utapanja* najdominantniji kod većine vojnika, ali se mogu pojaviti i drugi: *strah od vode* (hidrofobija), *strah od uskog prostora* (klaustrofobija), *strah od morske bolesti*, strah od otvorenog mora (kada se ne vidi obala) i sl. To je realnost na koju

treba da računaju starešine ukrcanog ljudstva i brodska posada, a u ratnoj situaciji ovi strahovi se uvećavaju, naročito strah od utapanja.

Strah od utapanja je najizraženiji i zahvata većinu vojnika, u manjem ili većem stepenu, zavisno od njihovog prethodnog iskustva i poznavanja morskog ambijenta. Ovaj strah naročito je izražen kod neplivača, vojnika koji nisu boravili na moru i rekama, manje obrazovanih osoba, osoba nižih intelektualnih sposobnosti i onih sa poremećenom strukturom ličnosti. Prema oceni ratnih starešina u NOB-u na moru je bilo slučajeva da su pojedinci, hrabri i dobri borci na kopnu, kad su došli na brod bili strašljivi. Ponekad je dolazilo i do panike kako kod pojedinaca tako i kod grupe vojnika, pa i ukrcane jedinice. Intenzivan strah najčešće se doživljava za vreme »teškog« mora. Ukočenost, izražen strah u očima, želja da se bude blizu izlaza ili uz starešinu najčešće su manifestacije ponašanja vojnika zahvaćenih strahom od utapanja pri prevoženju morem. Ovo obično kratko traje, jer većina vojnika oboli od »morske bolesti«, a tada mučnina, povraćanje i druge tegobe potiskuju strah od potapanja.

Strah od morske bolesti, njena pojava i efekti izazivaju brojne reakcije pojedinaca i vojničkih grupa u toku prevoženja kada je more uzburkano.² Upravo taj strah i izaziva bolest, a njene posledice mogu biti različite, što zavisi od »jačine« mora, prevoznog sredstva, prostora gde se pojedinci nalaze, dužine rute i njene prirode (otvoreno more ili unutrašnje vode itd.). Ilustracije radi navešću neka zapažanja ratnih i posleratnih starešina. Oni ističu da pri »jačem« moru, vojnici koji pate od morske bolesti žele da se što pre iskrcaju sa broda, a ako to nije moguće nastoje da skoče u more ili da se ubiju, jer ne mogu izdržati patnje. Prema njihovom mišljenju, velika je mogućnost da takvi pojedinci na brodu izazovu metež, pa i paniku. Kakve posledice morske bolesti mogu biti ilustruje i sledeći primer: za vreme jednog prevoženja oko 160 vojnika sa dva DTM

² Morska bolest spada u tzv. bolesti kretanja (kinetoze). Poremećaji koji nastaju za vreme vožnje brodom mogu se pojaviti i u drugim prevoznim sredstvima: avionu, vozu, automobilu, helikopteru itd. Većina kretanja na koje se čovek nije navikao izaziva psihosomatske poremećaje. Vestibularni aparat koji se nalazi u unutrašnjem uhu, najodgovorniji je za te poremećaje. Na pojavu morske bolesti utiču i drugi faktori kao što su: nedostatak saradnje između oka i ovog organa, položaj tela, stanje organizma, spoljašnji uslovi i dr. Među ljudima postoje velike individualne razlike u pogledu otpornosti na ovu bolest, ali se smatra da je oko 90 odsto ljudi, pogotovu ukoliko se prvi put prevoze, podložno bolesti u različitim oblicima i intenzitetu, od toga 30 odsto intenzivno je doživljavalo bolest, a 13 odsto u težem obliku. Bolest ima sledeće simptome: bledilo, pojačano lučenje pljuvačke, izbijanje hladnog znoja i pojave mučnine koja se završava povraćanjem, koje može iscrpiti organizam i dovesti do gubljenja veće količine tečnosti iz organizma. Bolesnik postaje bezvoljan i apatičan, odbija hranu, a u težim slučajevima može doći do poremećaja u ponašanju i nekontrolisanih reakcija.

u aprilu 1976. godine sa Lastova za Zadar, u 14-časovnoj vožnji po lošem vremenu većina vojnika bila je zahvaćena morskom bolešću. Posle iskrcavanja vojnici su bili toliko iscrpljeni da njih 50 odsto, nakon 50 metara pređenog puta, nije moglo nastaviti kretanje, već su posedali ili se naslonili na najbližu ogradu.

Međutim, u slučaju direktne opasnosti po život (napad od neprijatelja ili opasnost od potapanja) morska bolest nestaje. To ističu naši ispitanici, ali i druga istraživanja. Zato se i o ovom fenomenu mora voditi računa, a može se, radi sprečavanja bolesti i eksperimentalno izazivati.

Strah od vode (hidrofobija) najčešće je stečeni strah još u ranom detinjstvu. Vojnici koji pate od hidrofobije ne smeju da stupe na brod, doživljavaju vrlo intenzivan strah (čak i u luci) i nisu sposobni za izvršavanje zadataka. Takvi slučajevi nisu česti, ali se mogu pojaviti, pa čak i među mornarima na odsluženju vojnog roka. Vrlo je važno vojnika koji pati od hidrofobije ne proglasiti simulantom, već ga uputiti trupnom lekaru. Pojava straha od vode moguća je i kod osoba koje ne pate od ove fobije, ili koje dolaze iz sredina u kojima se nikada do tada nisu »sretale« sa morem, a i osoba slabijih intelektualnih mogućnosti, neurotičara i drugih osoba sa poremećenom strukturom ličnosti.

Strah od uskog prostora (klaustrofobija). Priroda nastanka ovog straha slična je prirodi nastanka hidrofobije s tim što je procenat vojnika sa ovom vrstom bolesnog straha mnogo veći. Ovaj strah se pojavljuje kod osoba koje se plaše da uđu u mali, slabo osvetljen prostor i koji se zaključava. Vojnici koji boluju od ove vrste straha odbijaju da uđu u unutrašnjost broda, ili ako su već ušli energično zahtevaju da se puste na palubu, jer osećaju gušenje, teskobnost i panično reaguju. Naravno, manifestacije ispoljavanja ove bolesti kod pojedinaca mogu biti različite po intenzitetu. Postojanje ove bolesti, kao i prethodne, moguće je pravovremeno otkriti putem vežbi ukrcavanja jedinica, koje treba izvoditi kad god prilike dozvoljavaju.

Strah od otvorenog mora i velike dubine postoji kod većine ljudi, ali on vremenom nestaje ili je zanemarljiv, izuzev kod pojedinaca kod kojih može biti toliko izražen da se ne mogu angažovati za izvršavanje zadataka na brodu. Ova vrsta straha češća je u vojnika nego u mornara, pogotovu onih za koje je ambijent broda i mora potpuno stran.

Autor ovoga rada je dva puta (1978. i 1982), za vreme letnjeg krstarenja pitomaca Mornaričke vojne akademije po Sredozemnom moru školskim brodom »Galeb«, ispitivao ovaj problem. U okviru

anonimnog anketnog upitnika ispitanici (pitomci i oficiri svih vidova oružanih snaga), su, pored ostalog, odgovarali na pitanje: da li pomisao da se ne vidi obala izaziva kod njih nelagodnost i strah? Jedan broj ispitanika je potvrdno odgovorio, posebno naglašavajući da osećaj da se nalaze daleko od obale, te pomisao kolika je dubina ispod njih, izaziva u njima naglašen doživljaj *nelagodnosti i latentnog straha*. S obzirom na blizinu ostrva i dužinu i raspored najčešćih ruta prevoženja u nas, ova vrsta straha, neće biti prečesto interesantna i aktuelna. Ipak, radi sveobuhvatnog shvatanja mogućih manifestacija ponašanja vojnika prilikom prevoženja morem, potrebno je i na to ukazati.

Pored navedenih vrsta straha treba istaći još jedan fenomen — to je strah od boravka vojnika na *ostrvima*. Slučajevi tog straha zapaženi su u NOB-u na moru. Tako, na primer, nekoliko boraca iz Bosne, koji su se nalazili na ostrvu Istu, imali su pojačan osećaj teskobnosti i stalno su tražili od nadležnih da ih vrate u jedinice na kopnu.

Ovde su istaknute najčešće manifestacije neadekvatnog reagovanja pojedinaca ili grupa za vreme prevoženja morem.³ Njihovo poznavanje omogućiće temeljnije pripreme jedinica i posada brodova za što uspešnije izvršenje prevoženja jedinica morem.

2. Pripreme jedinica i posada brodova za prevoženje morem

Pravovremene i potpune pripreme jedinica koje se prevoze i brodskih posada nužan su preduslov uspešnog izvršenja ovog složenog zadatka u miru i ratu.

Priprema jedinice koja se prevozi. Većina ratnih i posleratnih starešina ističe potrebu da se ljudstvo koje se prevozi pre ukrcavanja upozna sa specifičnostima prevoženja morem i njihovim obavezama — kako bi se ono što uspešnije izvršilo. Posebno su značajne dobra organizacija i disciplina u svim etapama prevoženja. Pre ukrcavanja neophodno je, ukoliko borbeni zadatak i uslovi prevoženja dozvoljavaju, izvršiti selekciju ljudstva koje može biti ukrcano na brod. Bolesnici, strašljivci i osobe sa poremećenom strukturom ličnosti po-

³ Međutim, nekada prevoženje jedinica morem može biti pravo zadovoljstvo i za posadu i za jedinicu, kao što je primer sa vežbe »Podgora-72«, kada su po vrlo lepom vremenu brodovi RM bez napora za jedinicu i brodsku posadu prevozili brigadu mornaričke pešadije iz Grupa za Vis.

tencijalni su kandidati za neadekvatno reagovanje na brodu i treba ih pravovremeno eliminisati ako je to neophodno. U očekujućem rejonu treba obezbediti intenzivnu i organizovanu aktivnost vojnika, a naročito treba izbegavati upotrebu alkohola. Vojnike koji su pod uticajem alkohola ne bi trebalo ukrcavati na brod, a ako se ukrcaju treba ih držati pod posebnom kontrolom, prismotrom, jer u protivnom mogu biti nosioci neadekvatnih reagovanja, koja na brodu mogu imati negativne posledice (nekontrolisane reakcije, panično reagovanje i dr.).

Pre ukrcavanja vojnike treba upoznati sa brodom, a posebno sa njegovim mogućnostima u slučaju nevremena i napada protivnika. Smatra se da je to izuzetno važno, jer je nepoznavanje broda i njegovih mogućnosti glavni izvor straha putnika na brodu. Veoma je značajno da vojnici dobro shvate zadatak, upoznaju se sa opasnostima koje se mogu javiti u toku prevoženja, te da znaju mere i postupke koje treba preduzimati u situacijama »teškog« mora i pojave morske bolesti, napada neprijatelja, požara na brodu i dr.

Iskustvo pokazuje da vojnici nerado idu u unutrašnjost broda, više vole da ostanu na palubi. U pripremama za prevoženje te stavove treba menjati, jer u slučaju nevremena, napada avijacije ili protivničkih brodova, veoma je opasno ostajati na palubi. Kod valjanja i posrtanja broda, zbog nestabilnosti palube, postoji opasnost da ljudstvo sa palube bude odneseno u more valom. Istovremeno, prisustvo vojnika i tehnike na palubi negativno se odražavaju na stabilnost i sigurnost broda, a ljudstvo na palubi može smetati posadi broda u izvršavanju njenih zadataka, posebno u upotrebi broskog oružja i druge tehnike. Pored toga, vojnicima treba skrenuti pažnju *da se pridržavaju svih uputstava i naređenja komandanta broda*, jer svako odstupanje od toga — posebno u slučaju nevremena ili u borbenoj situaciji — može biti tragično za brod i ljudstvo na njemu.

Vežbe ukrcavanja i iskrcavanja u luci pre odlaska na zadatak vrlo su važne i treba ih provoditi kad god uslovi to dozvoljavaju, čak uz mogućnost isplovljavanja. Na ovaj način nepoznavanje i nezvesnost ustupaju mesto poznatom i izvesnom, što čini osnovu čovekove sigurnosti.

Temeljita ideološko-politička priprema ljudstva za prevoženje takođe je neophodna. U toku NOB-a na moru ovaj zadatak vrlo uspešno su provodili politički komesari. Isticanje značaja zadatka, razvijanje osećaja odgovornosti, discipline i spremnosti na teškoće i napore, u okviru ovih priprema smatraju se najvažnijim.

Atmosferske prilike značajno utiču na uspešno izvršenje prevoženja u miru i ratu, pa je stoga veoma važno da se prevoženje jedinica morem (ukoliko mogućnosti dozvoljavaju) izvede u što povoljnijim uslovima.⁴ Nevreme na moru stvara probleme pri prevoženju oružja i tehnike i uslovljava pojavu morske bolesti i druge teškoće, što može imati negativne posledice na uspeh u izvršenju borbenog zadatka.

Boravak na moru i strah zbog neizvesnosti zahtevaju pojačano trošenje energije pa se, stoga, sugeriše pojačana ishrana pre ukrcavanja jedinice. Preporučuje se suva, slana i kiseliya hrana, bez mnogo tečnosti. Ovo je naročito preporučljivo ukoliko se očekuje nevreme. Kod prevoženja koja će duže trajati i ako se predviđa nevreme treba razmotriti mogućnost upotrebe i medikamenata.

Organizovana služba spasavanja na moru, koju bi trebalo da sačinjavaju manji brzi brodovi, avioni i helikopteri, te saznanje vojnika da ona postoji, značajno doprinosi sigurnosti ljudstva koje se prevozi i smanjuje oblike neadekvatnog reagovanja pojedinaca ili grupa.

Priprema brodske posade za prevoženje. Prevoženje jedinica morem veoma je složen zadatak za brodske posade u miru, a posebno u ratu kada se broj opasnosti mnogostruko uvećava. Prisustvo putnika na brodu — vojnika smanjuje komoditet posada zbog malog slobodnog prostora i na taj način povećava opštu nervozu i razdražljivost članova posade. Najkraći rezime stavova ratnih i posleratnih starešina je: smireno, strpljivo i dobronamerno ponašanje posade, počev od komandanta broda pa do svakog mornara, značajno doprinosi smirenom i trezvenom ponašanju ljudstva koje se prevozi. Jasno je ispoljen zahtev da su za takav zadatak posebno važne dobre pripreme posade. Posada može mnogo učiniti na razbijanju straha u vojnika ako ističe mogućnosti broda i sposobnosti komandanta, te ako ih primerom i rečju ohrabruje i pokazuje spremnost da se prevoženje što uspešnije izvede. U pripremama posade za prevoženje treba obezbediti dobru uvežbanost opštih brodskih pokreta (priprema broda za plovljenje, na vez, pospremanje veza i priprema broda za »teško more« i sl.). Uvežban, sinhronizovan i kontrolisan rad brodske posade umirujuće deluje na ukrcane i uliva im veru u sposobnost posade i broda da ih sigurno dovedu na odredište.

⁴ U toku drugog svetskog rata i Nemci i saveznici, kada god su mogućnosti dozvoljavale, pridržavali su se ovog zahteva. Desant na Normandiju, do danas najveća operacija te vrste, koju su izveli saveznici početkom juna 1944. odložena je za jedan dan zbog nevremena (umesto 5-tog izvedena je 6-tog juna).

U razbijanju straha kod ukrvanih vojnika najveću ulogu i značaj imaju ponašanje i postupci komandanta broda. On mora biti odmeren i hladnokrvan, mora ispoljavati optimizam, prisnost i topao ljudski odnos prema ljudstvu koje se prevozi, a takvi treba da budu i ostali članovi posade. U okviru ove pripreme posebno značajnu ulogu ima dobra organizacija i precizno postavljene zadaci i obaveze članovima posade u svim etapama prevoženja, posebno u slučaju lošeg vremena, pojave morske bolesti, požara, prodora vode, napada protivnika itd. Takođe se preporučuje pravovremeno uređivanje prostora na brodu, te jasno obeležavanje ulaza i izlaza, kao i prolaza za kretanje ljudstva.

*

U članku su uopštena iskustva ratnih i posleratnih starešina, te saznanja autora o ovom značajnom pitanju pripreme naših oružanih snaga. O ovoj problematici u našoj vojnoj literaturi pisano je vrlo malo i otuda su nalazi u ovom radu ograničene vrednosti, te zahtevaju dalja istraživanja radi njihove verifikacije, prvenstveno putem vežbi jedinica.