

Posljedice podmorničkih operacija protiv oceanskog prometa na rat na kopnu

Kapetan bojnog broda mr *DRAGOLJUB LUBURIĆ*

Polazeći od empirijskih saznanja da su njemačke podmornice u drugom svjetskom ratu na Atlantiku potapale prosječno 3,32, a američke 22,2 trgovačka broda na Pacifiku, postavlja se pitanje – mogu li se ta iskustva koristiti u razmatranju sličnih podmorničkih operacija u slučaju novog svjetskog rata.

Sagledavajući nove odnose, kao posljedicu suvremenih podmorničkih tehnoloških proboja, u radu se analiziraju strateške implikacije na kopnenim ratištima zbog vođenja podmorničkih operacija protiv oceanskog prometa. Budući da SSSR ima najbrojniju podmorničku flotu na svijetu, u stanju je u velikoj mjeri narušiti snabdijevanje NATO preko Atlantika, ali ugroziti i druge protivnike na Indijskom i Tihom oceanu.

Zbog velikih gubitaka što su ih nanosile konvojima na Atlantiku i Pacifiku, podmornice su dugo bile teško rješiva enigma u minulim svjetskim ratovima. Razmišljanja poručnika bojnog broda Michaela J. Gouea¹ i stručne rasprave o mjestu i ulozi podmornica u eventualnom ratu, koje se vode i u nas, pokrenule su neka osobna razmišljanja koja bi mogla inicirati provjeravanje određenih rješenja u našem sistemu opštenarodne odbrane na moru.

Polazna pretpostavka rada je ta što je od drugog svjetskog rata do danas nastalo više krupnih promjena koje su nametnule potrebu kritičkog preispitivanja tradicionalnih podmorničkih iskustava i provjeru stavova o njihovoj upotrebi u eventualnom svjetskom ratu. Od tog vremena do danas iz temelja su se izmijenile osobine trgovačkih brodova i podmornica, a zbile su se i druge važne promjene koje bi mogle biti dovoljan razlog da se ponovo analizira ugroženost oceanskog prometa od podmornica na raznim dijelovima svjetskih ratišta.

Rad je prognostičkog karaktera, lični je stav autora i pokušaj je da se ukaže na ukupne posljedice podmorničkih operacija na oceanima prema ratu na kopnu i ratu u koji

¹ M.J. Gouge, *Soviet Subs vs. the Resupply of NATO*, »USNI Proceedings« br. 12/1988, str. 109–114.

bi mogle biti uvučene manje zemlje. On se temelji na hipotezi prema kojoj su, zbog nastalih tehnoloških promjena što su se zbile do danas, podmornice ostale opasnost za pomorski promet sličan onom u drugom svjetskom ratu. Zbog toga je realno očekivati da će njihova dejstva imati krupne posljedice na tok glavnih operacija na kontinentalnim i pojedinim regionalnim ratištima, među kojima i na našem.

Glavni indikatori hipoteze su kvantitativne i kvalitativne karakteristike podmornica, eskortnih snaga i trgovačkih brodova, a koriste se u analitičko-sintetičkom razmatranju vojnostrateške situacije pomorskog prometa na Atlantiku, Indijskom oceanu i Pacifiku.

INDIKATORI VOJNOSTRATEŠKE SITUACIJE POMORSKOG PROMETA NA ATLANTIKU

Koristeći stečena podmornička iskustva iz operacija protiv trgovačke flote u prvom svjetskom ratu², samo su njemačke podmornice u drugom svjetskom ratu na Atlantiku potopile 2.063 saveznička trgovačka broda s 13,500.000 tona. Ako se ima u vidu da je njemačka ratna mornarica pri tom izgubila 784 podmornice, proizlazi da je jedna podmornica u prosjeku potapala 3,32 trgovačka broda, što predstavlja omjer 3,32:1. Prosječna istisnina po jednom potopljenom brodu bila je oko 5.200 tona. Kao što je poznato, nakon drugog svjetskog rata podmornice nisu potopile ni jedan trgovački brod.

Mogu li se ovi pokazatelji tretirati pouzdanom empirijskom bazom za razmatranje učinaka dizelskih električnih i podmornica na nuklearni pogon (u daljem tekstu N-podmornica) na prekidanju pomorskog prometa u slučaju blokovskog konvencionalnog rata na evropskom ratištu? Da bi se odgovorilo na pitanje, valja u osnovnim crtama istaknuti nekoliko bitnih vojnostrateških momenata bez kojih bi odgovor ostao nepotpun.

U drugom svjetskom ratu SAD i SSSR su bili *saveznici*, zbog čega se pomorski promet preko Atlantika odvijao u zajedničkom interesu da se porazi zajednički neprijatelj. U eventualnom blokovskom konfliktu dvije velesile našle bi

² Podmornice su u prvom svjetskom ratu potopile oko 20,000.000 tona trgovačkog brodogovlja. *Isto*, str. 109.

se na *suprotnim* stranama. Svaka bi težila da što brže i sa što manje gubitaka realizira svoje ratne ciljeve. Došlo bi do sukoba dviju doktrina – upotrebe operativno manevarskih grupa (SSSR) protiv doktrine vazdušno-kopnene bitke (SAD). Funkcioniranje logističke podrške za vođenje, odnosno obustavljanje operacija na evropskom ratištu u velikoj mjeri bio bi ključ uspjeha svake strane. Sovjetski savez, odnosno Varšavski ugovor, težio bi da onemogući pomorski promet s američkog ka evropskom kontinentu, a SAD, odnosno NATO, nastojao bi osigurati neprekidno snabdijevanje svojih snaga za vođenje vazdušno-kopnene bitke.

Zapad procjenjuje da bi za vođenje kopnenih operacija u Evropi, koje bi trajale do 180 dana, NATO stalno morao biti snabdjeven sa 10,000.000 tona raznovrsnog borbenog i drugog materijala, te oko 110,000.000 barela goriva. Admiral Paul D. Butcher, iz komande američke atlantske flote, cijeni da bi za udovoljenje tako visokim zahtjevima bilo potrebno da se svaki mjesec u atlantskim konvojima angažira 8.000 trgovačkih brodova. Dodatnih 1.500 trgovačkih brodova bio bi minimum za održavanje industrije zapadne Evrope, jer, prema njegovoj izjavi, ako »svi ili barem veći dio tih brodova ne bi uspjeli preploviti Atlantik, SAD bi izgubile rat«.³

Sumnje admirala Butchera nisu bez osnove. Uspjeh snabdijevanja vojnih snaga zapadnog saveza umnogome bi zavisio od stanja, njegovih kapaciteta, a vjerojatno i raspoloživih resursa svjetske trgovačke flote. Ako se prihvati kao relativno pouzdana informacijska baza što ju navode svjetski flotni almanasi – zapadni vojni savez može računati na približno 12.000 trgovačkih brodova ukupne istisnine 106,000.000 tona.⁴ Može se pretpostaviti da se 30 posto trgovačke flote iz raznih razloga ne bi moglo koristiti u te svrhe. Vjerojatno se preostalih 8.000 brodova ne bi moglo koristiti samo za potrebe NATO, jer bi se barem 50 posto brodovlja nalazilo na raznim stranama svijeta, ili bi bilo angažirano za namjenske ratne zadatke u Indijskom oceanu i Pacifiku. Generalno uzevši, NATO bi se mogao osloniti

³ Isto, str. 110.

⁴ Među općim podacima o svakoj RM na prvoj stranici svako godište almanaha »Jane's Fighting Ships« navodi brojno stanje i tonažu trgovačke flote svake zemlje. Ovi podaci uzeti su kao temelj ove analize.

na korištenje oko 4.000 brodova, što je oko 1/3 ukupnog potencijala njegove trgovačke flote.

Ako bi NATO uspio organizirati redovne konvoje preko Atlantika u kojima bi barem polovina ukupnog transportnog potencijala s trupama i materijalom plovilo za Evropu, a pola se vraćalo k sjevernoameričkom kontinentu, ostao bi delikatan problem zaštite konvoja na maršu. NATO ne bi raspolagao dovoljnim snagama za njihovu zaštitu, jer bi dio svoje površinske flote morao angažirati za izolaciju zona u kojima bi manevrirale njegove N-podmornice strateške namjene opremljene balističkim projektilima, dio snaga morao bi angažirati za zaštitu svojih borbenih grupa nosača aviona, dio za izolaciju protivničkih površinskih snaga, te za borbu protiv protivničkih N-podmornica. Zato bi zaštita velikih ili brojnih konvoja koji bi plovili za Evropu bila dosta neizvjesna, dok za zaštitu praznih konvoja koji bi se vraćali prema Sjevernoj Americi ne bi bilo raspoloživih snaga.

Krupan tehnološki napredak koji je rezultirao načinom i tempom izgradnje trgovačkih brodova, mnogo većim transportnim kapacitetima, većom brzinom plovidbe i ukrcavanja i iskrcavanja tereta, nije lišio svjetsku trgovačku mornaricu još jednog akutnog problema. U pitanju je višegodišnja deficitarnost visoko profesionalnog pomorskog kadra. Ako se usporedi razdoblje od zadnjih dvadeset godina, tada je vidljivo da su, na primjer, SAD 1970. godine imale 46.600, a cijeni se da će 1990. godine imati samo 12.000 pomoraca. To je opadanje kadra za 75 posto, te bi se na temelju tog pokazatelja moglo zaključiti da će deficitarnost pomornica postojati i u trgovačkim flotama drugih zemalja – članica NATO. Razumije se, u ovaj pad pomorskog kadra valja uračunati utjecaj stupnja automatizacije u upravljanju brodovima. Inače, koliko kadrovski problemi mogu biti zabrinjavajući ilustrira iskustvo iz drugog svjetskog rata. Tada je samo oficirski kadar mornaričko-desantne pješadije po gubicima bio ispred oficirskog kadra trgovačke mornarice SAD.

Današnje sovjetske podmornice su ubojitije, nezamjetljivije i brže od onih što ih je koristila njemačka ratna mornarica u sličnim operacijama u drugom svjetskom ratu. Gruba usporedba važnijih parametara podmornica, eskortnih i trgovačkih brodova iz razdoblja drugog svjetskog rata i danas prikazana je u navedenoj tablici.

Tablica br. 1

Vrste brodova i karakteristike	Drugi svjetski rat	Danas
Podmornice		
razlika relativnih brzina prema KON	od -5 do +1 čv (površ. vožnja)	od +5 do 15 čv (podvodna vožnja N-podm.)
podvodna autonomnost	od 12 do 24 sata	od 24 do 72 sata (neograničena za N-podm.)
kvalitet sonara	slab	odličan
radna dubina ronjenja	od 60 do 160 m	veća od 400 m
mogućnost otkrivanja	velika	manja
kvalitet torpeda	osrednji	vrlo dobar
broj raspoloživih podmornica u bilo koje vrijeme	od 50 do 150 (njemačkih)	166 (SSSR)
Eskortni brodovi		
brzina	od 25 do 32 čv	od 25 do 32 čv
kvalitet senzora	skroman	vrlo dobar
naoružanje	dobro	vrlo dobro
broj raspoloživih brodova u bilo koje vrijeme	više stotina	od 40 do 75 sa helikopter.
Trgovački brodovi		
brzina	od 10 do 15 čv	od 12 do 20 čv
»ranjivost« brodova	relativno mala	velika
prosječna istisnina brodova	od 4.000 do 5.000 tona	oko 20.000 tona

Napomena: uz procijenjene elemente, većina parametara posuđena je iz časopisa »USNI Proceedings« br. 12/1988, str. 114.

Naročito je indikativno stanje u pogledu stalno raspoloživog broja podmornica, što prema drugom svjetskom ratu predstavlja povećanje od 1,5 do 4,5 puta. Valja zapaziti da je broj eskortnih snaga u međuvremenu dosta opao, što ne znači da su im protupodmorničke mogućnosti smanjene. Naprotiv, opremljeni helikopterima, brodovi su u cjelini povećali svoju efikasnost za protupodmorničku borbu.

Na temelju navedenih indikatora moglo bi se pretpostaviti da bi raniji omjer između potopljenih brodova prema izgubljenim podmornicama u novim uvjetima bio veći. Neka je on aproksimativno 5:1, ako se koriste dizelske električne, odnosno 7:1, ako se koriste N-podmornice (ovaj omjer mogao bi vrijediti i tada kada bi se konvencionalne podmornice koristile za napad na samostalne i nezaštićene

trgovačke brodove). Kakve bi bile posljedice omjera tako definiranih međusobnih gubitaka na Atlantiku na primjenu doktrine upotrebe operativno-manevarskih grupa, odnosno vazdušno-kopnenu bitku na evropskom ratištu?

IMPLIKACIJE PODMORNIČKIH OPERACIJA NA ATLANTIKU NA TOK RATA U EVROPI

Ako bi Zapad za potrebe konvojiranja na/sa evropskog ratišta raspolagao sa procijenjenih 4.000 trgovačkih brodova, od kojih bi polovina s teretom plovila ka evropskim, a polovina – prazna iz evropskih ka sjevernoameričkim lukama, tada bi NATO u jednom mjesečnom intervalu mogao računati na korištenje 67 brodova dnevno. Prihvati li se pretpostavka da NATO raspolaže dovoljnim materijalnim rezervama za 2–3 sedmice neprekidnog vođenja intenzivnih kopnenih operacija protiv snaga VU, tada bi prvi konvoji do evropskih luka morali stići za desetak dana. Vjerovatno bi prva i zadnja tri dana plovidbe konvojima bila osigurana jača protupodmornička zaštita.

Prema navodima »Jane's«-ovog flotnog almanaha, u sastavu Sjeverne i Baltičke flote SSSR ima 90 N-podmornica i 75 dizelskih električnih podmornica (uz podmornice RM Poljske). Od intenziteta prometa što bi ga organizirao NATO zavisilo bi da li bi se taj broj jedinica povećao sudjelovanjem podmornica iz drugih flota SSSR-a. Ako bi i SSSR (VU) mjesečno izdvojio $\frac{1}{3}$ svojih podmorničkih kapaciteta za narušavanje pomorskog prometa NATO, tada bi oko 30 N-podmornica mogao angažirati na $\frac{2}{3}$ pomorskih komunikacija (računajući od sjeverno američkog kontinenta), a 25 dizelskih električnih podmornica na $\frac{1}{3}$ pomorskih komunikacija bliže Evropi. Grubo proračunati podmornički učinci po danima plovidbe i na kraju mjeseca prikazani su u tablici 2.

Iz tablice se može zaključiti, da bi svaki od 10 organiziranih konvoja u kojem bi uvijek iz polaznih luka otplovilo po 67 transportnih brodova, NATO nakon 10 dana izgubio 33,7 posto brodova iz konvoja. U odnosu na njegovih 2.000 transportnih brodova koji bi prevozili teret (preostalih 2.000 plovilo bi ka lukama ukrcaja ili bi ukrcavali teret), to bi bio gubitak od 11,3 posto.

Tablica br. 2

Dani	Broj trgovač. brodova	Broj podm.	Omjer gubitaka	Gubici	
				Trg. brodova	Podmorn.
1.	67	30	7:1	49	7
2.	67	23	7:1	28	4
3.	67	19	7:1	21	3
4.	67	16	7:1	21	3
5.	67	13	7:1	14	2
6.	67	11	7:1	14	2
7.	67	9	7:1	14	2
8.	67	25	5:1	25	5
9.	67	20	5:1	20	4
10.	67	16	5:1	20	4
UKUPNO 670				226	37

Ni gubici druge strane ne bi bili zanemarljivi. Od 55 angažiranih podmornica SSSR, odnosno VU bi izgubio 67,2 posto, što bi prema ukupno raspoloživom broju podmornica u Sjevernoj i Baltičkoj floti (166) bio gubitak od 22,2 posto podmornica.

Ako bi SSSR (VU) angažirao 1/2 svojih podmorničkih kapaciteta na Atlantiku, tada bi ista struktura konvoja za 10 dana izgubila oko 320 (47 posto) brodova, što bi prema raspoloživom broju transportnih brodova (2.000) bio gubitak od 16 posto brodovlja. Druga strana izgubila bi 51 (62 posto) podmornicu. To bi prema ukupnom broju (166) bio gubitak od 31 posto podmornica.

Konačno, ako bi SSSR (VU) angažirao 2/3 svojih podmornica za prekid pomorskog prometa NATO na Atlantiku, tada bi njegove podmornice za 10 dana potopile oko 420 (62,2 posto) brodova iz konvoja ili 21 posto raspoloživog transportnog brodovlja. Pri tom bi SSSR (VU) izgubio 67 (61 posto) ili 40,3 posto od svoje ukupne podmorničke flote na Atlantiku. Razumije se da SSSR (VU), računajući na oko 65 svojih dizelskih električnih podmornica iz rezerve, može ojačati podmorničku flotu i time nanijeti još veće gubitke protivničkom oceanskom prometu.

Bolji pokazatelj učinka podmornica od odnosa međusobnih gubitaka jeste indikator potopljene tonaže brodova. U varijanti angažiranja 1/3 podmorničkih kapaciteta SSSR (VU), NATO bi gubitkom 226 brodova (svaki od 20.000 tona) izgubio 4,520.000 tona brodovlja. Angažiranjem 1/2

podmorničke flote SSSR (VU), na Atlantiku bi bilo potopljeno oko 6,400.000 tona, a angažiranjem 2/3 protivničkih podmorničkih kapaciteta, NATO bi za 10 dana izgubio oko 8,400.000 tona svog transportnog brodogovlja.

Zaključak o implikacijama podmorničkih operacija protiv atlantskog oceanskog prometa na tok kopnenih operacija pokazuje da bi podmornice i dalje ostale takva opasnost koja bi uzrokovala određene posljedice na stanje i ishod rata na kopnu. Podmorničke operacije SSSR (VU) protiv pomorskog prometa NATO na Atlantiku znatno bi doprinijele uspješnosti vojne strategije SSSR (VU), a smanjile izgleda za uspjeh u vazdušno-kopnenoj bici SAD, odnosno kopnenih operacija NATO-a.

PODMORNIČKA DEJSTVA NA DRUGIM SVJETSKIM RATIŠTIMA

Scenarij ratnih operacija na drugim svjetskim ratištima, na Srednjem i Dalekom istoku bio bi drugačiji. Ma kakav bio smjer strateških operacija na kopnu, kontrola Perzijskog zaljeva, zbog bogatih naftnih izvora, mogla bi biti centralno pitanje rata u tom dijelu svijeta.⁵ Industrijski razvijene zemlje Zapadne Evrope i Japan glavni su uvoznici nafte iz Zaljeva. Nasuprot tome, SSSR raspolaže dovoljnim količinama ove strateški važne sirovine i nije zainteresiran za naftu iz tog područja. Njegov interes u sukobu širih razmjera bio bi da protivničkoj strani *spriječi* izvoz nafte iz tog regiona. Zbog toga bi se u eventualnom ratu širokih razmjera ovaj problem mogao analizirati barem sa dva aspekta: prvi, kako bi Zapad i Japan osigurali brzo zaposjedanje bogatih naftnih izvora na Srednjem istoku; drugi, kako bi se osigurao prijevoz nafte u Evropu i Japan.

Zapadne koncepcije o upotrebi nacionalnih snaga za brze intervencije (SAD, Francuske, Italije, Španjolske i dr.) našle bi se na teškoj praktičnoj provjeri, pri čemu bi glavni teret pao na njihovu pomorsku komponentu. Iskustva zapadnih multinacionalnih snaga angažiranih na protuminjskom i protubrodskom osiguranju tankerskih konvoja u

⁵ U Perzijskom zaljevu je oko 60 posto svjetske rezerve nafte. Od toga oko 25 posto je na teritoriji Saudijske Arabije, 15 posto je u Kuvajtu, 10 posto u Iranu, 7 posto u Iraku, a preostale količine u Arapskim Emiratima – Kataru, Omanu i Bahrainu. Iz tog područja SAD uvoze 12 posto, a Japan 90 posto svojih potreba nafte. (Videti: A. Taha, *Strategische Entwicklungen im Indischen Ozean*, »Marine rundschau« br. 9/1981, str. 474.)

Perzijskom zaljevu osamdesetih godina ne bi bila prihvatljiv model za rješenje problema, jer podmornička opasnost u zoni Indijskog oceana nije postojala.⁶

Za razliku od permanentnog i višemjesečnog konvoiranja preko Atlantika za potrebe vođenja kopnenih operacija na evropskom ratištu, amfibijski sastavi zapadnih snaga za brzne intervencije, radi zaposjedanja naftnih terminala, morali bi se u najkraćem vremenu iskrcati na obale Perzijskog zaljeva. Vjerojatno je da bi suprotna strana pravovremenom koncentracijom i upotrebom svojih podmorničkih snaga nanijela takve gubitke protivničkim specijalnim »SL« i drugim brodovima kojima se transportiraju trupe i materijalna sredstva, tako da iskrcane snage na kopnu ne bi bile dovoljne za izvršenje namjenskih zadataka.

Drugi problem u Indijskom oceanu podmornice bi nametnule tankerskim konvojima koji bi dopremali naftu za potrebe zapadnoevropskih zemalja i Japana. Teško je vjerovati da na dugim komunikacijama od Arapskog i Sredozemnog mora, odnosno prema Dalekom istoku, NATO, ili SAD i Japan svagdje mogu biti toliko jaki da osiguraju konvoje od protivničkih podmornica.⁷

Prema »Jane's«-ovim podacima SSSR u Crnomorskoj ima 30, a u Dalekoistočnoj (paciifičkoj) floti još toliko dizelskih električnih i oko 50 N-podmornica. Pod pretpostavkom da bi ih upotrijebio prema ranije opisanoj strategiji, evidentno je da bi se Zapad i Japan zbog gubitaka brodova u tankerskim konvojima brzo našli u teškoj ekonomskoj i ratnoj situaciji. U takvoj situaciji bi NATO svoj globalni stacionarni protupodmornički sistem i relativno malobrojne eskortne snage morao dijeliti za zaštitu atlantskih i tankerskih konvoja sa Srednjeg istoka.

Rat globalnih razmjera bi vjerojatno iz temelja mijenjao vojnostratešku situaciju, a u njemu posebice pomorski promet na Pacifiku.⁸ U drugom svjetskom ratu američ-

⁶ Radi ilustracije, u drugom svjetskom ratu njemačke i japanske podmornice potopile su u Indijskom oceanu između 170 do 190 transportnih i desetak krupnih ratnih brodova s ukupno 1.500.000 BRT.

⁷ Još je francuski vojni teoretičar admiral Castex davno ustvrdio da se onaj tko osigurava komunikacije od podmornica mora sukobiti s dva problema. To je vječna strateška dilema, da li je na komunikacijama bolje svagdje biti prisutan određenim, pa makar i slabim snagama ili osiguravati samo najugroženije dijelove komunikacije jačim snagama, a manje ugrožene dijelove prepustiti riziku. (Videti: R. Kasteks, *Stratezijske teorije I, VIZ*, Beograd, 1960, str. 312).

⁸ U američko-vijetnamskom ratu SAD su bile prisiljene da svaki mjesec morskim transportom prevezu za potrebe svojih trupa u Vijetnam oko 85.000 tona municije, 320.000 m³ goriva i 15 miliona dnevnih obroka hrane, kako bi se osigurale dnevne potrebe od

ke podmornice su bile angažirane protiv japanskog prometa čiji je smjer bio od Japana ka pacifičkim otocima. U pretpostavljenim okolnostima moguća je obrnuta situacija. Prema važećim procjenama stranih vojnih krugova, zbog neriješenog pitanja dvije Koreje i Mandžurije sa izuzetno bogatim prirodnim resursima strateški važnih sirovina, pomorski promet prije bi bio obrnutog smjera od onog u drugom svjetskom ratu.

Američke podmorničke snage potopile su na Pacifiku u drugom svjetskom ratu oko 1.158 japanskih trgovačkih brodova izgubivši pri tom samo 52 podmornice. Da li je realno takvu empirijsku bazu, u kojoj je omjer međusobnih gubitaka bio izuzetno visok – 22,2:1, koristiti za ovakve procjene, kada je poznato da su u prošlosti, za razliku od atlantskih, japanski konvoji bili izuzetno slabo zaštićeni? Tokom rata SAD su na Pacifiku raspolagale sa 132 dizelske električne podmornice. SSSR danas u pacifičkoj floti ima oko 30 dizelskih električnih i oko 50 napadnih N-podmornica, čije su borbene mogućnosti višestruko veće od podmornica iz razdoblja drugog svjetskog rata. Računajući na obostrani napredak što je ostvaren u protupodmorničkoj i podmorničkoj borbi, spomenuti omjer vjerojatno bi bio previsok.

Sjedinjenje Američke Države bi se u tako zamišljenom ratu na Dalekom istoku, vjerojatno uz mnoge, morale suočiti sa specifičnim problemom osiguranja konvoja koji bi plovili prema japanskom otočju i korejskom poluotoku. Specifičnost se ogleda u tome što bi atlantske konvoje za Evropu osiguravale sve članice NATO, dok bi ove tankerske konvoje osiguravale vjerojatno samo one članice NATO koje direktno zavise od uvoza nafte sa Srednjeg istoka.⁹ Za rješenje problema osiguranja američkih konvoja na Pacifiku SAD bi vjerojatno morale tražiti pomoć od ratnih morarica Australije i Kanade.¹⁰

35 kg raznog materijala po vojniku. Prema stranim izvorima, svaki mjesec obim ocen-skog prometa iz SAD za Vijetnam bio je između 1,5 i 2 miliona tona raznih materijalnih sredstava. Transport je obavljalo oko 300 brodova, koji su prevezli 92 posto tehnike i 35 posto ljudstva na ovo ratište. (Videti: S.G. Gorškov, *Morskaja moć gosudarstva*, drugo izd. Voennoe izdatelstvo, Moskva 1979, str. 360–361).

⁹ Npr., članice NATO Velika Britanija i Norveška naftu vade iz Sjevernog mora i nisu zavise od petrolejskih izvora na Srednjem istoku, te je realno pretpostaviti da će svoje pomorske snage uglavnom angažirati na Atlantiku.

¹⁰ Prema sugestijama što ih je 1973. godine prilikom posjete Japanu iznio premijer Singapura Lee Kuan Yen, sigurnost u ovom dijelu svijeta trebale bi garantirati RM Australije, Novog Zelanda i SAD, dakle RM zemalja ANZUS-saveza i Japana. Nakon kolapsa u Vijetnamu, SAD su zaključile da sigurnost važnog saveznika na Dalekom istoku Japana zavisi od sigurnosti Južne Koreje. (Videti: Jonathan Alford, *Sea Power and Influence*, The Adelphi Library 2, izd. IISS Westmead, Farnborough 1980, str. 107–108).

Ma kakav bio eventualni sukob na dalekoistočnom kopnenom ratištu, implikacije podmorničkih operacija bit će neposredne. One bi naročito mogle biti nepovoljne za SAD i Japan, pogotovo tada ako se podmornice NR Kine pojave na ratnoj sceni. Samo ako bi do sukoba velikih razmjera došlo između dva velika kopnena susjeda – SSSR i NR Kine, zbog kompaktnosti njihove kopnene teritorije moglo bi se pretpostaviti da bi utjecaj podmorničkih operacija protiv pomorskog prometa mogao biti manji.

*

Opisane refleksije o podmorničkim učincima na prekidanju prometa na oceanskim komunikacijama proistekle su iz pojednostavljenog modela globalnog rata i metodologije za procjenu glavnih zbivanja na tri svjetska ratišta. Zato su pojedini stavovi i zaključci podložni kritici, jer se temelje na djelimično pouzdanim ulaznim informacijama i mnogim ograničenjima koja u radu nisu naglašavana.

U radu su analizirani samo učinci *napadnih dizelskih električnih i N-podmornice, koje su opremljene torpednim, minskim oružjem i operativno-taktičkim krilatim raketama, a ne i N-podmornice koje su opremljene interkontinentalnim balističkim projektilima, jer su one namijenjene u druge svrhe.*

Takav analitičko-sintetički metod ipak omogućava da se sagleda važnost podmorničkih oceanskih operacija i njihova projekcija na rat na kopnu. Zato se učinci podmorničkih operacija protiv oceanskog pomorskog prometa protivnika ni na jednom od opisanih ratišta ne mogu potcijeniti. Gubici transportnih brodova na Atlantiku od dejstava podmornica pogodovali bi snagama VU, a imali bi teških negativnih posljedica za NATO i izvođenje kopnenih operacija na evropskom ratištu. Implikacije ishoda atlantskih podmorničkih operacija na evropska krilna vojišta bile bi izrazite. Zbog teškoća u snabdijevanju, na krilnim vojištima teško bi se mogli ostvariti visok tempo i intenzitet borbenih dejstava u vazdušno-kopnenoj bici.

Izuzetno izdužene i na mnogim mjestima s kopna ugrožene pomorske komunikacije što iz Indijskog oceana vode oko Rta dobre nade ili preko Mediterana ka zapadnoj Evropi razvlačile bi protupodmorničke snage NATO, koje bi teško mogle spriječiti mnoge gubitke brodova u

tankerskim konvojima. Angažiranje mnogih blokovskih podmorničkih i protupodmorničkih snaga na oceanima, a naročito na Atlantiku, realno bi smanjilo opasnost za podmornice i njihove operacije u Sredozemlju i njegovim rubnim morima. Na taj način južnoevropsko vojište i sve zemlje koje pripadaju tom području u strateškom pogledu imaju izvanredan značaj.

Osiguranje konvoja na Dalekom istoku bilo bi po mnogo čemu specifično, jer bi ga najvećim dijelom morale obaviti nacionalne pomorske snage SAD uz pomoć RM zemalja ANZUS-saveza.

U izloženim refleksijama razmatrane su samo podmornice SSSR (VU), a ne i drugih zemalja. Pri tom se problem sigurnog konvojiranja samo iz metodičkih razloga parcijalno analizirao po ratištima. U blokovskom konfliktu međuzavisnost regionalnih ratišta bila bi mnogo veća. Zato se odgovori na postavljena pitanja mogu i drugačije tražiti. Ugroženost oceanskog prometa i njegove posljedice na razvoj kopnenih operacija bit će još teže jer bi se u globalnom ratu istovremeno na svim glavnim regionalnim ratištima uz podmornice angažirale i druge površinske pomorske i vazduhoplovne snage. Projekcije takvih okolnosti za vođenje podmorničkih operacija protiv pomorskog prometa u uskim morima aktualan su imperativ, i za razvoj teorijske misli i za unapređenje obrambenih priprema malih zemalja koje na moru mogu ispoljiti veću opasnost nego što se to intuitivno pretpostavlja.

BIBLIOGRAFIJA:

1. J. Alford, *Sea Power and Influence*, The Adelphi Library 2, IISS Westmead, Farnborough 1980, str. 95–109.
2. I. Bellany, *Sea Power and the Soviet Submarine Forces*, »Survival« br. 1/1982, str. 2–7.
3. S. G. Gorškov, *Morskaja moć gosudarstva*, drugo izd, Voenoe izdatelstvo, SSSR, Moskva 1979, str. 12–91.
4. L. G. James, *Problems of Sea Power as we Approach the Twenty first century*, Institute for Public Policy Research, Washington 1978, str. 39–180, 357–360.
5. *Jane's Fighting Ships 1988–89*.
6. R. Kasteks, *Strategijske teorije I*, VIZ Beograd, 1960, str. 77–98, 303–355.
7. R. Kuenn, *Torpednie podvodnie lodki*, Voennoe izdatelstvo, SSSR, Moskva 1970, str. 79–116.
8. G. Manousakis, *Zur strategischen und geopolitischen Situation im Ostmittelmeer*, »Marine-rundschau«, br. 10/1981, str. 527–536.
9. W. Ruhe, *Soviet Navy Threatens Mideast*, »Defence electronics«, februar 1981, str. 75–80.

10. *Strategic Significance of Maritime Power in the 1980s*; »NAVY international« br. 2/1982, str. 866-870.
11. A. Taha, *Strategische Entwicklungen im Indischen Ozean*, »Marine-rundschau« br. 9/1981, str. 473-483.
12. Train II, H.D, *NATO'S Maritime Responsibilities*, »Naval forces« br. 1/1982, str. 14-16.

S U M M A R Y

IMPACT OF SUBMARINE OPERATIONS AGAINST OCEAN SHIPPING TO THE LAND WARFARE

Based on facts that each German submarine operating in the Atlantic in the World War 2 sunk 3.32 merchant ships, while the American submarines operating in the Pacific 22.2 merchant ships each, the question arises of whether such experience could be made use of in considering similar submarine operations in the case a new world war should break out.

In his perceiving new relationships resulting from the latest submarine technology breakthroughs, the author analyses strategic implications of submarine operations against ocean merchant shipping to the land theatres. Since the USSR has the most numerous submarine fleet in the world it is capable to impair greatly the process of supplying across the Atlantic the NATO forces, and endanger also other adversaries in the Indian and Pacific oceans.

R É S U M É

LES CONSEQUENCES DES OPERATIONS SOUS-MARINES CONTRE LE TRAFIC OCEANIQUE SUR LA GUERRE TERRESTRE

En partant des données empiriques que dans la deuxième guerre mondiale, les sous-marins allemands parviennent à faire couler dans l'Atlantique, en moyenne, 3,32 bateaux de commerce et que les sous-marins américains en coulaient 22,2 dans le Pacifique, la question se pose de savoir si ces expériences peuvent être utiles dans la considération des opérations de sous-marin semblables, en cas d'une nouvelle guerre mondiale.

A étudier les rapports nouveaux dus aux pénétrations technologique actuelles des sous-marins, le présent article fait l'analyse des implications stratégiques qu'ont sur les champs de guerre terrestre les opérations de sous-marin contre le trafic océanique. Etant donné que l'URSS dispose de la flotte de sous-marins la plus nombreuse dans le monde, elle est à même de perturber dans une grande mesure les lignes de ravitaillement de l'OTAN par l'Atlantique, mais aussi de menacer d'autres adversaires dans les océans pacifique et indien.

Р Е З Ю М Е

ПОСЛЕДСТВИЯ ОПЕРАЦИЙ ПОДВОДНЫХ ЛОДОК ПРОТИВ
ОКЕАНСКОГО ТРАНСПОРТА НА ВОЙНУ НА МАТЕРИКЕ

Исходя из эмпирических сознаний, что немецкие подводные лодки во второй мировой войне на Атлантике затопляли в среднем 3,32, а американские 22,2 торговых суда на Пасифике, ставится вопрос: можно ли этим опытом пользоваться в рассмотрении подобных операций подводных лодок в случае новой мировой войны.

Рассматривая новые отношения как последствие технологического совершенствования подводных лодок, в труде анализируются стратегические последствия, которые могут возникать на материковых театрах войны в результате проведения операций подводных лодок против океанского транспорта. Будучи СССР обладает наиболее многочисленным флотом подводных лодок в мире, он в состоянии в большой мере нарушать снабжение НАТО через Атлантик, но и поставлять под угрозу и других противников в Индийском и Тихом океанах.