

PRIKAZI KNJIGA I ČASOPISA

Hju Skonfild: SUECKI KANAL U SVETSKOJ POLITICI¹⁾

To je četvrta autorova knjiga o Sueckom kanalu²⁾. Ovoga puta on ga posmatra kao geografski objekat oko koga se na širokom radijusu pletu mnogi politički i strategijski problemi.

Nećemo poći za autorom u ona legendarna faraonska vremena kada je Kanal prvi put prosečen, niti ćemo ga pratiti kroz istoriju Egipta i Kanala, toliko bogatu dramatskim događajima. Dovoljno je reći da je krajem 18 veka bilo jasno, kako javnosti tako i svima evropskim kabinetima, šta znači Egipat kao najkraća veza između Zapada i Istoka. Kada je Napoleon 1798 krenuo u Egipat, nosio je sobom kategoričko naređenje Direktorijuma da proseče Suecki Zemljouz u isključivom interesu Republike.

Napoleonov neuspeh u Egiptu nije skiniuo pitanje Kanala s dnevnog reda. Nastupio je 19 vek, vek industrijalizacije i naglog tehničkog progressa. Taj vek je imperativno tražio bolju vezu Evrope sa Istokom. Egipat se imao pokoriti tome zahtevu. Njegova istorija je otsada nerazrešivo vezana za Kanal. Da bi mogla izvršiti svoju istorisku funkciju, zemlja se mora osloboditi turskog javašluka. U emancipaciji Egipta pisac pridaje možda suviše značaja ličnosti Muhameda Alije, prvog njegovog vicekralja ili kediva. U svakom slučaju, u prvoj polovini 19 veka Egipat postaje praktično nezavisan od Porte. Jedino su u spoljnim poslovima Egipta turski sultani sačuvali nešto uticaja.

Ipak je suviše reći da je Egipat postao nezavisna država. U stvari, on je postao jedan od centara evropskih intriga u kojima se vicekralj snalazio kako je znao i

umeo. Borbe su se vodile uglavnom između Francuza koji su se zalagali za Kanal i Engleza koji su nastojali svim sredstvima da to spreče, zauzimajući se ujedno za železničku liniju kroz pustinju od Sueca do Kaira. Muhamed Alija je uspeo da se do smrti (1849) odupre i jednom i drugom zahtevu. Ali je njegov naslednik Abbas dao Englezima koncesiju za železničku liniju. 1854 godine bio je gotov njen prvi deo od Aleksandrije do Kaira. Tako su prvu rundu dobili Englezi.

Međutim, ekonomske potrebe Evrope i dalje su gurale pitanje Sueckog kanala u prvi plan. Pisac, doduše, veruje da je Kanal ostvaren zbog toga što se našao čovek beskrajnog strpljenja i pun entuzijazma, čovek koji je ujedno umeo da lako prelazi preko diplomatskih prepreka i da širinom svojih pogleda i toplinom svojih osećanja za čovečanstvo savlađuje suludu ljubomoru među nacijama. Mi ne želimo poreći Ferdinandu de Lesepsu nijednu od ovih lepih osobina. Priznaćemo, čak, da je samo on mogao da izgradi Kanal u tome roku. Dodaćemo još, da je njegovo lično prijateljstvo sa Abasovim naslednikom Muhamed Saidom znatno ubrzalo tok stvari. Ali ćemo ostati pri tome da je izgradnja Kanala bila plod vremena a ne ličnosti.

Leseps je od svog prijatelja i potkralja Egipta Muhameda Saida izdejstvovao koncesiju za gradnju Sueckog kanala već krajem novembra 1854. U januaru 1856 originalna koncesija je zamenjena drugom, formalnijom, a ova je i danas u važenosti. Koncesija je ovlastila Lesepsa da obrazuje Opšte međunarodno društvo Sueckog kanala (*Compagnie Universelle du Canal Maritime de Suez*) koje će imati isključivo pravo da ga proseče i eksploatiše 99 godina od dana kada bude stavljen u promet, uz obavezu da 15% čistog godišnjeg dobitka ustupa Egipatskoj vladi. Za slučaj da se koncesija produži za više rokova od 99 godina, ta finansiska

¹⁾ Hugh J. Schonfield, *The Suez Canal in World Affairs*, Constellation Books, London 1952.

²⁾ Ranija Skonfildova dela: *Ferdinand de Lesseps, Italy and Suez*, *The Suez Canal*.

obaveza društva prema Egipatskoj vladi se za svaki takav dalji rok povećava za 5%, ali nikada ne može preći 35%. Kao što vidimo, autori koncesije nisu cepidlačili sa vekovima. Članovi 14 i 15 koncesije su možda najznačajniji: »Kanal će biti otvoren kao neutralni prolaz za sve trgovačke brodove pod uslovom da plate određenu taksu i da se podvrgnu važećim plovidbenim pravilima, a Društvo neće ni u kom slučaju smeti da pruži ma kakve privilegije nijednom brodu, društvu ili pojedincu«. Leseps je doista nastojao da Suecki kanal bude međunarodni prolaz bez diskriminacije. To je bilo doba liberalizma, a ono je najbolje odgovaralo usponu kapitalizma.

Da bi koncesija mogla stupiti na snagu, bio je nužan Portin »blagoslov«. A Porta, pošto je bila pod svemoćnim uticajem Engleske, nije ga davala. Engleska je i mnogim drugim sredstvima ometala ovaj poduhvat. Engleska vlada se bojala da će se Egipat pomoću Kanala sasvim izvući ispod turskog (t.j. engleskog) uticaja i potpasti pod kontrolu Francuske. Na taj način bi najkraći put za Indiju, taj najveći dragulj engleske krune, došao u tuđe ruke. Lord Palmerston je otvoreno govorio da je cilj Kanala da posluži samo kao strategiska barijera koja treba da spreči prodor turskih snaga iz Sirije u Egipat. Engleska vlada je u suštini branila monopol pomorskog puta oko Rta Dobre Nade koji je ustvari bio pod njenom kontrolom. No, i pored engleske opstrukcije, ideja o Kanalu je uzimala sve više maha čak i u samoj Engleskoj. Ipak, kada je trebalo upisati akcije, engleski kapitalisti nisu upisali nijednu, made im je Leseps rezervisao 80.000. Od 400.000 akcija po 500 franaka, 207.160 je plasirano u Francuskoj, a 177.642 je upisala Egipatska vlada.

U proleće 1859 je otpočeo rad. Koncesija je predviđala da će taj rad trajati 6 godina, ali su razne prepreke, pretežno engleskog porekla, produžile taj rok sve do jeseni 1869 kada je Kanal svečano otvoren. Porta je dala odobrenje tek 1866 kada se već mogao sagledati kraj radova.

Suecki kanal je pravno bio egipatska svojina kojom je upravljala jedna egipatska kompanija na bazi određene koncesije. Ali je postao ujedno i objekt svetske fizičke, političke i strategiske geografije. Ubrzo je nazvan *ključem Indije*. Njegov značaj je shvatila najzad i Engleska vla-

da. Kada je egipatski kediv Ismail došao 1875 u finansiske teškoće, Engleska je požurila da otkupi sve njegove kanalske akcije. Otada je Engleska bila finansiski zainteresovana u Kanalu gotovo koliko i Francuska. Obe države se sve više angažuju u Egiptu da bi zaštitile svoje interese. Rasipništvo kairskog dvora daje im zgodan povod. Od 1886 su egipatske finansije pod anglo-francuskom kontrolom. Ali, ta strana kontrola izaziva nacionalni otpor. Nacionalni revolt dobija 1882 konkretan oblik ustankom pukovnika Ahmeta Arabija protiv kediva i anglo-francuske intervencije. Kanal dolazi u opasnost jer je pukovnik Arabi bio rešen da ga privremeno poruši u interesu odbrane Egipata. Međutim, Kanal spasava brza vojna intervencija. Francuska se ograničila samo na formalni protest, a Italija je takođe odbila englesku ponudu da joj se pridruži u oružanoj akciji. Otada Egipat postaje engleski protektorat u svakom pogledu osim po imenu. Sizerenstvo turskog sultana je još samo nominalno. Nezadovoljstvo drugih evropskih sila sa isključivom engleskom kontrolom Kanala utišano je Konvencijom od 1888, kojom je proklamovano da će Suecki kanal biti uvek otvoren, i u miru i u ratu, svakom trgovačkom i ratnom brodu bez obzira na zastavu i da nikad ne može biti podvrgnut pravu blokadi.

Do Prvog svetskog rata se međunarodnopravni položaj Egipta i Kanala nije menjao ni formalno ni stvarno. Ali se njegov strategijski položaj bitno izmenio. U tom razdoblju su Italijani dobili Eritreju i deo Somalije, a kasnije Libiju (Tripolis i Kirenajku) i Dodekanez i tako u neku ruku obuhvatili Egipat s juga i severa. Iz Kirenajke se Kanal direktno ugrožavao sa kopna, a sa Dodekaneza s mora i iz vazduha. Englezi su za uzvrat proširili svoju vlast i na Sudan obrazovavši anglo-egipatski kondominijum pod britanskom kontrolom. Uticaj Turske je bivao sve manji, a naročito posle gubitka Libije, ali je ona ipak sačuvala značajne strategiske pozicije istočno od Kanala, koje je Drugi Rajh bio spreman da iskoristi. Doista, Nemačka je izdejstvovala koncesiju za Bagdadsku železnicu i otpočela da reorganizuje Tursku vojsku. Oba momenta zajedno pretstavljali su smrtnu opasnost za britanski položaj u Egiptu. U Nemačkoj se pričalo i verovalo da se britanski lav može smrtno raniti samo u Egiptu.

Nije čudo, što su Nemci pokušali da izvrše napad na Egipat čim je Turska stupila u rat na njihovoj strani. Upravo, Turci su izvršili napad uz pomoć nenačakih oficira. Nemačke trupe se nisu mogle angažovati, jer je Srbija čvrsto držala dolinu Morave. Englezi su se organizovali za odbranu na zapadnoj obali Kanala, tako da je Kanal branio njih, a ne oni Kanal. Tako su se ostvarila predviđanja lorda Palmerstona, ali u korist Engleza. Turski napad je izveden 3 februara 1915, ali bez energije, te je još istog dana doživeo slom, a samo tri pontona su uspela da pređu na drugu obalu. U julu 1916 ni drugi turski napad na britanske linije istočno od Kanala nije imao bolje rezultate. Napad libiskih Senusa sa zapada nije stigao dalje od Mersa Matruha. Ulazak Turske u rat iskoristili su Englezi da proglase svoj privremeni protektorat nad Egiptom.

Ali, to nije moglo dugo trajati. Nacionalna svest u zemlji je uzimala sve više maha. Već 1922 godine Engleska je bila prinuđena da se odrekne svog protektorata i da proglasi Egipat nezavisnom i suverenom državom. Dotadani vicekralj Ahmet Fuad bio je proglašen kraljem pod imenom Fuad I. To nije bila potpuna nezavisnost. Velika Britanija je zadržala pravo da u zemlji osigurava komunikacije Britanskog Carstva i da je brani od spoljnog napada. Britanske trupe su ostale u Egiptu. Razume se, ovo nije moglo zadovoljiti egipatske nacionaliste. Pod njihovim pritiskom je 1936 došlo do britansko-egipatskog sporazuma čije odredbe predviđaju uglavnom da će se britanske trupe povući u zonu Kanala i da će tu ostati sve dok egipatske trupe ne budu mogle da osiguraju njegovu odbranu, a najmanje 20 godina; ako posle tog roka ne dođe do međusobnog sporazuma, pitanje daljeg boravka britanskih trupa u zoni Kanala podnosi se Ligi naroda. Uskoro zatim date su Egiptu neke finansijske i druge koncesije u upravi Kanala.

Do Drugog svetskog rata britanske trupe se nisu povukle iz doline Nila u zonu Kanala, delom zbog nedostatka smeštaja, a više zbog sve agresivnijeg držanja Italije. Iako se iz iskustva znalo da vojna efikasnost Italije nije velika, njene se pripreme u Libiji, na Lerosu i Rodosu nisu mogle zanemariti. Egipat je za sile Osovine bio suviše zahvalan cilj.

Nećemo prepričavati ratne događaje koji su se odigrali oko Kanala u Drugom

svetskom ratu, jer su nam svima još u živom sećanju. Iz njih ćemo izvesti samo nekoliko zaključaka što je autor propustio da učini: za stranu koja je vladala morem Suecki kanal je bio glavni činilac prevlasti na Bliskom Istoku i nezamenjiva veza evropskog i aziskog (dalekoistočnog) ratišta; kada je, pak, ta strana imala i vazдушnu nadmoćnost, Kanal se vrlo teško napadao sa kopna; vazдушna nadmoćnost mogla je eliminisati pomorsku prevlast na prilazima Kanala, dakle, na Sredozemnom i Crvenom Moru; kombinacija kopnene i vazdušne nadmoćnosti može savladati svaku odbranu Kanala; od vazdušnih napada se Kanal relativno lako brani; Konvencija od 1888 je sasvim zastarela: jedni su nastojali da Kanal sačuvaju samo za sebe (bili su rešeni i da ga poruše ako ga budu morali napustiti), a drugi da ga unište. O neutralnosti Kanala nema ni govora.

Jasno je da se opravdane egipatske nacionalne tendencije, u takvim strategiskim okolnostima, teško mogu ostvariti. Britanske snage su posle rata povučene iz Kaira, Aleksandrije i Delte, ali su ostale u zoni Kanala. Egipćani stalno traže energično da se i odavde povuku. Da bi to postigli, oni su jednostrano raskinuli i Ugovor o savezu od 1936, ali uzalud. Englezi ne odlaze i nude Egiptu ravnopravno članstvo u Komandi Srednjeg Istoka, u kojoj bi uzele učešća i SAD, Velika Britanija, Francuska i Turska, a eventualno i Australija, Novi Zeland i Južnoafrička Unija. Drugim rečima, Englezi predlažu da svoju okupaciju Kanala zamene kolektivnom okupacijom od strane članica buduće Komande Srednjeg Istoka, ali su Egipćani i to odbili. Oni traže безусловnu evakuaciju. Tako stoje stvari danas.

Kroz celu knjigu autor je nastojao da bude objektivn, a nije ustuknuo ni od oštre kritike engleskih postupaka i gledišta. Poslednji engleski predlog naziva pokušajem da se Bliskom Istoku nametne defanzivni sistem koristan za zapadne sile. Tamo gde pledira engleske interese čini to vrlo diskretno, iako Engleska ima jake argumente, a između ostalog, i činjenicu da sa 26,557.386 tona (1950) stoji daleko na čelu svih korisnika Kanala, jer Norveška, koja po volumenu dolazi odmah iza nje beleži samo 11,530.812 tona. Rešenje sueckog problema autor vidi u pacifikaciji sveta, kada više ne budu potrebni nikakvi defanzivni sistemi.

A. L. Ratklif: ŽARIŠTA STRATEGISKIH INTERESA¹⁾

U članku se na jezgrovit način iznosi mišljenje o vojno-političkoj važnosti izvesnih delova Zemljine kugle na slučaj jednog budućeg rata. Navode se vojni i ekonomski uzroci iz kojih to proizlazi, kao i mere koje su u toku, ili ih treba preduzeti, pa da ta zemljišna prostranstva — sa svojim stanovništvom i prirodnim bogatstvima — ostanu sigurno u vlasti Zapada.

Pisac smatra da će u eventualnom budućem ratu, izvesne zemljišne prostorije koje danas nisu interesantne, zbog svoga »geopolitičkog« položaja i drugih činjenica, pretstavljati žarišta i centre strategijskih interesa ratujućih strana. Za vazduhoplovstvo, pak, Zemljina kugla danas pretstavlja jedan kontinent okružen plovnim vazдушnim okeanom. Iz tog razloga, pojedine države koje su dosada bile postrani, a preko kojih izvode naročito važni vazdušni putevi, postale su politički važne. To važi, naprimer, za Irak — čiji je aerodrom Basra velika vazдушna raskrsnica, ili Dakar — preko koga vodi iz Afrike najkraći put preko Atlantika. U tom smislu su naročito važna zemljišna područja oko oba pola Zemljine kugle. Preko Severnog Pola vodi najkraći vazdušni put iz Severne Evrope u Severnu Ameriku, a preko Južnog Pola vazдушna veza Južne Amerike sa Australijom ili Južnom Afrikom.

Predviđa se, kako kaže pisac, da će eventualni budući rat otpočeti dejstvom strategijskog vazduhoplovstva u cilju slamanja neprijateljskih centara proizvodnje, saobraćajnih čvorova i sedišta pojedinih vlada. Radijus dejstva savremenih američkih bombardera omogućuje im da takve napade protiv SSSR preduzimaju i sa domaćih aerodroma. Obezbeđenje ovih operacija vršili bi lovci, smešteni na 25–30 američkih nosača aviona koji se nalaze na svim morima.

Međutim, da bi se smanjilo vreme letenja i štednjom pogonskog goriva omogućilo što veće nošenje »korisnog tereta — bombi«, a neprijatelj preduhitrio u zadanju prvog udarca, Komanda američkog vazduhoplovstva je već u vreme mira rasporedila svoje snage na isturena vazдушna operacijska uporišta — baze. One se

protežu u krugu od Velike Britanije i Norveške preko Francuske, Zapadne Nemačke, Španije, Maroka, Tripolisa, Turske, Iraka, Formoze, Filipina, Japana, Aljaske, Grenlanda, a završavaju se na Islandu i Špicbergu.

Raspolažući sa takvom organizacijom, američko strategisko vazduhoplovstvo, po mišljenju pisca, u mogućnosti je da ma koju tačku sovjetske zemlje napadne jednovremeno sa više vazduhoplovnih baza. Nasuprot tome, sovjetsko strategisko vazduhoplovstvo, koje je izgrađeno u toku poslednjih 6 godina, praktično ima samo dva pravca naleta protiv Severoameričkog kontinenta. Prvi izvodi iz Istočnog Sibira, preko Aljaske i Kanade, protiv zapada SAD, a drugi iz Severne Rusije, preko Severnog Pola, prema velikim industrijskim centrima na severoistoku Sjedinjenih Američkih Država. Predviđajući i planirajući takve operacije, SSSR je u Istočnom Sibiru izgradio mnogobrojne aerodrome i tamo smestio specijalne jedinice u jačini od nekoliko divizija — obučene za upotrebu u Arktiku.

Pisac dalje iznosi da je tesnom saradnjom između SAD i Kanade, u cilju otklanjanja opasnosti koja bi mogla doći vazдушnim putem preko Arktika, izgrađena odbranbena zona dubine od više stotina kilometara, koja obuhvata Aljasku, Kanadu, Grenland i Špicberg. U tom pojasu ili zoni najseverniji aerodrom Tula nalazi se na Grenlandu — 77 uporednik, a takmac sa ruske strane verovatno se nalazi na Franc Jozefovoj Zemlji — 84 uporedniku. Eventualni sovjetski vazdušni napadi protiv SAD, preko Severnog Pola, imali bi da savladaju 4 zaštitna pojasa navedene zone, koji su snabdeveni svim mogućim pasivnim i aktivnim sredstvima PA odbrane.

Kao najistaknutiji pipci navedenog vazdušnog odbranbenog sistema jesu radarске stanice daleko isturene u Arktiku. One su jednovremeno vodiči za sopstveno vazduhoplovstvo i osmatrači ruskih atomskih opita u Sibiru; mada su potpuno usamljene u odnosu na ostali svet, one se, ipak nalaze u žarištu strategijskih interesa.

Pisac smatra da je anglo-egipatski spor, zbog egipatskog zahteva za povlačenje britanskih snaga iz zone Sueckog kanala, aktuelan svetsko-politički problem koji ima strategisku pozadinu. Sa čisto vojno-

¹⁾ A. L. Ratcliffe: Brennpunkte strategischen Interesses, *Wehrwissenschaftliche Rundschau*, juli 1953.

stanovišta, od interesa je samo pitanje kako bi se definitivno odlazak ili ostanak britanskih oružanih snaga u zoni Kanala odrazio u strategiskom pogledu.

Velika Britanija se ranije obavezala da će najkasnije 1956 godine u celosti povući svoje oružane snage sa teritorije Egipta. A eventualno još ranije povlačenje uslovlila je pristupanjem Egipta odbranbenoj organizaciji Bliskog Istoka i preuzimanjem tehničkog održavanja vojnih postrojenja u zoni Kanala. Međutim, nijedan od ovih uslova nije do danas ispunjen.

S obzirom na savremeno vazduhoplovstvo, po mišljenju pisca, teško se može, sa položaja na ili u zoni Kanala, sprečiti njegovo razaranje tepihom bombi. Zbog toga će izbijanjem opšteg svetskog rata Suecki kanal praktično prestati da postoji. Prema tome, snage u zoni Kanala ne stacioniraju radi njegove neposredne odbrane, već radi zaštite opštih britanskih interesa na Bliskom Istoku. Taj glavni zadatak se može rešiti i dovođenjem odgovarajućih snaga na Kipar i Maltu, kao i u vazduhoplovne baze u Severnoj Africi. Stoga, uzrok britanskoj nepopustljivosti nisu strategisko-vojni razlozi, već njega treba tražiti u nastojanju da se učvrsti poljuljani britanski prestiž u zemljama Bliskog Istoka.

Pisac zatim nastavlja sa iznošenjem činjenica da je sva Afrika u previranju i da njeno stanovništvo, bez obzira na boju kože, traži slobodu i socijalnu pravdu. U vezi s tim, u mnogim mestima »Crnog kontinenta«, umesto starih plemenskih udruženja domorodaca, došla su do izražaja nova — klasna, sa komunističkim tendencijama. Postoji mogućnost da belci u budućnosti brzo izgube Afriku, ukoliko se ne postigne sporazum i ravnopravna interesna zajednica između crne i bele rase. U Africi se nalaze najvažnije stra-

tegiske sirovine Zapadne Evrope i Amerike: uglj, bakar i 60% od sveukupne potrebe rudače uranijuma. Tu leži potencijalna i strategiska važnost Afrike, a ne u zoni Sueckog kanala.

Pisac smatra da za budućnost Jugoslovenske Azije, toga »aziskog Balkana« postoje mogućnosti: da dođe pod voćstvo Indije, ili da bude kroz »komunizam« asimiliran od Kine, ili najzad da Zapad te zemlje »politički« i ekonomski tako uzdigne da postanu sposobne da same brane svoju nezavisnost i slobodu. Ako bi taj zemljišni prostor došao u uticajnu sferu Moskve i Pekinga, to bi se negativno odrazilo na sigurnost Indije, Indonezije i Australije. Prema tome, ne Laos ili Vijetnam, već Južna Azija kao celina, nalazi se u centru žarišta strategiskih interesa.

Pisac na kraju ističe da Panamski kanal omogućuje Americi da brzo prenosi težište svoje ratne mornarice sa Pacifika na Atlantik i obratno, prema konkretnoj potrebi. U jednom budućem ratu u kome rešavajuće poprište ne mora biti u Evropi, Panamski kanal će sa velikom verovatnoćom biti od odsudne strategiske važnosti.

*

Kroz ceo članak se govori samo o vojnim i materijalnim činjenicama koje daju strategisku važnost izvesnim prostranstvima Zemljine kugle, kao i o potrebi da se njima gospodari. U vezi s tim, govori se i o opasnosti koja dolazi od previranja i slobodarskih stremjenja kolonijalno porobljenih naroda Afrike i Azije. Međutim, ništa se ne govori o moralnoj opravdanosti borbe porobljenih, izrabljivanih i, u punoj kulturno-materijalnoj zaostalosti, ostavljenih naroda.

S. K.

Major P. Martel: POKRETLJIVOST I VATRENA MOĆ¹⁾

U svom članku pod gornjim naslovom, pisac tretira pitanje pokretljivosti i vatrene moći i ističe da je pokretljivost bila važan faktor po uspešno vođenje operacija još i pre Drugog svetskog rata; ona

je oduvek smatrana za jedan od glavnih načela ratovanja. Međutim, po najnovijim shvatanjima, pokretljivost ne predstavlja poseban princip, već je zamenjena terminima kao što su gipkost i elastičnost i čini sastavni deo principa koncentracije snaga. Sasvim je jasno, kaže pisac, da se koncentracija može ostvariti samo pod uslovom da trupe izvrše odgovarajuće po-

¹⁾ Mobility and Fire Power, by Major P. Martel, *Military Review*, oktobar 1953 (preštampano iz *Canadian Army Journal*).

krete, iz čega proizlazi da je koncentracija krajnji rezultat pokretljivosti.

Pisac naglašava da brzina i pokretljivost nisu sinonimi jedne iste stvari. Pokretljivost predstavlja relativan pojam i definiše se odnosom između sposobnosti komandanata dveju suprotnih strana da vrše pokrete svojim trupama. Ovo ne treba shvatiti sasvim kruto. Razumljivo je da jedinica, koja raspolaže motornim vozilima i koja je izvršila nekoliko brzih pokreta, može biti tučena od neke druge jedinice koja se kreće peške, ali koja je uspjela da povoljno koncentriše svoje snage. Iz ovoga proizlazi da je pokretljivost relativan pojam i predstavlja sposobnost u vršenju pokreta trupom, ne samo brzo — u apstraktnom pogledu — već brže u odnosu na neprijatelja — u pravcu određenog objekta.

Sušтина pokretljivosti. — Po mišljenju pisca, pokretljivost je uslovljena sa ova četiri faktora: izvidanjem, radom štaba, umešnim komandovanjem i slobodom pokreta. Dok je značaj izvidanja i rada štaba dobro poznat, umešno komandovanje, u odnosu na pokretljivost, teže je definisati. Ono se, uglavnom, zasniva na sposobnosti u donošenju pravilnih odluka na osnovu nepotpunih podataka o neprijatelju; u brzom odlučivanju u situacijama kada obično plašljivi ljudi duže oklevaju; u postavljanju celishodnih zadataka i najzad, u neprekidnom vođenju brige za sigurnost svojih jedinica. Pritom je kod umešnog komandovanja najvažniji izbor ciljeva, kako bi se sopstvene snage upotrebile pre no što neprijatelj uspe da preduzme ma kakve efikasnije mere.

Sloboda kretanja je takođe izraz pokretljivosti, ali joj se često poklanja nedovoljna pažnja. Pokreti trupa nisu dovoljni, već treba snabdevati i samu komoru. Naprimjer, američka divizija ima oko 3.200 vozila koja su vezana za puteve. Ona se mogu kretati i van puteva ali znatno manjom brzinom. Da bi divizija mogla uspešno da izvršava svoje zadatke, ova vozila treba stalno i uredno da je snabdevaju svima potrebama.

Vazдушna nadmoćnost. — Za vojsku koja ne razpolaze vazдушnom nadmoćnošću kretanje putevima je jako otežano, a u izvesnim slučajevima čak i nemoguće.

Saveznici su 1945 imali potpunu vazдушnu nadmoćnost na bojištu i njegovim prilazima; međutim, prema mišljenju pisca, u budućem ratu to više neće biti slu-

čaj. Upotreba savremenih ratnih sredstava kao i neprijateljsko svestrano dejstvo iz vazduha smanjuju pokretljivost, a da bi se ona povećala, potrebno je da komunikacije budu slobodne.

Nove koncepcije. — Kretanje se vekovima vršilo peške i često naočigled neprijatelja. Međutim, upotreba vatrenih sredstava je uslovlila pronalaženje novih metoda kojima se težilo da se manevar omogući i pod izmenjenim okolnostima. Ne baš tako davno, jačina jedne armije se izražavala samo brojem ljudi i, mesto jedne zemlje, na međunarodnom planu, zavisilo je od broja sablji. Međutim, pojava baruta i njegov razvoj, kao i industrijska revolucija, izmenili su stanje i mašina je počela da dobija sve veći značaj. U toku ovog veka, zbog velikog broja vatrene sredstava, mogućnosti za vođenje uspešnih ofanzivnih operacija bile su jako smanjene. Artiljeriji je palo u zadatak da tome nađe leka. Počev od Napoleona, artiljerija je često korišćena u cilju stvaranja prolaza u borbenom poretku neprijatelja, kako bi se pešadiji omogućilo dalje napredovanje. Ovaj metod je bio upotrebljavan u oba svetska rata, ali je ipak retko kada omogućavao *proboj*, koji predstavlja važan preuslov za manevarski rat. Branilac je ipak imao dovoljno vremena da zatvori prolaze i da napadaču onemogući razvijanje daljeg uspeha. Ovo važi i u slučaju kada napadu prethodi bombardovanje iz vazduha.

Tenk je jedno od poslednjih borbenih sredstava kojima se težilo da se onemogući dejstvo izvesnog broja neprijateljskih vatrene sredstava i time ponovo uspostavi pokretljivost. Nemci su ga upotrebili u sadejstvu sa taktičkom avijacijom, a u Poljskoj i Severnoj Francuskoj postigli su značajne rezultate. Međutim, nešto kasnije, u operacijama koje su vođene u Africi i na Istočnom frontu, preimućstvo koje su imali Nemci, bilo je poremećeno. Dokazalo se da duboki prodori, ipak, ne znače neminovno povlačenje za branioca.

Pisac dalje ističe razvoj vazduhoplovstva koji nam je dobro poznat, te se stoga nećemo na njemu zadržavati. Pri ovome naglašava da je kao transportno sredstvo, avion, kao i helikopter, još uvek takoreći u povelju.

Savremeni transport. — Dok je ranije pokret trupa bio ograničen otstojanjem koje čovek ili konj mogu da pređu a da pritom još uvek budu sposobni za

borbu, dotle je upotrebom željeznica brzina strategiskog manevra i operacija uopšte bila znatno povećana; s druge strane, usled povećane vatrene moći, taktički pokreti su bili ograničeni. Mada je bilo moguće da se pokret vrši jačim snagama, ipak je kraj željezničke pruge smatran za granicu i rezultat je bio smanjenje brzine operacija.

Armije danas tretiraju motorna vozila na isti način kao i ranije željeznicu, tj. kao sredstvo za brzo prebacivanje njihovog ljudstva i materijala. Zbog povećane lakoće transportovanja, one su u isto vreme povećale i količinu potrebnih borbenih sredstava jedinica na frontu. Rezultat svega toga je bio da su, 1945, armije bile vezane za puteve, u istoj meri kao i 1918. Udarne grupacija tenkovske divizije može da vrši duboke prodore i da obilazi prepreke, ali nije u stanju da nastavi prodiranje, jer njen »rep«, sve dok se prepreke ne uklone, nije u stanju da se brzo kreće.

Savremeno naoružanje. — Sredstva i oružje koji su danas u upotrebi, samo su delimično u stanju da spreče koncentraciju neprijateljskih snaga. Artiljerija je u stanju da uznemirava i nanosi neprijatelju gubitke pre početka napada, dok je avijacija u stanju da spreči i dotur jedinicama na frontu (pisac ističe primer strategiskog bombardovanja koje su izvršili Saveznici na dan iskrcavanja u Normandiji). Taktičko vazduhoplovstvo je, kao jedan od najvažnijih zadataka, imalo da izvrši izolaciju bojišta. U početku rata to je uspeo nemačkoj avijaciji, a potom, posle postizanja nadmoćnosti u vazduhu, savezničkoj. Međutim, u svim slučajevima uspeha taktičkog vazduhoplovstva nadmoćnost u vazduhu je redovno bila propraćena lepim vremenom. Ardenska ofanziva pretstavlja školski primer u kolikoj meri neevne može nepovoljno uticati na upotrebu taktičkog vazduhoplovstva.

Važnost kopnenih operacija. — Pisac smatra da se može pretpostaviti da je, prema sovjetskom gledištu, na ishod rata od odlučujućeg značaja uspeh operacija na kopnu i da strategisko bombardovanje, mada može produžiti vođenje rata, nije u stanju da otkloni nedostatke redovnog snabdevanja. Sovjeti verovatno smatraju da bombardovanje velikih gradova nije od velike koristi, jer ponovna izgradnja svega onoga što je porušeno zahteva obimna materijalna sredstva i du-

že vremena. Ako je tačno da to pretstavlja sovjetsko gledište, kaže dalje pisac, Nemačka, koja je bila nekoliko godina intenzivno bombardovana, donekle opravdava ispravnost ovakvih shvatanja. Ona je, ustvari, bila pobeđena tek pošto su njene komunikacije za snabdevanje snaga na frontu bile uništene. Ovo bi se slagalo i sa postavkama samoga Klauzevica. Pisac je mišljenja da bi Saveznici, u jednom budućem eventualnom ratu, možda bolje učinili da koncentrišu svoje napore na sprečavanje dotura neprijateljskim jedinicama na frontu, nego na rušenje fabrika, tim pre što je poznato da se svaka ratujuća strana blagovremeno snabdeva potrebama za rat za period od nekoliko godina.

Razvoj dirigovanih projektila. — Pisac smatra da će dirigovani projektili, među ostalim važnijim borbenim sredstvima, svakako zauzeti vidno mesto u eventualnom budućem sukobu. Prema već postignutim rezultatima, oni će, verovatno, izraziti veći uticaj na način vođenja rata, kako na kopnu, tako i u vazduhu. Pri njihovoj upotrebi, vreme se uopšte ne uzima u obzir; nije potrebna ni nadmoćnost u vazduhu, kao ni ogromne investicije za izradu aerodroma i mnogih drugih uređaja za vazduhoplovstvo. Razvoj ovih projektila napreduje punom parom. Nemačka dirigovana raketna sredstva iz prošlog svetskog rata, koja su imala tonu eksploziva, smatraju se sada zastarelim. Nemci su ih upotreбили tek 1944, kada su na Zapadnom frontu potpuno izgubili nadmoćnost u vazduhu. Međutim, uzeta u celine, njihova upotreba nije postigla postavljeni cilj. Saveznici su, naprimo, samo u toku jednog većeg bombardovanja nad Nemačkom i Japanom, obično bacali veću količinu eksploziva nego što su Nemci bacili na London ukupno svim napadima projektila V-2. Pored toga, avionske bombe su bacane većom tačnošću, dok su dirigovani projektili mogli gađati samo veće ciljeve. Ali, da su Nemci uspešli ova zrna da usavrše 6 meseci ranije i da su ih upotreabili za gađanje ciljeva na prostoriji Portsmaut — Sautemton, pitanje je u kolikoj bi meri invazija Evrope uspeła.

Pisac podvlači da se o novim, savršenijim tipovima ovih zrna, danas vrlo malo zna. Međutim, poznato je da sve savremene armije ubrzano rade na tom polju i nastoje da konstruišu zrna pogodna za uspešno taktičko i strategisko bombardovanje ciljeva čiji je položaj tačno utvr-

den. Ukoliko bi se raspolagalo dovoljnim količinama dirigovanih projektila, oni bi bili pogodni za tučenje svih ciljeva, ma koje veličine, te bi se time mogao kontrolisati svaki neprijateljski pokret. Ovo takođe važi i za dotur — u cilju snabdevanja, koji bi od ovih projektila bio potpuno ugrožen.

Dirigovani projektili nameću potrebu da se način i sredstva za izviđanje i transport izmene i poboljšaju. Da bi se zrno upravilo tačno u cilj, potrebno je raspolagati detaljnijim i tačnijim podacima, kao i sredstvima za otkrivanje ciljeva raznih razmera.

Osvrćući se ukratko na budući razvoj savremenih ratnih sredstava svih vrsta (radar, televizija, itd.), pisac ističe da nije isključeno da dođe i do toga da se isplunjavaju zrna koja bi bila i osluškivana i u stanju da razlikuju — prema larmi i zvuku — vozila, topove i drugo; ili naprimjer, zrna velike brzine koja bi bila snabdevena kamerom sa infracrvenim filmom i koja bi u toku svog leta snimala neprijateljske položaje. Mada ovo sve zasada izgleda fantastično, kaže pisac, to uskoro može postati stvarnost.

Pisac podvlači da će zbog velikog dometa i tačnosti pogađanja pojedinih tehničkih borbenih sredstava — savremenih i onih koji pripadaju budućnosti — biti potrebno da borbeni poreci budu rastresitiji. Pretpostavlja se da će u jednom budućem ratu borbeno zona dostići dubinu od 150—250 km. Dok će to olakšati maskiranje, izviđanje će biti jako otežano.

I s k r s l i p r o b l e m i.— Problemi koji su već iskrslili nisu nesavladljivi, ali zahtevaju preduzimanje niza novih mera. Kao jedan od prvih zahteva, nameće se potreba da savremene armije budu nezavisne od puteva, bar na 80 do 120 km iza linije fronta. Pored toga, na liniji fronta, kao i čitavoj dubini borbene zone, treba da bude što manje ljudi i ratne opreme.

Zahtev da armije budu nezavisne od puteva postavlja se u prvom redu zbog toga što su komunikacije i mostovi veoma privlačni ciljevi. Ova nezavisnost može se postići na tri načina:

— kretanjem peške, a prednosti ovakvog kretanja su dobro poznate;

— motornim vozilima na gusenicama i najzad, upotrebom helikoptera.

Pored toga što je helikopter nezavisan od puteva, on ne ostavlja nikakve tragove na zemlji, čime neprijatelju otežava izviđanje iz vazduha. Ukoliko njegova upotreba danju bude i ograničena, noću će naći na vrlo široku primenu. Helikopter je potpuno nezavisan od oblika zemljišta i njegova će upotreba smanjiti broj ljudi namenjenih za podizanje mostova i održavanje puteva. Njegova primena u budućnosti biće naročito velika u taktičke svrhe. Može se pretpostaviti da će se negativno odraziti i na upotrebu dirigovanih projektila, jer će ih delimično lišiti njihovih privlačnih ciljeva — mostova i raskrsnica.

Na kraju svog članka, pisac pominje i potrebna vatrena sredstva za tučenje prostorije, pošto neprijatelj vrši napade u gustim talasima. Tu dolaze u obzir oruđa manje tačnosti, mada ni samu tačnost, kad god je moguće, ne treba zanemariti. Iskustvo je pokazalo da su pogodnija jevtina vatrena sredstva, koja se posle izvesnog vremena mogu odbaciti — bez ikakve opravke. Ovo smanjuje potrebno ljudstvo za njihovo održavanje, a smanjenje broja ljudstva na frontu dovodi i do smanjenja ljudstva u jedinicama za snabdevanje i to u odnosu od 2—3 puta, prema ljudstvu na frontu.

Završavajući svoj članak, pisac izvlači zaključke koji, ustvari, predstavljaju rekapitulaciju onoga što je već gore rekao, te ne postoji potreba da se to ponavlja.

*

Svojim gornjim člankom pisac uglavnom daje karakteristike fizionomije savremenog rata, odnosno rata budućnosti. U tome sklopu, pokretljivost i vatrena moć predstavljaju samo izvesne komponente, mada, neosporno, od najveće važnosti. Članak je koristan samo kao baza za razmišljanje, ali nije dovoljno konkretan da bi zahtevao dublju analizu izloženih postavki i kritički osvrt na njih. Ipak smatramo da je članak interesantan i da ga je vredelo prikazati.

T. L.

Ginter Blumentrit: OPERACIJE NOĆU I PO MAGLI¹⁾

Pisac članka bio je general bivše Nemačke vojske i svoja izlaganja bazira na ličnim iskustvima koja je stekao u toku Prvog i, naročito, Drugog svetskog rata — na raznim štabnim i komandnim dužnostima od komandira voda do komandanta armije.

Slaba vidljivost noću i po magli — počinje pisac — utiče na uobrazilju i nerve. Ako se taj uticaj pojačava glađu, zomom i borbenim uzbuđenjima, trupe neće biti daleko od pojava panike i masovne hysterije. Taj uticaj postoji i kod dobro disciplinovanih trupa. Ostoianja i objekti izgledaju uvećani, a proračuni daljina i vremena nerealni. Kulturniji narodi su udaljeni od života u prirodi, naviknuti na veštačko svetlo i zato u većoj meri podložni pomenutim uticajima. Kod lovaca, šumara i seljaka, ti uticaji dolaze manje do izražaja. Strah od mraka može biti često posledica pogrešnog vaspitanja dece kojoj se pričaju zastrašujuće priče. Noć je, ustvari, veoma prijatna i umirujuća za onoga ko je poznaje i zato je, po mišljenju pisca, neobično važno da gradsko stanovništvo izlazi u prirodu noću i upozna se sa njenim dražima.

Razumljivo je što su vojnici izbegavali noć doklegod je to bilo moguće. Naročito su se regularne trupe čuvala noćnih rizika. Manje civilizovani narodi koristili su je češće, osobito u vođenju »neregularnih« ratova. U kolonijalnim ratovima regularne trupe su često iznenadivane noćnim udarima od strane urođenika. Abisin- ci su 1896 uništili tri italijanske brigade koje su marševale noću.

Sve do 1900 godine Nemci su izbegavali noćne borbe i borbe u velikim šumama da bi sačuvali disciplinu i netaknute borbene poretke. Do promene je došlo posle Burskog i Rusko-japanskog rata, posle kojih su Britanska i Ruska vojska poboljšale obuku u noćnim dejstvima. U Nemačkoj je ova obuka poboljšana još 1906 godine. Uoči Prvog svetskog rata, u periodu od tri meseca redovne obuke, održavano je po dvanaest noćnih vežbi.

Pisac ističe da je u Prvom svetskom ratu značaj noćnih borbi porastao. U njihovoj primeni su prednjačile engleske i

francuske kolonijalne trupe, a naročito ruske, kod kojih je vršena najbolja obuka u noćnim dejstvima. Posle rata su i Nemci uveli sistematsku noćnu obuku. Ipak, i u Drugom svetskom ratu sovjetske trupe su u noćnim akcijama bile bolje od nemačkih. Maršal Timošenko je opravdano smatrao da su sovjetske trupe nadmoćnije u noćnim borbama, u velikim šumama i u bliskoj borbi i potsticao je svoje jedinice na primenu takvih dejstava da bi se izbegla nadmoćnost Nemaca u oblasti tehnike. Nemci su kroz borbu sticali potrebna iskustva i posle 1942 čak i prevazilazili Sovjete u pomenutim načinima borbe.

*

Noć, naročito svetla, vanredno je pogodna za izvođenje pokreta u okviru smelih operacija. Izvođenjem manevra pod zaštitom mraka, sposobni i odvažni komandanti umeće da postignu operativna preimuštva nad neprijateljem.

U Poljskoj, 1939, Nemci su koristili noć za nastupanje. Tenkovske i motorizovane jedinice kretale su se noću, umesto da se odmaraju i samo na taj način je postizano operativno preimuštvo nad smelim i veštijim neprijateljem koji je takođe umeo da koristi noć za izvođenje svojih dejstava. Noću je izveden veliki bočni manevar jakih motorizovanih snaga ka Varšavi, kao i nastupanje 14 armije kroz Galiciju. Bez ikakvog osvrtnja levo i desno, nemačke trupe su prodirale pravo kroz međuprostore i ujutru bi se zatekle na nekom važnom prelazu, raskršnici drumova ili železničkih pruga, daleko u pozadini zbu-njenog neprijatelja. Kretalo se maksimalnom brzinom od 6 milja (oko 10 km) na čas, u skokovima, sa zastojima koji su nekada trajali i po više časova. Da bi se obezbedilo produženje pokreta, trebalo je da se kroz neprijateljski raspored probiju najpre oklopne izvidnice, da bi se uklonile minske prepreke i popravili porušeni mostovi. U zavisnosti od situacije i energije komandanta, prodiranje noću su ponekad vršili samo delovi prethodnica ili jaki izviđački odredi, dok bi se glavne motorizovanih divizija odmarale. Osnovno je bilo da se nastupanje noću nastavi makar i sporo i sa velikim prekidima.

¹⁾ Operations in Darkness and Fog, by Guenther Blumentritt, *Military Review*, juli 1953.

Uspesi na Zapadnom frontu 1940 takođe su postizani noćnim prodorima oklopnih jedinica koji su bili olakšani odličnom drumskom mrežom. Romelova 7 »fantom« oklopna divizija nije pravila razliku između dana i noći. Smeli noćni prodori vršeni su celom divizionom, bez ikakvog obzira na neprijatelja i situaciju kod susednih jedinica, često pod dejstvom vatre koja bi dolazila sa svih strana. Tražeći krajnje napore od svojih trupa, Romel se obično sam kretao na čelu jedne od prethodnica motorizovanih kolona. U Africi je takođe koristio noć za prodore u pozadinu neprijatelja. Ostali komandanti oklopnih jedinica postupali su na sličan način. Noćni prodori u neprijateljsku pozadinu vršeni su često na dubinu od 100—150 km, bez obzira na neprijateljsko vatreno dejstvo na oba boka. Čelne jedinice bi, katkada, danima ostajale bez veze sa ostalim snagama.

Na Istočnom frontu, 1941—42, postupalo se slično, ali noćni prodori nisu bili ni tako smeli, ni duboki. Razlozi su bili u slabijim putevima koji bi pri kišnom vremenu posle dva časa postali za tenkove neprolazni. Ogromne šume i močvare pružale su Sovjetima povoljne mogućnosti za miniranje i zaprečavanje retkih komunikacija. Snabdevanje pogonskim gorivom bilo je izvanredno teško. Sovjeti su dobro poznavali svoje zemljište i noćne borbe i borili se drukčije nego Poljaci i Francuzi. Često bi nedeljama nepokolebljivo ostajali na mestu, posle prolaska nemačkih oklopnih jedinica i u sve većoj meri ugrožavali snabdevanje Nemaca, ne vodeći nikakvog računa o ugroženosti sopstvenih bokova.

Sovjeti su u Zimskoj ofanzivi 1941/42 potpuno iskoristili noć i maglu i njihove pešadijske, konjičke, skijaške i motorizovane kolone prodirale su nezadrživo preko zaleđenih i zasneženih polja, bez obzira na to što bi nemački front zaostao daleko u njihovoj pozadini. Tako su njihove jake konjičke snage uspele da se probiju u šume severozapadno od Roslavlja, dok je front bio još na reci Nari, no ovaj operativni uspeh nisu taktički dovoljno iskoristile.

Pisac naglašava da su zbog opšte slabosti nemačkih snaga i njihove nesposobnosti u 1944 za preduzimanje ofanzivnih poduhvata operativnih razmera, noći kod njih izgubile onaj operativni značaj kakav su imale prvih godina rata. Na veliko iz-

nenadjenje Nemaca, Saveznici, posle prelaska Sene, nisu ni pokušali da izvrše noćne prodore u pravcu istoka i severozapada, mada su mogli izbiti na tada još neposlednu Sigfridovu liniju, dok je delimično slomljeni nemački front bio još daleko na zapadu.

Iskustvo je pokazalo da se noć mora iskoristiti za savremene operativne pokrete, ako se žele postići veliki i brzi uspesi. U vezi s tim trupe treba obučiti za noćna dejstva i prihvatiti odgovarajući rizik. Noćna dejstva nisu prosta i hrabrost, u običnom smislu reči, nije dovoljna za njihovo izvođenje. Za uspeh je potrebna sistematska i dugotrajna obuka. Za izvođenje noćnih nastupanja treba prethodno stvoriti potrebne uslove taktičkim dejstvima. Proboj neprekidnog neprijateljskog fronta gotovo je nemoguće izvesti noćnim nastupanjem, bar ne u toku jednog dana. Pre izbijanja pred takav front treba noćna nastupanja prekinuti. U toku izvođenja bitke teško je uočiti momenat kada treba otpočeti sa noćnim prodiranjem. Često će takav momenat najbolje shvatiti odvažan komandant oklopne divizije ili korpusa, i tako olakšati intervenciju višoj komandi. To se ne može ostvariti bez izvesnog rizika. Suviše kruto rukovođenje jedinica nije preporučljivo. Za održavanje tempa u noćnom prodiranju potrebni su izdržljivost i temperament. Da bi se savladala sklonost trupa ka opreznosti, potrebno je da se komandna mesta viših komandanata nalaze neposredno iza glavnine trupa. Trupe se ne mogu oduševiti samo pismenim naređenjima.

Po mišljenju pisca, budućnost u izvođenju operacija pripašće kombinovanim oklopnim i vazdušnodessantnim dejstvima. Mogućnost takvih dejstava noću dokazana je još 1944, mada su tada desanti izvođeni samo u taktičkim okvirima. Oni će ubuduće, zajedno sa noćnim bombardovanjem, podržavati noćne prodore oklopnih jedinica u operativnim okvirima, sa skoro neograničenim tehničkim mogućnostima, jer će biti u stanju da nose sobom i tenkove. Više komande će morati da izvrše energičan zaokret u planiranju i korišćenju tehničkih mogućnosti da bi se odvojile od starih puteva i načina mišljenja. Nemci su još 1944 strahovali da će Saveznici ovladati Sigfridovom linijom i Rajnom i to kombinovanim operacijama oklopnih i desantnih jedinica, ali je tada to bilo još preuranjeno. Ubuduće to će biti moguće.

Noć će biti pretvorena u dan. Još u prošlom ratu bili su noću osvetljavani čitavi rejon — snopovima reflektora čiji bi se zraci odbijali od neba.

Razumljivo je da se svi pokreti u sopstvenoj pozadini, u vezi sa promenama položaja, pregrupisavanjem i operativnim maskiranjem, vrše noću.

Magla i dimne zavese su manje pogodno za izvođenje operacija nego noć. Tamna noć je pogodnija od guste magle. Ona zasada dovodi do zastoja operacija, bez obzira na izvesne tehničke mogućnosti za njeno savlađivanje. Mesečina pruža za pokrete oklopnih jedinica skoro iste mogućnosti kao i dan, uz nešto manju brzinu i više zastanaka. Vazdušnodesantne jedinice takođe je mogu koristiti. U tamnim noćima pokreti su mogućí, ali uz znatno smanjenu brzinu i više zastanaka. Na istoku su 1941 — 45 postizani po drumovima u tamnim noćima noćni marševi prosečne dužine od oko 20 km.

Strategiska avijacija vršila je uspešne rejдове noću i no magli još u prošlom ratu, ponekad čak i uspešnije nego danju. U buduću treba računati sa njenom još većom efikasnošću. Teškoće zimskog letenja i zaleđivanja bile su savladane još u prošlom ratu. Za neposrednu podršku noćnih prodora kopnenih snaga treba obezbediti posebnu vrstu avijacije. Naročitu pažnju treba pokloniti obuci u sadejstvu vazdušnih i kopnenih snaga, osobito u hladnim zimskim noćima. Vazdušno-kopneni noćni manevri treba da se izvode u toku više uzastopnih noći.

U okviru taktike, nastavlja dalje pisac, noć se već dugo koristi za pregrupisavanja i prebacivanja jedinica, pokrete popune i snabdevanja, pripremu napada, pokrete po samom položaju, odlepljivanje i otpušanje. Otvoreno ostaje samo pitanje mogućnosti izvođenja velikih, otsudnih bitki noću. U istoriji se mogu naći primeri takvih bitki, a u buduću će besumnje biti više prilike za njihovo izvođenje. Nemačka ofanziva, marta 1918, počela je noću u 5.00 i do 11.00 časova izvođena je po magli i pod zaštitom veštačkih dimnih zavesa. U takvim uslovima je 11 armija savladala britanske neložaje — organizovane na velikoj dubini. Za takve bitke će ubuduće biti potrebno tačno i na minute precizno planiranje sadejstva avijacije, oklopnih jedinica i masirane artiljerije. Savremeni komandanti i generalštabni oficiri moraju biti osposobljeni da iz-

vrše takvo planiranje. Rđavo planirana noćna bitka sa dalekosežnim ciljevima, osuđena je na neuspeh, a može dovesti i do panike i katastrofe. Ruši su još u Prvom svetskom ratu, naročito 1914 i 1915, češće primenjivali velike noćne bitke sa po 15—18 jurišnih talasa, ali, pošto su ih rđavo izvodili, mnoge od njih su se završile neuspešno i sa velikim gubicima. U Drugom svetskom ratu su njihove noćne bitke bile bolje pripremane. Pred Moskvom su 1941—42 4 nemačku armiju napadali skoro uvek noću i to uspešno, i osvajali zemljište.

Noć je pogodna i za izvidanje i za napade sa ograničenim ciljem (ovlađivanje nekim položajem ili rejonom). Ona će u buduću biti korišćena i za otsudne taktičke sudare većih razmera, naročito od strane napadača sa slabijom avijacijom, koji će težiti u prvom redu da iskoristi duge zimske noći. U toku invazije 1944 nije bilo velikih noćnih bitki. U kratkim junskim noćima borbe su obično bile prekidane. Saveznici su verovatno izbegavali noćne rizike zbog velike nadmoćnosti u avijaciji i tenkovima koji su danju mogli efikasnije dejstvovati.

U pogledu primene noćnih dejstava u buduću, pisac ima ovakvo mišljenje:

— Uspešna i smela noćna dejstva velikog zamaha mogu izvesti samo dobro disciplinovane i izvežbane jedinice.

— Oficiri i podoficiri moraju biti čvrsti i pouzdani.

— Dobra armija, naviknuta na uspehe, u smelim noćnim operacijama prevazići će očekivanja. Posle neuspešnih operacija nije preporučljivo preduzimati zamašna noćna dejstva, naročito ako su neuspesi usledili noću. Jedna odlična nemačka divizija koja je kod Smolenska u noćnom sukobu pretrpela neuspeh i velike gubitke, bila je za dugo vremena nesposobna za noćne borbe.

— Male i dobro sastavljene borbene grupe noću su efikasnije od velikih jedinica i smelim akcijama u pozadini iznenađenog neprijatelja obično postižu rezultate koji daleko prevazilaze njihovu stvarnu jačinu.

— Motorizovane jedinice imaju veliku prednost nad pešadiskim, jer se za vreme pokreta manje zamaraju. Šoferi se noću mogu smenjivati 2—3 puta, a ostalo ljudstvo može u toku vožnje spavati. Ranije su operativni poduhvati često ostajali bezuspešni zbog premorenosti pešadije i konjice posle dužih danonoćnih marševa.

— Oklopne divizije treba u noćnom nastupanju da koriste bar 3—4 paralelna puta jer bi kolone na 1—2 puta bile predugačke, često i po 100 km, što bi dovelo do sporih pokreta i besciljnog zamaranja. U takvom slučaju bolje je noću uputiti samo prednje odrede, a glavnine danju.

— U toku noćnih nastupanja često se nailazi na minirane puteve, porušene mostove, zapreke na putevima i protivtenkovsku vatru. Sve to znatno usporava pokret oklopnih jedinica. Praksa je pokazala da je u takvim uslovima veoma korisno ako se na čelu oklopne kolone kreće grupa od 10—12 v losipedista, sa nekoliko inženjera. Brzina takve grupe je dovoljna, a zbog nečujnog kretanja ona lakše vidi, čuje i oseti neprijatelja nego ljudstvo u motornim vozilima i motociklima, pa je zato pogodnija za zadatke izviđanja, dok se njena upotreba za borbene zadatke ne predviđa. Na slučaj da ih neprijatelj otkrije, velosipedisti se lako skidaju sa bicikla i zauzimaju zaklone. Obično se upućuju na 30 minuta pre čela kolone. Za njima sledi grupa inženjera i pešaka, sa teškim naoružanjem, protivtenkovskim topovima — sve na vozilima za kretanje van puteva — i nekoliko izviđačkih tenkova. Pozadi ove grupe kreće čelo oklopne kolone.

Sovjeti su za izviđanje i osiguranje ispred oklopnih kolona upućivali ponekad, zimi, konjičke odrede, katkada u zajednici sa skijaškim jedinicama. Takve kolone su često prelazile iznenađujuće velika otstojanja duž zaleđenih i zavejanih puteva i poljana. Njihova motorna vozila su bila osposobljena za kretanje preko snežnih predela bolje nego nemačka. Mnogi sovjetski uspehi mogu se pripisati i njihovom načinu komandovanja. Na izveštaj jednog komandanta da jedinica maršuje već treću noć uzastopno i da zato ne može stići sledećeg dana u Kalugu, sledio je odgovor da će jedinica postupiti

po naređenju, jer će, u protivnom, doći u pitanje zdravlje njenog komandanta. U toku bitke kod Moskve bilo je sa obe strane mnogo primera natčovečanskih naprezanja u toku noćnih dejstava.

*

Gledišta pisca su značajna tim više što baziraju na bogatim i raznovrsnim ličnim iskustvima. Veći deo članka razmatra noćna dejstva u oblasti operatike, naročito u okviru op rativnih manevara, u kojoj oblasti se o njima ranije relativno najmanje pisalo. Mišljenje pisca da će noćna dejstva ubuduće biti primenjivana još češće i u većem obimu, i u taktici i u operatici, nisu ni usamljena, niti bez osnove, mada postoji znatan broj skeptika, naročito u pogledu mogućnosti uspešnog izvođenja otusudnih noćnih bitki velikih razmera. Zaslužuje pažnju i njegovo gledište o važnosti sistematske obuke trupa u noćnim dejstvima. Pada u oči vezivanje perspektive noćnih dejstava, pre svega za tehničke rodove, oklopne i vazdušnodesantne jedinice i avijaciju. Improvizacije sa velosipedistima u okviru oklopnih jedinica, mogle bi svakako otpasti uvođenjem odgovarajućih izviđačkih motocikla, podešenih za nečujno kretanje.

Članak je u osnovi načelan i govori više o značaju i ulozi noćnih dejstava, nego o načinu njihove primene i njihovom izvođenju. To je, s obzirom na mesto i svrhu članka, razumljivo, no, pisac je ipak uspeo da se, ubacivanjem nekoliko vremenskih i prostornih detalja, sačuva od preterane uopštenosti i da pruži dosta konkretnu pretstavu savremenih noćnih dejstava. U članku nedostaju iskustva o noćnim dejstvima na području Balkana, koja svakako nisu bila ni mala ni beznačajna, ali sa kojima pisac, lično, verovatno ne raspolaže.

S. P.

Johanes Majer: VATROGASNA SLUŽBA I ODBRANA ZEMLJE

U svom članku pod gornjim naslovom¹⁾, pisac tretira problem organizacije vatrogasne službe u odnosu na izvesnu državnu

¹⁾ Johannes Mayer: Der Feuerschutz in der Landes verteidigung, *Wissenschaftliche Rundschau*, juli 1953.

teritoriju. Cilj te službe je da obezbedi kako mirnodopske potrebe, tako i ratni razvoj vatrogasnih jedinica u sastavu pasivne vazdušne odbrane i vojske. Pritom on iznosi iskustva iz prošlog rata, kao i predloge kako bi u izvesnim slučajevima trebalo postupiti pa da od nastalih požara

ra bude što manje štete i da vatrogasna služba — u pozadini, kao i u zahvatu operacija — što bolje djeluje.

Pisac napominje da stara izreka »ognjem i mačem«, dokazuje da je oganj — vatra, kao razarajući elemenat u ratovima izvesnih epoha, odigrao presudnu ulogu. U Srednjem veku, u Evropi je zakonima pojedinih država podmetanje vatre za vreme rata kažnjavano smrću. U Tridesetogodišnjem ratu, ratujuće strane su vršile pritisak na stanovništvo pretinjama da će na slučaj pobune vatrom uništavati stanbene objekte u naseljima i gradovima.

S naše strane ovome dodajemo da je u Landsknehtskom puku za paljenje neprijateljskih varoši i pustošenje zemlje bilo predviđeno posebno odeljenje na čijem je čelu bio *Brandmeister* — stručnjak za paljenje.

Pisac zatim iznosi da je u Prvom i Drugom svetskom ratu, pojavom bacača plamena, zapaljivih zrna i vazdušnog bombardovanja, neočekivanom grozotom u borbi došla opet do izražaja »vatra«. U borbi na život i smrt ne može se računati na Hašku konvenciju, koja ograničava upotrebu vatre — kao borbenog sredstva — i ta odredba važi samo za pobedene.

Nama pak, izgleda da pisac pri ovome misli na kažnjavanje naci-fašističkih ratnih zločinaca po završetku Drugog svetskog rata za počinjena nedela, pustošenja i zločine privremeno okupiranim zemljama. Kod tih akcija vatra je bila glavno sredstvo razaranja materijalnih dobara porobljenih naroda. Međutim, pisac zaboravlja da su nacisti zapaljivim bombama takoreći uništili gradove Varšavu i Koventri, a fašističke Musolinijeve horde u Jugoslaviji spalile i razorile 142.555 seoskih kuća u cilju odmazde i zastrašivanja naših naroda.

Pisac dalje navodi da će u budućem eventualnom ratu vatra — požar biti uglavnom primenjena za uništavanje stanbenih i radnih objekata protivnika. A sve to u cilju psihičkog i fizičkog slamanja i uništavanja naroda i smanjenja njegove volje i otpora za borbu i produkciju potrebnih sredstava za život i borbu. Požari će uglavnom nastati dejstvom neprijateljskog vazduhoplovstva, ali se mora računati da će neprijatelj nastojati da izazove požare i sabotazom.

Uspesna odbrana i zaštita od vatre — požara zahteva primenu izvesnih principa u građevinarstvu, kao i decentralizaciju u ekonomiji zemlje i veliku upotrebu vatrotalnog materijala. Od građevinskih principa najvažniji su ovi: zid na krovu zgrade da bude podešen za zaštitu od požara, a da površina između blokova stanbenih objekata bude slobodna. Ovo poslednje ne samo što sprečava širenje požara, već često znači i spas ugroženog stanovništva. Najveći deo stanbenog prostora nemačkih velikih gradova oštećen je, te pisac smatra da kod njegove obnove ili popravke treba ostaviti dosta velike slobodne površine. Pored toga, jedna od glavnih požarno-tehničkih slabosti višespratnih zgrada jesu tavani — gde se danas, u Nemačkoj, za nuždu izgrađuju stanbeni prostori. Gašenje požara koji se pojavi na tavanu zahteva intervenciju jakih vatrogasnih sredstava, ukoliko sami stanovnici ne uspeju da uguše požar u njegovom začetku.

Iz tih razloga su se u Budimpešti od 1936 godine novodi tavana morali graditi od vatrotalnog materijala, a u Parizu su stanbene zgrade, čija je visina prelazila 19 metara, deljene na posebne odvojene delove — protiv mogućnosti širenja požara.

Planovima za izgradnju pojedinih gradova treba rešiti i pitanje vode za eventualno gašenje požara, u slučaju da redovni sistem vodovoda prestane da djeluje. Ako u blizini nedostaju prirodni izvori vode, treba ih nadoknaditi veštačkim jezerima ili kaptacijom podzemnih vodenih žica.

Pisac ističe da se požari skladišta drva i drveće teško gase i u vreme mira; za vr me rata, pak, sva takva skladišta su izgorela, ukoliko se vatra nije mogla ugasiti u samom začetku, ili ako skladište nije bilo podeljeno na posebne prostorije vatrotalnim zidovima. Bilo bi potrebno da se ovakav sistem osiguranja drveta obavezno sprovede, pošto će ovaj artikal još dugo biti veoma značajan, a on predstavlja opasnost za okolinu zbog mogućnosti brzog proširenja požara.

Hydroobjekti i skladišta pogonskog materijala predstavljali su veliki mamac za vazdušne napade. Slaba strana tih objekata sastojala se u tome što je ta prostorija bila isprepletana cevima rovovima. Ratno iskustvo je pokazalo da je neprijatelj sa nekoliko pogodaka u tank-cisterne uništavao čitavo postrojenje, pošto je

izlivena zapaljena tečnost tekla kroz pomenute cevne rovove i za kratko vreme zapaljivala ceo objekat. Da bi se to sprečilo, cevne rovove treba pregrađivati zidovima ili nasipima od peska.

Iz našeg ratnog iskustva znamo da je rafinerija benzina u Bosanskom Brodu bila 1944 napadnuta iz vazduha i da je za nekoliko časova izgorela. Prilikom toga požara razvila se takva toplota da se postrojenju nije moglo prići bliže od 200 metara i da se zbog toga nije moglo ni pomišljati na neko gašenje požara.

Pisac ističe da bi rezerve pogonskog materijala trebalo čuvati u tank-cisternama ukopanim pod zemljom. Nije poznat nijedan slučaj da je u prošlom ratu makovo takvo postrojenje bilo zapaljeno.

U budućem eventualnom ratu, po mišljenju pisca, većina tvornica biće pod zemljom ili u planinama. Na prošlom svetskom kongresu podzemne tehnike govoreno je i o izgradnji podzemnih bolnica, a ne treba su čuditi ni tome što se već razmatraju uslovi izgradnje podzemnih komunikacija.

Međutim, mada su podzemni objekti izvan domašaja neprijateljskog neposrednog dejstva, oni svakako pružaju mogućnost za sabotažu i razaranja putem požara. Stoga će biti potrebna velika veština, trud i novčana sredstva, da se odvojavajući organizacijom vatrogasne službe otkloni opasnost od vatre — požara i njenog razaranja u takvim podzemnim objektima.

Pisac naglašava da su žitarice još uvek osnovno sredstvo za ishranu čovečanstva. U Drugom svetskom ratu, je propaganda — protivno mišljenju stručnjaka — proturila vest da se žitna polja na Istoku mogu zapaliti zapaljivim bombama, bacanim sa zemlje ili iz vazduha. Pisac je bio upućen na front da vidi i utvrdi stvarne takve mogućnosti. Bila su pregledana mnogobrojna mesta požara, ali nigde nije utvrđeno da je žito u polju u klasu gorelo, tj. da se vatra po gašenju požarnih bombi, dalje širila po žitnim poljima. Opasnost za žitarice nastaje onda kada su one pokošene, složene na polju u kamare i krstine, ili neovršene u snopovima, unešene u šupe i dvorišta. Zbog svega toga, u odnosu na zaštitu iz vazduha, preporučljivo je da se žito što pre i po mogućstvu u polju ovrši, a slama zdene u stogove i kamare van naseljenog mesta. Nadzemni veliki silosi danas više nisu podesna i sigurna skladišta ljudske i stočne hrane.

Pored svih hemisko-tehničkih dostignuća, voda i dalje ostaje najbolje i najsigurnije sredstvo za gašenje požara. Jedini njen nedostatak jeste što se zimi smrzava. Pokušaj gašenja vatre — požara gasovima ili puštanjem raznih hemiskih sredstava iz aviona, pokazao se neefikasnim, pošto je topao vazduh uvek sprečavao da ta sredstva padnu na mesto požara.

U prošlom ratu je vazдушna odbrana zahtevala veliki razvoj vatrogasne službe, a to će u budućnosti biti još i više. Da bi se osigurao potreban ratni razvoj vatrogasne službe, u prvom redu je neophodno normiranje — tipiziranje vatrogasnih sredstava za celu državu. Prošli rat je pokazao da je opšti nedostatak ondašnje vatrogasne službe bio taj što je veliki deo njenih vozila bio nepodesan za kretanje po svakom zemljištu i što ona nisu mogla savladivati prepreke i ruševine. Pored toga, i sami ekonomski razlozi nameću tipiziranje potrebne vatrogasne opreme jer time njena proizvodnja pojeftinjuje. Sirovine koje su potrebne za izradu cevi vatrogasnih šmrkova moraju se uvoziti i predstavljaju veliku vrednost. Materijal se brzo troši, pošto je sušenje cevi iznutra još uvek slabo i nedovoljno. Ako se želi da vatrogasna služba ispuni svoje određene zadatke u okviru odbrane zemlje, onda se ta služba — u slučaju rata — ne sme improvizovati, već mora biti mobilisana.

1939 godiš e Nemačka je raspalagala organizacijom dobrovoljnih i pozivnih vatrogasaca. No, umesto da je ta organizacija bila mobilisana, tj. ojačana, ona je bila rasturena i vatrogasci su najvećim delom bili upućeni u građansku PA pomoćnu službu — PAZ. Prve vežbe sa tim novim vatrogasnim jedinicama pokazale su da bi, da je nastupila potreba za njihovu stvarnu upotrebu već prvih dana rata, došlo do katastrofe.

Pisac naglašava da je kod pozivne — komunalne vatrogasne službe situacija danas sledeća: usled ratnih gubitaka raspolaze se malim brojem tehnički obučenih vatrogasaca; ta služba, iz više razloga, nije privlačna za pojedince i nedostaje joj podmladak. Kod dobrovoljnih vatrogasnih društava situacija je bolja; u njih je unet sportski duh i to omladinu privlači. Međutim, danas, kao i 1939 godine, Nemačkoj nedostaje jedinstvo u celokupnoj vatrogasnoj službi, pošto je dobrovoljno vatrogasno organizovano po saveznom država i pokrajinama.

U Francuskoj je vatrogasna služba u Parizu, Lionu i Marseju poverena stalnim vatrogasnim jedinicama koje su u sastavu vojske. Te jedinice predstavljaju središta obučavanja rukovodećeg podmlatka celokupne francuske vatrogasne službe. Rukovodioci pozivne — komunalne vatrogasne službe moraju biti rezervni oficiri izvesnog vatrogasnog puka.

Pisac na kraju napominje da su u Nemačkoj za vreme rata bili formirani vatrogasno-zaštitni policiski pukovi, i to zato što su mesne vatrogasne jedinice u sastavu pasivne vazdušne odbrane bile slabo pokretne. Uprkos mnogih slabosti i nedostataka, uspesi tih jedinica ne mogu se osporiti. U vezi s tim, nemačkim višim vlastima je bio učinjen predlog da se u vojsci formiraju i vatrogasno-pionirske jedinice. Naizad, iskustvo iz prošlog rata pokazuje da su, pored mesnih organizacija PAZ-a, potrebne i pokretne vatrogasne jedinice, i to ne samo za upotrebu u pozadini, već i za vatrogasnu službu, kod operativne vojske.

*

Po oslobođenju naše zemlje, 1945 godine, počelo se sa obnavljanjem u ratu porušenih gradova i podizanjem novih stanbenih naselja za trudbenike socijalističke Jugoslavije. U većim gradovima, u cilju smanjenja troškova izgradnje i iz urbanističkih razloga, na mestima porušenih zgrada podižu se nove, ali se stvaranjem novih zelenih površina uglavnom zadovoljavaju uslovi slobodnog prostora između stanbenih blokova izvesnog naseljenog mesta.

Smatramo da i kod nas treba posvetiti veliku pažnju izgradnji stručnih vatrogasnih kadrova, odgovarajućih tipiziranoj vatrogasnoj opremi, kao i mogućnostima za njeno pravilno čuvanje i podržavanje. Pri tome treba se koristiti iskustvom drugih država, naročito po pitanju jedinstvene vatrogasne službe.

S. K.

ВОЈНА БИБЛИОТЕКА — СЕРИЈА КЛАСИКА

Шлифен: **КАНА**

Изашла је из штампе „Кана“ од Шлифена, као V књига серије класика. Књига је штампана латиницом на 310 страна, са 79 скица у посебном прилогу. Цена књизи је 400 динара.

Аутор овог дела, генералфелдмаршал фон Шлифен, дугогодишњи начелник немачког Главног генералштаба пре Првог светског рата, обрадио је битку за окружење и уништење типа Кане на основу критичке анализе низа примера из Наполеонових и Молткеових ратова. Ова студија, која је корисно служила не само немачким генералима, већ и многим осталим војсковођама за планирање и извођење операција за окружење и уништење непријатеља, и данас је значајна и актуелна.