

IZ INOSTRANIH ARMIIJA

SEVEROATLANTSKI PAKT I ODBRANA EVROPE

POMORSKO VAZDUHOPLOVSTVO SNAGA ATLANTSKE ZAJEDNICE

Poznato je da američke i britanske pomorske snage u sastavu NATO-a obuhvataju tri četvrtine ukupne tonaže brodova ove organizacije. Prema tome, ovim bi snagama, uglavnom, pao u deo zadatak da u slučaju eventualnog rata vrše zaštitu savezničkog saobraćaja na širokom moru, kao i izvođenje velikih ofanzivnih operacija protiv neprijateljske obale.

Međutim, u savremenom ratu bi se pomorski desanti teško mogli zamisliti bez direktne i snažne podrške vazduhoplovstva. S druge strane, taktička podrška koju vazduhoplovstvo pruža trupama prilikom njihovog napada na obalska utvrđenja mora biti produžena po dubini, i to masivnim dejstvom na neprijateljske saobraćajne veze.

Ako bi amfibiski napad otpočeo na nekom uzanom moru — kao što je to bio slučaj prilikom iskrcavanja u Normandiji — vazдушnu podršku bi moglo pružiti kopneno vazduhoplovstvo sa aerodroma uređenih na susednoj i prijateljskoj obali. Ali, ako se desi situacija — kao što je to bio slučaj na Pacifiku — da pomorske eskadre moraju da operišu na velikom otstojanju od svojih baza, onda je potrebno da ploveći aerodromi nadoknade odsustvo kopnenih.

Ovakvi aerodromi svakako ne mogu biti svi istog značaja. Tako, naprimer, laki nosači aviona od 10.000 tona, koji nose oko 30 aviona, sasvim su dovoljni za saradnju sa razaračima, fregatama i korvetama prilikom zaštite konvoja od podmornica. Nasuprot tome, za upotrebu srednjih bombardera, a naročito bombardera sa velikim radijusom dejstva, koji bi eventualno nosili i atomske bombe, potrebni su veliki nosači aviona, koji imaju poletne staze sa dužinom do 300 m.

Američki strategiski nosači aviona. — Mornarica SAD je dobro opremljena ovom vrstom ratnih brodova koji se čas nazivaju *strategijski nosači aviona*, a čas, opet, *nosači aviona za daljnje napade*. Pored 11 nosača aviona tipa *Yorktown* i 10 tipa *Bonhomme Richard*, od 27.000 tona, koji su ušli u službu između 1943 i 1946 a svaki nosi po 82 lovačka aviona, bombardera ili aviona za torpedovanje, tu su još i 3 nosača aviona tipa *Essex* od 34.000 tona, kao i 3 tipa *Midway* od 45.000 tona, od kojih svaki nosi oko 100 aviona.

Međutim, američka mornarica forsira izgradnju nove serije nosača aviona tipa *Forrestal*, strategiskog super-nosača aviona od 60.000 tona koji ima tri poletne staze. 4 od ovih džinovskih brodova već su gotovi ili su još u gradnji, a sledećih 8 treba da budu na atomski pogon.

Na taj način američka mornarica raspolaže već sada ofanzivnom snagom od 30 nosača aviona, pomoću kojih SAD mogu staviti u akciju bilo u kom kraju sveta 3.000 aviona, od kojih nekoliko stotina bombardera mogu nositi atomske bombe.

Nosači aviona britanske mornarice su, u celini, manje težine nego američki. Dok su nosači aviona *Eagle* (završen 1951) i *Ark Royal* (skoro ušao u službu) veliki brodovi od po 37.000 tona, snabdeveni najsvršenijim uređajima koje koriste i najnoviji američki nosači, 4 nosača iz serije *Victorious* i 2 iz serije *Implacable* ne prelaze 23.000 tona, odnosno 30—32.000 tona — pod punim opterećenjem.

Britanska mornarica raspolaže i sa 12 nosača aviona lake eskadre od 14—18.000 tona, kojima treba dodati 2 nosača aviona koji pripadaju australiskoj mornarici i 1 kanadskoj. Ovi nosači aviona osetno su nadmoćniji od onih 10 lakih nosača aviona američke mornarice, a pored njih britanska mornarica raspolaže i sa

66 nosača aviona za pratnju konvoja od 12.000 tona, specijalno namenjenih za odbranu konvoja od napada podmornica, koji nose svaki po 30 do 35 aviona.

Anglosaksonska mornarica raspolaže, dakle, — ne računajući nosače aviona tipa *Forrestal* koji su još u gradnji ili projektu — sa 38 strategijskih nosača aviona, 25 nosača aviona lake eskadre i 66 nosača aviona namenjenih za pratnju konvoja, što znači ukupno 129 plovećih aerodroma koji mogu da omoguće akciju oko 7.000 aviona. Ova pomorsko-vazduhoplovna snaga biće tim efikasnija što najnovija brzina ovih strategijskih nosača aviona, koja se kreće od 30—32 čvora na čas, omogućuje ostvarenje njihove masovne koncentracije, a da se pritom koristi i prednost iznenađenja.

Francuski i holandski nosači aviona. — Francuska mornarica ne raspolaže strategijskim nosačima aviona, već samo sa 2 laka nosača aviona i to: *Arromanches*, od 14.000 tona, koji je ustupljen od strane Velike Britanije, i *La Fayette*, od 11.000 tona, koji su joj ustupile Sjedinjene Američke Države.

Najzad, treći nosač aviona, *Bois Belleau*, sličan *La Fayette*-u pozajmljen je od američke mornarice radi pojačanja francuskih pomorsko-vazduhoplovnih snaga u Indokini. Francuski budžet nije dosada dopuštao da se otpočne sa građenjem velikih ratnih brodova u francuskim brodogradilištima. Ova tri nosača aviona, koji su sada u službi francuske mornarice, suviše su malih dimenzija da bi omogućili korišćenje modernih mlaznih aviona. Konačno je donesena odluka i dat je nalog za izradu jednog novog nosača aviona od 22.000 tona čije ime još nije konačno izabrano ali koje će, verovatno, dobiti ime *Clemenceau*.

Holandska mornarica raspolaže samo jednim lakim nosačem aviona, *Karel Doorman*, od 13.000 tona, koji je ustupljen 1948 od strane Velike Britanije, a koji je sličan francuskom nosaču aviona *Arromanches*.

U krugovima NATO-a smatra se da Francuska, Holandija i druge zemlje-članice kao što su: Italija, Danska, Norveška, Grčka, Turska, Portugalija i Belgija treba, pored ostalog, da organizuju odbranu svojih teritorijalnih voda od eventualnih vazdušnih i podmorničkih napada, a u izvesnim okolnostima, trebalo bi da prime na sebe i zaštitu konvoja u svojim morima.

(*La Libre Belgique*, 1 juni 1954)

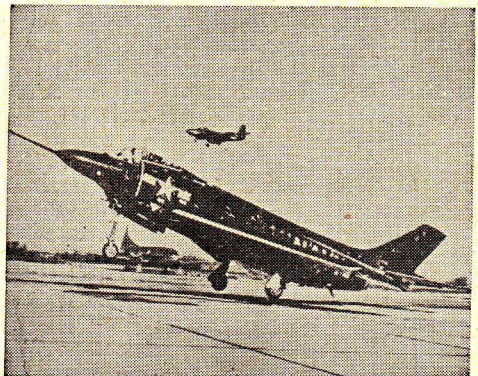
SAD I ZEMLJE AMERIČKOG KONTINENTA

RATNA MORNARICA SAD DOBILA JE NOVI LOVAČKI AVION »DEMON«

Američka ratna mornarica preuzela je prvi avion iz seriske proizvodnje dvojake namene — Makdonelov (McDonnell) *F3H-IN »DEMON«*, koji može da posluži i kao lovački avion za dejstvo po svakom vremenu i kao lovac-bombarder. Zvanični predstavnici mornarice izjavili su da je to avion za uzletanje sa nosača i da ima sasvim nova svojstva.

Duž prednje ivice povijenih krila nalaze se »krilca« koja mogu da menjaju ugao i znatno utiču na brzinu dizanja aviona, što je važno s obzirom da je raniji tip ovog aviona bio opremljen Vestinghauzovim mlaznim motorom *J40* sa mlaznicom, dok će novi tip biti opremljen sa mnogo jačim Allisonovim motorom *J71*.

Naoružanje. — Osnovno naoružanje novog lovca je mitraljez od 20 mm, vanredne brzine opaljivanja, sa velikom početnom brzinom zrna. Među-



tim, na ovaj avion mogu se postaviti i razne kombinacije raketa za gađanje ciljeva u vazduhu, tj. za vreme borbe ili presretničke akcije. Avion je opremljen i najnovijim sistemom za automatsko izračunavanje elemenata za otvaranje vatre.

Trup novog aviona je vrlo dug (oko 17,85 m), dok je raspon krila 10,5 m. Kada stoji na zemlji, avion je visok skoro 4,2 metra.

Probna letenja prototipom ovog aviona izvršena su još 1951 i otada je on bio podvrgnut mnogobrojnim ispitivanjima, između ostalog, i da li je pogodan za uzletanje sa nosača aviona.

(United States Information Service, 12 mart 1954)

GLASNOGOVORNIK ZA POTREBE PSIHOLOŠKOG RATOVANJA

Amerikanci vrše opite sa novim uređajem glasnogovornika koji je naročito izrađen za primenu u okviru *psihološkog ratovanja*. Njegov amplifikator je ugrađen u nov, solidan i lako prenosljiv sanduk i može se montirati na ma koje vozilo koje je sada u upotrebi u Armiji, ili na avion za vezu, ili tenk. — Uređaj je upotrebljiv kao celina ili po delovima, a sastoji se od 2 amplifikatora od po 250 vati, koji se mogu razdvajati odvijanjem jednog zavrtnja. Na taj način, ukoliko jedan amplifikator otkaze, ne mora se ceo uređaj slati na opravku. Aparat radi na struju jake voltaže, a može koristiti i struju generatora na vozilu. Sanduk za amplifikator ima i ugrađen sistem za prenošenje tonske trake, koja pomoću jednog prostog uređaja može ponavljati emisiju.

Smatra se da ovakva metoda odstranjuje potrebu za visokostručnim lingvistima na frontu, pošto se saopštenja mogu pripremiti u pozadini i emitovati po volji u prednjim linijama.

(Military Review, juni 1954)

RATNA TEHNIKA ARGENTINE

Novi raketni projektili. — Argentinski Aerotehnički institut, u saradnji sa Upravom vojne industrije, izvršio je uspešna opitna vazдушna gađanja raketama A3F. Prilikom ovih opita, rakete su puštane pojedinačno, u parovima i u plotunima, sa aviona IA24 *Calguin*.

Smatra se da je proizvodnja ovih projektila zadovoljila težnje argentinskih vojnih krugova koji su sebi postavili za cilj da što više uproste savremenu teoriju o vazдушnim borbama.

*

Atomski reaktori. — Zahvaljujući posedovanju potrebnih sirovina, u Argentini će moći da se izrađuju atomski reaktori — bez inostranog materijala i opreme. *Berilijum*, koji se u zemlji lako dobija, biće upotrebljen kao *moderator* (zajedno sa uranijumom) — umesto *teške vode* ili grafita, koji se primenjuju u drugim zemljama.

Zasada se predviđa da će nuklearna energija zameniti ugalj i drugo pogonsko gorivo za proizvodnju električne energije u industrijske svrhe.

(Military Review, juli 1954)

ČILE RAZVIJA SVOJE VAZDUHOPLOVSTVO

Čileansko ratno vazduhoplovstvo dobilo je školske avione T-34 *Mentor* i školske transportne avione D18S, koji su kupljeni u SAD. Na 25 aviona T-34 koji su nedavno doleteli u Čile, za sve vreme puta nalazili su se čileanski piloti.

Avion D18S je nabavljen i za vazduhoplovstvo i za mornaricu, a predviđen je za zadatke taktičke podrške i kao školski avion za vežbe u gađanju raznim oruđima. Naoružan je sa 2 mitraljeza 12 mm koji su ugrađeni u prednji deo trupa, a pored toga, pod krila se mogu smestiti 12 raketa kalibra 57 mm ili 2 bombe po 50 kg. Mornarica će ovaj avion koristiti u razne svrhe u pomorsko-vazduhoplovnim akcijama duž obale Čilea, koja ima dužinu od preko 7.000 km. D18S, između ostalog, može se upotrebiti: kao dvomotorni školski avion za obuku u navigaciji, kao transportni avion, kao izviđački za foto-snimanja i kao ambulantni avion.

(*Military Review*, juli 1954)

ZEMLJE BRITANSKE ZAJEDNICE NARODA

REZERVA DOBROVOLJACA BRITANSKE RATNE MORNARICE

Rezerva dobrovoljaca britanske ratne mornarice, ili *RNVR*, osnovana je zvanično 1903, ali njeni prvi počeci datiraju, stvarno, 30 godina ranije. Otada je bilo skoro uvek dobrovoljaca u oružanim snagama Velike Britanije. Tako su postojali dobrovoljci koji su služili kao posada na brodovima pod komandom Drejka u doba Elizabete I. Međutim, pre više vekova dobrovoljci su često bili plaćeni za svoju službu ili su prilikom stupanja na dužnost primali izvesnu sumu novca. Veliki broj onih dobrovoljaca koji su služili pod Drejkom, stupio je u službu ondašnje mornarice u nadi da će se na taj način obogatiti.

Godine 1873, Dobrovoljni artiljerci za ratnu mornaricu — tako je glasio njihov naziv — ponudili su besplatno svoje usluge. Štaviše, oni su od svog novca kupovali sebi uniformu i plaćali sve troškove, podrazumevajući tu čak i iznos svog izdržavanja na britanskim brodovima. Među njima su se nalazili finansijeri, pravnici, poslovni ljudi, prodavci pića, činovnici, pa čak i čitava jedna muzička škola iz Bristol, među čijim je pripadnicima jedan nosio titulu doktora muzike. To su bili, jednom rečju, bogataši koji su se igrali mornara i pravi mornari su ih smatrali više kao lakrdijaše. Zvanično oni su se delili na »sposobne« i »nesposobne«, ali nikada nije postojala pomisao da se oni nazovu mornarima.

Ovi Dobrovoljni artiljerci za ratnu mornaricu rasturjeni su 1891 godine. Oni su potom odlučili da formiraju privatnu mornaricu koja će pripadati samo njima i u tom su cilju kupili stare brodove od mornarice i jahte za koje su oni sami obrazovali posade. Krajem XIX veka, pred pretnjom rata sa Nemačkom, odlučeno je da se pristupi reorganizaciji zvanične mornarice, kako u pogledu ljudstva tako isto i brodova. Shvaćeno je da, ako dođe do rata, biće to pomorski rat. Godine 1903 rešeno je da se ponova formiraju Dobrovoljni artiljerci, koji su nazvani *Rezerva dobrovoljaca za ratnu mornaricu*.

Formirane su dobrovoljačke divizije u Londonu, Briktonu, Bristolu i Glazgovu, zatim u Liverpulu, i za nekoliko meseci skoro 4.000 ljudi stupilo je u ove jedinice. Novi mornari služili su na brodovima ratne mornarice.

Kada je izbio rat 1914, svi pripadnici *RNVR* spremili su se da služe u mornarici. Može se zamisliti njihovo zaprepašćenje kada su saznali da će se boriti kao obični vojnici, pripadnici Divizije ratne mornarice, na kopnu! Međutim, neki pripadnici *RNVR* bili su angažovani na ratnim brodovima i učestvovali su u pomorskim akcijama kod Anversa, Galipolja, Ostende itd., kao i u bici kod Jitlanda.

Baš u ovo doba, za vreme rata 1914, *RNVR* i mornarica počinju, u pravom smislu reči, da se fuzionišu. U vreme mobilizacije (1914), *RNVR* je brojala samo 4.198 ljudi; 1918 njeno brojno stanje iznosilo je 38.000 ljudi, ne računajući one u Diviziji ratne mornarice.

Po završetku Prvog svetskog rata nastupio je period smanjene aktivnosti na svim poljima pa i ovde. Nova uredba o *RNVR* bila je objavljena 1921, ali dugo iščekivanje rashladilo je vatrene želje aspiranata za nju i broj onih koji su se

prijavili nije dostigao očekivani broj kandidata. Rekrutovanje se poboljšalo za vreme perioda depresije, doba kada su ljudi stupali u vojsku zbog jednog para cokula, ili zbog socijalnog obezbeđenja. Drugi su se angažovali zato što su oduvek želeli da služe u mornarici, ali nisu imali ni vremena ni prilike da to i postanu.

Pretnja novog rata dovela je do toga da su se ponovili događaji iz prošlosti. Obnovljena je Rezerva dobrovoljaca ratne mornarice i dobrovoljci su navalili sa svih strana.

Kada je izbio rat 1939, iskorišćena je odmah ova RNVR koja je u to vreme brojala 8.000 ljudi. Svi su bili raspoređeni na brodove ili pomorske ustanove na kopnu i za vreme trajanja neprijateljstava RNVR je morala stalno da prekida svoja regrutovanja. U toku pet i po godina, ovi dobrovoljci činili su sastavni deo ratne mornarice. Skoro svi, počev od oficira do običnih mornara, uzeli su učešća u ponekog pomorskoj akciji.

Većinu posada u protivpodmorničkoj floti i kod minolovaca obrazovali su pripadnici RNVR ili Rezerve mornarice. Treba naročito podvući da su oni postepeno dobijali u svoje ruke sve veće brodove ratne mornarice kao: kontra-torpiljere i podmornice i da su, najzad, i za komandante ovih ratnih brodova došli oficiri iz RNVR. Po završetku Drugog svetskog rata, 80% oficira britanske mornarice bilo je iz redova Rezerve dobrovoljaca ratne mornarice.

(*La Nation Belge*, 28 maj 1954)

BRITANSKA KOMANDA BLISKOG ISTOKA Premešta se na KIPAR

Britansko Ministarstvo odbrane saopštilo je da se predviđa premeštaj zajedničkog štaba Komande kopnene vojske i vazduhoplovstva Bliskog Istoka — na Kipar i to u doglednom vremenu. Štab generala Festinga, komandanta britanskih trupa u Egiptu, koji se nalazi u Ismailiji, ovim premeštajem nije obuhvaćen. Datum izvršenja ove promene nije još objavljen.

Iz Nikozije se javlja o pripremama koje se vrše za prijem novodolazećeg štaba, povodom čega će dosadašnji štab Kiparskog garnizona uskoro napustiti svoje prebivalište i biće premešten u jedan logor koji se nalazi oko 4,5 km daleko od prestonice. Među ostalim pripremama, zapaženo je iznajmljivanje većeg broja zgrada za porodice vojnih lica.

(*Manchester Guardian*, 24 juni 1954)

FRANCUSKA I ZEMLJE BENELUKSA

RAZVOJ TONAŽE FRANCUSKE RATNE MORNARICE

Da bi francuska ratna mornarica mogla da ispuni svoje obaveze prema NATO-u, stručnjaci su procenili da bi njena tonaža morala da iznosi oko nekih 540.000 tona (od kojih bi na borbena plovna sredstva došlo oko 430.000—440.000 tona, a ostalih 100.000 bi otpalo na pomoćno brodogvlje). Tadašnji državni sekretar za mornaricu, Gavini, potvrdio je još jednom ove cifre prilikom jedne svoje izjave u januaru ove godine. Da bi ta izjava naišla na razumevanje i bila povoljno primljena, on je ove podatke propratio jednim važnim upozorenjem da je ovaj program razvoja tonaže mornarice predviđen za period od sledećih 15—20 godina.

Tonaža francuske mornarice, rekao je Gavini tom prilikom, iznosi danas samo 350.000 tona, što znači 200.000 tona manje od predviđene kvote. Sa plovnim objektima u izgradnji, kao i onima koji će mornarici biti ustupljeni od strane drugih zemalja, ova će se tonaža povećati na 450.000 tona u 1957. Od ovog datuma pa,

otprilike, do 1963, sem ako ne bi bilo nekih novih ustupanja brodova, ovaj će broj postepeno opasti na 350.000 tona, čak i ako bi se svake godine dodavala flota od 30.000 tona. Ovo iz razloga što bi tonaža dotrajalih brodova, koji se brišu sa liste, u ovom periodu umnogome prevazilazila tonažu brodova koji ulaze u službu. Pa, ipak, obnovljena i velikim delom modernizovana, ova flota će pri istoj tonaži raspolagati sa daleko većom moći nego što je to sada slučaj.

Tek posle 1963, s obzirom da će proizvodnja ponova nadmašiti gubitak, tonaža francuske ratne mornarice počće da se povećava. Pošto će svake godine 30.000 tona brodovlja izlaziti iz brodogradilišta, to će, prema predviđanjima, negde oko 1970 tonaža mornarice dostići nivo od 540.000 tona koji se smatra kao neophodan. Taj će se nivo moći održati i dalje (s obzirom da srednji rok upotrebe jednog ratnog broda iznosi, ustvari, 18 godina) tako da bi iznos od 30.000 tona pretstavljao upravo godišnji anuitet obnavljanja jedne flote od pola miliona tona. 30.000 tona, nastavio je dalje državni sekretar za mornaricu, moraju se posmatrati kao neophodan minimum koji se ne može smanjivati. Ako bi se odbio ovaj napor za sledećih nekoliko godina, to bi značilo da se Francuska odriče posedovanja mornarice koja bi imala da pomogne sprovođenje njene politike.

Uostalom, dosada se obnavljanje tonaže mornarice odvijalo normalno. Tako je, naprimer, 12 januara o. g., *Surcouf*, prototip brzog broda za pratnju konvoja, od 2.750 tona, otpočeo sa probnim vožnjama koje su, izgleda, dale zadovoljavajuće rezultate. Već šesti brod iz serije *Dupetit-Thouars*, pušten je 4 februara o. g. u more iz brodogradilišta u Brestu, a obalni minolovac *Antares* na dan 21 januara iz brodogradilišta u Šerburu. Tako isto, prvi od sedam brodova za pratnju konvoja, naručenih *off-shore*, spušten je 13 februara o. g., u prisustvu pretstavnika NATO-a, iz brodogradilišta u more.

(*Revue de défense nationale*, mart 1954)

ŠVAJCARSKA

NEDOSTATAK KADROVA ZA ŠVAJCARSKU ARMIJU

U poglavlju »Vojni departman«¹⁾ izveštaja o radu za 1953 koji je švajcarsko Federalno veće uputilo Parlamentu, provejava izvesna uznemirenost po pitanju kadrova za Švajcarsku armiju. Iako je to učinjeno dosta diskretno, ipak, u izveštaju je po ovom pitanju zauzet prilično jasan stav. Radi se, ukratko, o sledećem:

»U oblastima Švajcarske gde se pretežno govori francuski i italijanski, regrutovanje kadrova ne odgovara stvarnim potrebama vojske. Zbog toga je ponekad bilo nužno da se u jedinice ovih oblasti uključe oficiri sa pretežnim poznavanjem nemačkog jezika. Znatan broj mladića iz ovih oblasti želi da ograniči svoje vojno obrazovanje na minimum, tj. na regrutnu školu i povremene vežbe, a protivni se pohađanju izvesnih kurseva u cilju njihovog docnijeg proizvodstva u podoficirske, odnosno oficirske činove. U ovakvom svom stavu njih često podržavaju poslodavci, koji usko gledaju na stvari i koji smatraju da trenutno otsustvovanje jednog radnika ili službenika sa dužnosti ne koristi tako mnogo interesima same vojske, a nanosi prilično štete profesiji takvog lica. Tome treba dodati čitavu bujicu molbi za oslobođenje od regrutnih škola i služenja u kadru, kao i od vežbi. Potrebno je pritom potsetiti da ispunjavanje svih ovih dužnosti, uključujući tu i kurseve za podoficirske, odnosno oficirske činove, pretstavlja obavezu predviđenu zakonom. Priprema i vojna obuka zahtevaju da se regrutna škola završi u 20-toj godini, a da se vežbe povremeno izvode po jedinicama u kojima su dotična lica raspoređena, i to po godištima određenim od strane Vojnog departmana. Odgovorni organi švajcarske Konfederacije i kantonalnih vlasti primili su instrukcije da ispitaju sa naj-

¹⁾ Švajcarsko Ministarstvo odbrane.

većom pažnjom ove molbe za oslobođenje odnosno odlaganje vojnih obaveza i da po njima postupaju samo u naročito opravdanim i izuzetnim slučajevima. Ni obveznik, ni poslodavac, niti neko treće lice ne mogu da koriste pravo oslobođenja ili odlaganja od vršenja vojnih obaveza».

Da li ovu situaciju, pita se pisac ovog članka, treba pripisati trenutnoj moralnoj slabosti ili preprekama materijalne prirode? Razvoj tehnike naoružanja i ostale vojne opreme zadao je težak udarac, u to ne treba ni sumnjati tvrdi pisac, sistemu služenja vojne obaveze u Švajcarskoj. Da bi se danas obučio i formirao vojnik, podoficir ili oficir potrebno je, približno, dva puta više vremena nego pre četvrt veka. Građanin-obveznik mora sada da posveti prilično vremena vojnoj obavezi.

Zbog svojih osobenosti, kao i sprovođenja ekonomičnosti, vojne obaveze su postale vrlo teške. Nije li, prema tome, donekle, prirodno što ih mnogi mladići žele da izbegnu. Dugi periodi vojničke obuke kroz koje treba proći da bi se stekao poručnički čin mogu da dovedu u pitanje početak izvesne karijere u građanstvu. Oni prekidaju univerzitetske studije i nanose im štetu. Da bi se prebrodile ove teškoće i da bi se odgovorilo ovim dužnostima potrebno je mnogo građanske svesti i samopregora.

Dalje, primiti komandovanje četom, odnosno bataljonom, znači primiti na sebe, van redovnog zanimanja u građanstvu, jednu dužnost koju čitave gomile hartije i akata, odnosno jedna glomazna administracija, čine naročito tegobnom.

Iz objektivnih razloga je regrutovanje kadrova postalo složenije nego što je bilo ranije. Na taj način se u Švajcarskoj pojavio komplikovan problem, čije rešavanje nije tako jednostavno. No, bez obzira na to treba priznati da postoji suviše velik broj molbi za oslobođenje od vojnih škola i vežbi. Ali, tu postoje, ako se tako mogu nazvati, i olakšavajuće okolnosti. Zadaci i obaveze industrije u Švajcarskoj nisu iste kao ranije. Pojedine specijalnosti su jako napredovale. Izvršenje nekih važnih porudžbina, na kojima radi čitav jedan atelje, može biti otežano odsustvovanjem jednog jedinog tehničara, pa čak i jednog radnika — specijaliste.

Izgleda da vojnim vlastima nedostaje ponekad razumevanje za izvesne potrebe građanskog života. Ozbiljni poslodavci, čiji patriotizam ne dolazi uopšte u pitanje, žale se povremeno na to. Ipak, mora se priznati da je Federalno veće u pravu kada zahteva da bi Armija trebalo da odobrava ova oslobađanja od službe samo u izuzetnim slučajevima. Postupati drukčije značilo bi dezorganizovati obuku u vojsci, odnosno učiniti je, delimično, uzaludnom. Potrebna je kolektivna disciplina. Samo pod tim uslovom Švajcarska će moći da organizuje svoju odbranu i da se suprotstavi svakome ko pokuša da nasrne na njenu teritoriju, odnosno da ugrozi njenu nezavisnost.

Postavlja se pitanje da li je volja za odbranom zemlje popustila ili ne? Pisac smatra da ta volja kod Švajcaraca nije ni najmanje oslabila. Postoje, ipak, izvesne činjenice koje ne treba zanemariti: najnoviji razvoj vojne nauke, pronalazak atomskih oruđa, razlika koja postoji između Švajcarske armije i armija drugih velikih sila koje raspolazu oklopnim divizionima, strategiskim i taktičkim vazduhoplovstvom, ogromnim koncentracijama artiljerije, sve je to, donekle, psihološki uticalo na pojedine moralno slabije ljude.

Kao što se vidi, uzroci teškoća na koje ukazuje Federalno veće različiti su. Zbog tih uzroka, u isti mah i materijalne i psihološke prirode, teško je zadovoljiti sve veće potrebe vojske i građanskog života. Ne treba se ustručavati da se stvarnosti pogleda u oči. Ali, postoji još jedna druga stvarnost kojoj takođe treba pogledati u oči: ako Armiji ne polazi za rukom da regrutuje potrebne kadrove u svim oblastima zemlje i ako se molbe za oslobođenje od vojne obaveze, iz razloga ličnog komoditeta, budu i dalje nagomilavale, postaće nemoguće da se ozbiljno shvati želja za odbranom koju Švajcarci stalno i sa toliko gordosti ponavljaju; to će se razumeti kao obično i prazno deklamovanje na koje se niko neće prevariti, ni u Švajcarskoj, a pogotovu ne u inostranstvu.

NORVEŠKA

POVEĆANJE KONJSKOG TRANSPORTA U NORVEŠKIM ORUŽANIM SNAGAMA

Posle više godina postepenog opadanja vojne korisnosti konja, specifičnost karaktera zemljišta u Norveškoj počela je da nameće potrebu njihovog ponovnog korišćenja u oružanim snagama. Ovo su naročito uslovlili planinski teren i veliki snegovi.

U toku zimskih manevara i vežbi koje su bile održane u Norveškoj, došlo se do zaključka da su normalna sredstva i transportni materijal koje upotrebljavaju ostale zemlje Organizacije Severoatlantskog pakta suviše teški i glomazni za norveške puteve i tamošnje zimske uslove. Kada su manevri otpočeli, sneg je u Oslu bio izuzetno veliki, što se tamo dešava jednom u 6—7 godina. Međutim, s druge strane, ovo je imalo tu prednost što je omogućilo isprobavanje opreme i ljudi — pod najtežim uslovima zimskog ratovanja.

Stoga je norveško Ministarstvo odbrane dalo instrukcije po kojima će se broj konja koji se sada nalaze u oružanim snagama udvostručiti. Te instrukcije su uslovile promenu formacije, tako da su sad uključene i transportne čete sa konjskom zapregom. Sve u svemu, predviđa se da će norveške oružane snage upotrebiti 8.000 konja, kojima će se popuniti 126 pomenutih četa.

Ove promene u formaciji oružanih snaga biće izvršene ovakvim sistemom: Armija će kupiti konje i daće ih na održavanje i smeštaj kod seljaka i farmera, kojima će plaćati po 400 norveških kruna (približno oko 18.000 dinara) godišnje za negu i ishranu konja, a moći će ih upotrebljavati za domaće potrebe.

Svake dve godine konji će biti sakupljeni na vojnim vežbama i manevrima.

Norveški vojnici se pozivaju na vežbu jednom u 3 godine, ali, kao što je rekao predstavnik Ministarstva odbrane, ljudima se plaća samo za vreme dok su na vežbi; dok se za konje plaća i kada su na selu.

Norveško iskustvo i shvatanje potrebe oživljavanja konjskog transporta slično je grčkome, pošto se i u toj zemlji na planinskom zemljištu ne mogu upotrebiti savremena transportna sredstva. Međutim, karakteristično je da je i u Velikoj Britaniji došlo do potrebe za povećanjem konjskog transporta, što se već odrazilo na izvesnim vežbama i manevrima.

(New York Herald Tribune, 1 april 1954)

ŠVEDSKA

ŠVEDSKA NE ŽELI DA KAPITULIRA PRED HIDROGENSKOM BOMBOM

Shvatajući činjenicu da pojam *totalnog rata* zahteva i totalnu odbranbenu gotovost, švedska vlada i švedski Generalštab preduzeli su energične mere protiv svakog »atomskog defetizma« koji bi se mogao pojaviti u krugovima Armije ili civilnog stanovništva. Zaključak koji je donet u opštinskom odboru jednog poznatog grada u Britaniji, da treba prestati sa ovim merama protivvazdušne zaštite — pošto one u doba hidrogenske bombe nemaju nikakvog smisla — u Švedskoj nije naišao ni na kakav odjek.

Nasuprot tome, Šveđani su revidirali celokupan svoj sistem zaštite iz vazduha, baš u vezi nove opasnosti od hidrogenske bombe.

Tačno je da Švedska, sa svojim malobrojnim stanovništvom i gradovima koji su sazidani na granitu, ima bolje *prirodne* uslove za efikasnu zaštitu iz vazduha no Engleska i druge zapadnoevropske industrijske zemlje. No, s druge strane, ona je u geografskom pogledu izloženija i mora svoju vazдушnu odbranu prilagoditi

ograničenim mogućnostima zemlje sa stanovništvom od svega 7 miliona ljudi. Švedska, naprimjer, još ne raspolaže »raketama-robotima« tipa američkog dirigovanog projekta *Nike-a*, mada radi i na usavršavanju ovakvih oruđa. Međutim, nešto što ima daleko veći značaj od praktičnih mera zaštite od hidrogenske bombe jeste *psihološka priprema*. Ona u Švedskoj proizlazi iz napora vojnih i civilnih vlasti da ubede stanovništvo da jedno atomsko bombardovanje ne znači istovremeno i propast sveta. Na taj način, eventualnom agresoru se izmiče nada da bi Šveđane mogao zastrašiti pretnjama u vezi sredstava za masovno razaranja i uništavanje.

Švedski ministar Erlander nije pred Parlamentom krio svoj skepticizam u pogledu rezultata napora za zabranu atomskog oružja. On je na jednu interpelaciju da li se vlada slaže sa eventualnom međunarodnom zabranom pomenutog oružja odgovorio potvrdno, ali uslovljavajući to postojanjem efikasne kontrole da će takva zabrana biti stvarno i sprovedena. Pritom je naglasio da, ukoliko bi se pojavila opasnost od atomskog bombardovanja, ona niukoliko neće sprečiti Švedsku da do krajnjih granica pruži otpor za odbranu svoje slobode i nezavisnosti.

Erlander je pomenio i sredstva koja Švedska predviđa za svoju odbranu i koja se sastoje: — delimično u borbama sa protivničkim avionima koji nose atomske bombe, a delimično u ograničavanju razornog dejstva od atomskih pogodaka. Prvi zadatak spada u delokrug najsavremenijih lovačkih aviona, a drugi u delokrug raznih organizacija i vojnih ustanova i komandi koje još za vreme mira pripremaju evakuaciju celokupnog civilnog stanovništva i koje su obučene za službu u masovnim skloništima, kao i ostalim skloništima protiv vazdušnog napada, uključujući i ona za zaštitu od radioaktivnog zračenja.

Program evakuacije celokupnog stanovništva predviđa preseljenje 3 miliona ljudi iz oko 100 većih, srednjih i manjih gradova.

Prošle godine su već održane uspešne vežbe u evakuaciji, koje je izvodila i kontrolisala specijalna organizacija za evakuaciju jačine 130.000 ljudi i žena. Sva ona lica koja se bave poslovima važnim za ratnu proizvodnju ostaju na svojim mestima, ali su za njih predviđena skloništa koja treba da ih zaštite i od hidrogenske bombe; ova skloništa obično se nalaze nedaleko od pomenutih radnih mesta. Ovde treba pre svega istaći velika masovna skloništa za zaštitu od vazdušnog napada, koja su građena probijanjem ogromnih blokova stena u Štokholmu, Geteborgu i drugim gradovima. Ona su sigurna čak i protiv punih pogodaka. Takvih skloništa zasada ima 11.

Pored iznetog, švedski Generalštab je izdao jednu brošuru o dejstvu i zaštiti od hidrogenske bombe. Ne bez žaoke uperene protiv dnevne štampe i njenih senzacionalnih izveštaja koje Generalštab smatra preteranim, brošura čvrsto zaustupa stanovite da, čak i u odnosu na hidrogensku bombu, nema razloga za nekim osećanjem beznadežnosti i obeshrabrenja. U štampi se često preteruje sa opisima dejstva i opasnosti od radioaktivnog zračenja. Opekotine japanskih ribara, prilikom nedavnih opita u Pacifiku, proizilaze iz sticaja raznih nepovoljnih okolnosti, kao što su stvor tla na mestu eksplozije, pravac vetra itd.; prema tome, ta iskustva se ne mogu uopštiti. U odnosu na sam krater bombe, radioaktivno dejstvo na tom mestu popušta takvom brzinom da čovek može tu da dođe već nekoliko časova posle eksplozije. Normalna skloništa protiv napada iz vazduha pružala su i dovoljnu zaštitu od radioaktivnog zračenja u toku eksplozije.

U pomenutoj brošuri se kaže da je za Švedsku najvažnije da izgradi takvu civilnu, vojnu, privrednu i psihološku spremnost i gotovost, da bi svaki eventualni napad, ma kakav cilj imao, pretstavljao za protivnika skupocen i dugotrajan poduhvat. Pored toga, u toj iscrpnoj brošuri koja je pisana primerno ozbiljnim stilom i tonom, napominje se da se namirnice mogu dovoljno zaštititi od reaktivne prašine već samim zavijanjem u hartiju, a da se posle 24 časa radioaktivno dejstvo u neposrednoj blizini kratera bombe smanjuje na 2% od početnog.

Najzad, pridaje se velika važnost rasturanju ljudstva i materijala na veliku površinu i daljoj izgradnji atomskih skloništa, kao i podzemnih hangara za avione. Jedna od najvažnijih preporuka u brošuri glasi: »Ukoliko se životno važne funkcije i uređaji budu više održavali u ispravnom stanju, utoliko će se eventualan napad manje isplatiti«.

(Die Tat, 2 juni 1954)

DALEKI ISTOK

NEKI PODACI O ORUŽANIM SNAGAMA KINE

Jedan od poznatih francuskih dnevnih listova doneo je krajem maja o. g. članak pod gornjim naslovom. Zbog uloge današnje Kine na međunarodnoj areni, kao i zbog interesantnosti članka sa vojničkog gledišta, donosimo ga u izvodu.

Kina je vekovima bila jedna od najvećih svetskih sila i zato se ne treba iznenaditi što ona, prema popisu izvršenom nedavno od strane današnjih vlasti, broji oko 600 miliona stanovnika (ne računajući Kineze koji su otišli u priobalne zemlje Pacifika). Međutim, zadnjih 150 godina, zapravo izumiranjem njene poslednje dinastije krajem XVIII veka, nemajući jedno stabilno državno uređenje, značaj Kine kao sile je opao i usled toga je ona pretstavljala izvesno vreme negativan činitelj u svetskoj ravnoteži snaga. Danas je Kina organizovana sila koja raspolaže sa snažnim vojnim potencijalom i kao takva igra vidnu ulogu na sceni međunarodne politike.

Korejski rat. Kineska vojna sila nije se još mogla upoznati prilikom pobede Mao Ce Tungovih snaga u Kini. U novembru 1950, kada su »kineski dobrovoljci« prešli reku Jalu, Kineska armija je raspolagala skoro samo automatskim oruđem i lakim bacačima, dok su joj oklopne jedinice i vazduhoplovstvo potpuno nedostajali. O nekoj organizaciji i standardizaciji nije se moglo mnogo govoriti. Jednom rečju, Kineska armija je tada raspolagala oružjem otetim od Japanaca ili Čang Kaj Šeka. Ne raspolažući vatrenom moći ni sposobnošću manevrovanja, Lin Pjao je u Koreji primenio takvu taktiku napada kod koje je brojna nadmoćnost Kineske armije igrala važniju ulogu od njene tehničke moći.

Pretrpljeni gubici na reci Jalu i snažan otpor koji su pružile snage pod komandom Ridžveja i Van Flita, nalagali su krajem zime 1951/52 izmenu taktike Kineske armije. Već u jesen 1950, jednim kinesko-sovjetskim sporazumom, otpočelo se sa modernizovanjem Kineske armije sovjetskim materijalom. Uprkos Mao Ce Tungovoj želji za nezavisnošću, on je bio primoran da zatraži pomoć od Moskve, a ovoj je iz poznatih razloga to davanje pomoći išlo u prilog. Međutim, mogućnosti snabdevanja (ograničene praktično na Transibirsku železnicu) nisu dopuštale dotur potrebnih količina materijala. I zato je u to vreme Malik uputio poziv za pregovore, kako bi usporio ritam operacija u Koreji.

Modernizovanje ove Armije postignuto je na taj način što se lako naoružanje proizvodilo u Kini (u fabrikama oružja u Mukdenu, Čungkingu i Hongkongu), dok teško naoružanje i prevozna sredstva dolaze iz SSSR-a. Svaka divizija raspolaže sa 18 bestrajnih topova 57 mm, 12 haubica 70 mm, 12 bacača 120 mm, 54 ba-zuke, 24 topa 75 ili 76 mm i 12 PA topova 37 ili 40 mm, tako da je njena vatrena moć jednaka moći sovjetske divizije. Pored toga, Kinezi, kao i Rusi, raspolažu znatnim brojem samostalnih artiljerijskih i oklopnih divizija, kao i službom snabdevanja i transporta.

Ovo ne sprečava kinesku komandu da nastavi i dalje sa upotrebom i usavršavanjem »radničkih bataljona«. Ova komanda, koja se takođe formirala za vreme Korejskog rata, pretstavlja jedan izvanredno solidan kolektiv.

Što se tiče vazduhoplovstva, ono obuhvata 850 mlaznih lovaca, od kojih su 650 tipa Mig-15, 100 mlaznih bombardera IL-28, jednu eskadrilu za atomsko bombardovanje sovjetskog tipa TU-4 i oko 1.900 raznih drugih aparata rasporede-

nih u grupe. Potrebno je podvući da je ova vazдушna snaga hendikepirana nedostatkom goriva, s obzirom da se ono mora doturati Transibirskom železnicom.

Kinezi su završili rat u Koreji sa 50 modernih pešadiskih divizija, većim brojem artiljerijskih i 2 oklopne divizije. Ovo samo na Korejskom frontu. Američka komanda je zvanično procenila vatrenu moć jedne kineske pešadiske divizije na 60% u odnosu na američku pešadisku diviziju. Imajući u vidu brojno stanje jedne i druge, može se zaključiti da je njihova vatrena moć skoro izjednačena.

Regularna Kineska armija u jačini od 2,500.000 ljudi (800 hiljada u Koreji i 1,700.000 u Kini), potpomognuta je sa 700.000 ljudi trupa bezbednosti sa zadatkom zaštite pozadine, koji su raspoređeni u divizije *Kung An*.

Ustvari, za Kineze se ne postavlja pitanje gde da nađu izvor ljudstva (oni ga imaju koliko hoće), već gde da nađu potrebnu modernu opremu. Pritom se moraju uzeti u razmatranje i politički momenti s obzirom da, prema današnjim mogućnostima kineske industrije, teško naoružanje i avione mogu dobiti jedino iz SSSR-a. Nedavni ugovor između Mao Ce Tunga i Maljenkova predviđa isporuku 2.000 mlaznih aviona do kraja 1955, kao i teškog materijala potrebnog za modernizovanje jedinica bezbednosti *Kung An*, odnosno za formiranje skladišta. Krajem 1955, Mao Ce Tung će raspolagati sa 170 divizija solidno opremljenih i sa 3.500 mlaznih aviona. Ovome treba još dodati 35 ruskih divizija stacioniranih u Istočnom Sibiru i 4.500 aviona baziranih u Sibiru i Mandžuriji.

Industrijalizacija. — Među ciljevima Mao Ce Tungove vlade industrijalizacija zauzima jedno od glavnih mesta, jer je njegov režim postavio sebi zadatak da od Kine stvori ne samo snažnu industrisku zemlju već i veliku vojničku silu. Ovaj cilj moći će se dostići postepeno i u srazmeri sa poboljšanjem komunikacijskih veza sa SSSR-om.

Transibirska železnica može sada da preveze 14 miliona tona robe godišnje. To je, svakako, nedovoljno. Krajem 1955 treba da proradi jedna nova linija koja će spajati Ulan Bator sa Pekingom, dok se na kraju 1956 očekuje da jedna važna linija, preko cele Azije, iziđe na Čungking, polaznu tačku za plovidbu na Jangcekjangu. Toga dana struktura samog Aziskog kontinenta biće iz osnova izmenjena, i to utoliko pre što sve ono što se događa u Kini ne može da ostane bez reperkusija na ostalu Aziju, gde poboljšanje životnih uslova ljudskih masa zavisi direktno od tehničke opreme i ekonomske pomoći.

Postavlja se pitanje da li je SSSR jedina sila koja može da pomogne Kinu u njenoj borbi za industrijalizaciju. To je više problem međunarodne politike nego tehničke saradnje. Ukoliko Kina bude i dalje neprijateljski tretirana od strane zapadnih sila, utoliko će ona pojačavati svoje veze sa Moskvom. Međutim, ukoliko se zapadne sile pokažu spremne da joj pomognu, odričući se pritom svoje »računice«, utoliko će Mao Ce Tung igrati više ulogu aziskog lidera i manje će zavisiti od Kremļa.

Trebalo bi biti naivan ili slep pa poverovati da Kina sa voljom prihvata tu zavisnost i tešnje povezivanje sa SSSR-om, jer je poznata stvar da, ukoliko bi se ekonomske i vojničke veze pojačavale, utoliko bi slabila politička nezavisnost Kine. Velika Britanija je to već shvatila. Ostaje da se vidi da li će ona moći da utiče na ostale svoje saveznike da i oni to prihvate. Bez obzira na to, činjenica je da u Aziji postoji jedna nova sila koja je svojom već sada ostvarenom vojničkom premoći i ekonomskim naporom postala važan faktor na Aziskom kontinentu o kome se otsada mora voditi računa.

V. H.