

Контраадмирал **БОГДАН ПЕЦОТИЋ**

ЗНАЧАЈ МОРА И УЛОГА МОРНАРИЦЕ У САВРЕМЕНИМ УСЛОВИМА

Три су основна, веома крупна фактора који одређују важност мора, а тиме и улогу морнарице у савременим условима, а то су:

- економичност, ефикасност и, у одређеним условима, незаменљивост поморског транспорта било којим другим;
- потреба превозења огромних количина разних материјала преко мора, неопходних за функционисање привреде и живот људи готово свих развијених држава и
- могућност извршења напада и преношења ратних дејстава преко мора на територију коју држи противник.

Код оцјењивања важности првог фактора треба, прије свега, имати у виду два основна момента и то: вриједност корисног терета који неко превозно средство може да понесе и, друго, степен економског искоришћавања погонске енергије на различитим транспортним средствима. Ево шта у том погледу показују упоређења. За превоз једне тоне терета авионом потребно је, просјечно, ангажовати 4 тоне тежине самог авиона. За превоз терета исто толике тежине возом, на тежину самог воза отпада 830 кг, камионом 624 кг, а бродом само 400 кг. У погледу економског искоришћавања погонске енергије, разлике су још у падљивије у корист бродова. Док једна коњска сила може да кроз ваздух покреће само 4—7 кг корисног терета, на цести камионом 40—90 кг, жељезницом 300—900 кг, докле она бродом на мору покреће 1000—4000 кг корисног терета.

Са економичношћу неког транспортног средства уско је повезано и питање његове носивости, како у погледу обима, тако и еластичности у процесу његове примјене. Брод, обични трампер од 6—10.000 тона носивости, може одједном да понесе исту количину терета колико и 25 комплетних теретних возова са по 40 вагона. Ако бисмо тај исти терет хтјели превести камионима (а то је могућно само на краћа отстојања), био би нам потребан парк од 2000 петотонских камиона. Дужина поменутих возова износила би преко петнаест, а колона камиона преко 100 км, док дужина брода адекватне носивости не прелази 150 м.

Изнијета упоређења односе се на носивост само једног просјечног брода. Међутим, таквих, већих или мањих бродова саобраћа дневно хиљаде и хиљаде, било превозећи терете дуж обала једног континента, било преносећи их преко океана са једног континента на други.¹⁾

До каквих се размјера у посљедњих неколико деценија развио прекоморски транспорт, и каквим темпом, прилично јасно могу да илустрирају и слједећи подаци: укупни капацитети свјетске бродске тонаже износили су у 1938 години 66,880.000 тона. Упркос страховитих губитака у току II свјетског рата (око 35 милиона тона), захваљујући великим бродограђевним капацитетима и захтјевима да се потребама прекоморског транспорта чим ефикасније удовољи, већ у 1947 години укупна тонажа износила је 83,5 милиона, а 1958 године преко 118 милиона БРТ, са више од 35.000 бродова.

Све то упућује на закључак о несумњивим преимућствима бродског транспорта и његовој развијености и у условима гдје би иначе било могућно ангажовати и камионски или жељезнички саобраћај, тј. дуж обала једног континента. Међутим, као што ћемо касније видјети, највеће количине свјетског транспорта односе се на прекоморска превозења гдје, наравно, о средствима копненог саобраћаја не може бити ни говора. Транспорт између прекоморских земаља, осим бродовима (ту рачунамо и подморнице), могао би се вршити још само авионима. Треће могућности бар засада нема.

С обзиром на велики пораст капацитета транспортне авијације и непрестана усавршавања и проширивања њене примјене за транспорт, напосе за ратне сврхе, веома је важно имати реалну претставу о могућностима те врсте транспорта тј. о могућностима примјене авијације у прекоморском транспорту. Ево што у том погледу показују прорачуни. Да би се замјенио један транспортни брод на Атлантику, требало би употријевити 20 вишемоторних транспортних авиона, и то под условом да се тим авионима обезбиједи погонско гориво за обратан лет. Сваки, наиме, такав авион на свом путу преко Атлантика једва да би, без икаквог другог терета, успио пренијети погонско гориво за свој повратак. За реалну оцјену овог проблема у ратним условима, врло поучан примјер претстављају анализе захтјева генерала Мак Артура на Пацифику из II свјетског рата. Он је, наиме, ради убрзања снабдијевања своје армије, тражио да се бродски транспорт замјени ваздушним. Прорачуни су показали да би, за дотур његових мјесечних потреба од око 100.000 тона, у замјену за 44 транспортна брода, било потребно ангажовати 10.000 транспортних авиона највећег типа, које би опслуживало 120.000 људи. Но то није све. Да би таква

¹⁾ Рачуна се да самим Средоземним Морем дневно плови просјечно 500 великих транспортних бродова, од којих су 50% танкери, док се у исто то вријеме приближно толики број налази у његовим пристаништима. Ламаншом саобраћа дневно преко хиљаду и триста великих бродова и приближно толики број налази се у сусједним лукама. Колике бисмо цифре добили, ако бисмо само за овај дио свјетског поморског транспорта помножили сваки брод са хиљаду (жељезничких вагона), односно са двије хиљаде (камиона)?

ваздушна флота могла да оперише, прорачуни су тражили још 89 транспортних бродова, ради обезбјеђења материјалних потреба за толики број авиона и људства дуж маршруте у Аустралији.²⁾

Резултати таквих прорачуна и упоређења неминовно упућују на неке категоричке закључке. Прије свега, и поред великог напретка и пораста капацитета ваздушног транспорта, он још увијек не може да на себе прими прекоморско снабдијевање крупних војних јединица, нарочито не за дужи временски период, а камоли још и становништва и привреде; чак ни за поједине брзе прекоморске интервенције већих размјера, он не може да поприми одлучујући значај без ефикасне помоћи морнарице. Даље, поморски бродски транспорт је у савременим условима незамјенљив и постао је један од битних услова живота и развјетка савременог свијета уопште, а посебно великог броја европских земаља. У коликој су мјери привреда и живот тих земаља, а напосе снага и дејства њихових оружаних снага, зависни од прекоморског снабдијевања, постаће нам јасније анализом другог фактора, то јест кад сагледамо колике је количине и које врсте материјала неопходно увозити. Као што ћемо видјети, у томе се посебно истичу земље Западне Европе.

Чињеница је да сировински, индустријски, прехранбени и разни други елементи потребни за живот и развјатак сваке поједине земље, нису на нашој планети, па чак ни унутар појединих држава, ни приближно равномјерно распоређени. Рачуна се, на примјер, да се у земљама Блиског и Средњег Истока налази 70% свјетских резерви сирове нафте, док је толике друге земље немају или је посједују у врло скромним количинама. Велика Британија и Њемачка обилују жељезном рудачом и каменим угљеном, али им зато недостају многи прехранбени артикли, нафта, обојени метали и т. сл. САД располажу великим индустријским и прехранбеним резервама, док управо то веома недостаје азиским, афричким и другим слабо развијеним земљама.

Таква географска разбацаност сировинских, индустријских и других привредних рејона на разне стране свијета, који се међусобно нужно траже и допуњују и, с друге стране, висок темпо и све већи захтјеви индустријског, научног и опште друштвеног развјетка код свију земаља условили су да је превоз у свим својим облицима постао данас један од битних услова и саставних елемената живота и даљег развјетка свијета у свим његовима манифестацијама.

Превожење у савременом свијету претставља оно што, отприлике, у једном живом организму претставља крвоток. Ми се данас сусрећемо са запањујућим цифрама транспортирајуће робе, која непрекидно, из дана у дан, у великим количинама тече у свим могућним правцима стотинама хиљада километара жељезничких пруга и композиција, камиона, бродова и авиона зато да би хиљадама творница

²⁾ Air Power, Asher Lee, Лондон, 1955 год.

стигле на вријеме сировине и погонско гориво, да би становништво и војска у појединим земљама на вријеме добили довољно хљеба, меса, текстила, да би и сам саобраћај и привреда уопште могли да нормално функционишу.

Поморски превоз, у склопу тог свеукупног врло динамичног ланца совјетског саобраћаја, већ давно је почео да игра значајну улогу, а појавом погонске машине и у процесу све интензивнијег развитка индустрије у свијету, он је из године у годину растао и претварао се у фактор прворазредне важности. То је, коначно, неминовна последица прости истине да море запрема око 70% Земљине површине и својим големим пространством раздваја многе земље и континенте. Од оног дана када се у једној земљи или на једном континенту осјетила потреба за сировинама, готовом робом или људима из прекоморских земаља, започињу и људска настојања да се путем поморског саобраћаја преко широких морских пространстава континенти и поједине земље са свим изворима међусобно повежу, да се њихове привреде допуне и тако узајамно развијају.

Захваљујући крупним научним и техничким достигнућима у посљедњих стотину година, постигнути су изванредни резултати у правцу развитка појединих земаља и повезивања економике између појединих континената. Али су у исто вријеме и даље функционисање њихове привреде и њихова економска снага у великом степену постали зависни од поморског транспорта, како у миру тако још више у рату. Ради илустрације тог питања изнијећемо у сљедећем прегледу неколико бројних података:

ПРЕГЛЕД КРЕТАЊА ПОМОРСКОГ ТРАНСПОРТА 1938—56 ГОДИНЕ

(изражено у милионима тона)

Година	Европа		Азија		Африка		Сев. Амер.		Јуж. Амер.		Океанија		Свега ³⁾
	увоз	извоз	увоз	извоз	увоз	извоз	увоз	извоз	увоз	извоз	увоз	извоз	
1938	266	186	67.8	83.8	23.4	28.2	80.9	107	19.5	52.3	91	7.7	470
1947	209	74	46	62	21.7	26.7	139	192	25.3	89	8.29	5.41	450
1954	333	192	97	191	36	43.5	210	166	34	135	16.7	9.1	740
1956	430	210	123	234	42.1	48.3	260	251	36.5	168	21.5	10.6	920

Наведене бројке у овом прегледу показују:

— да је у периоду 1947—56 свјетски прекоморски робни промет порастао више од два пута и достигао цифру од близу једне милијарде тона годишње,

³⁾ Цифре у овој колони изражавају округло узет збир свјетског прекоморског промета који се у истим количинама налази у збиру „увоза“ и „извоза“, јер се извезене количине робе из једног континента показују као увоз у остале континенте.

— да највећи процент тог промета отпада на Европу и САД (рачуна се да преко Атлантика пролази 70%, а свим осталим морима само 30% свјетског поморског промета) и

— да Европа по количини увезене робе стоји далеко испред свих осталих континената.

Европа сама увози скоро 50% цјелокупног свјетског промета, тј. близу пола милијарде тона годишње. Само се, на примјер, сирове нафте увезло преко мора у европске земље 1938 г. 39 милиона тона, а 1955 г. 113 милиона тона, што претставља око 30% цјелокупног европског увоза. Поред нафте, без које се не може замислити индустрија, саобраћај, савремена привреда уопште, Европи недостаје још низ других сировина и прехранбених артикала у износу од око 300 милиона тона годишње које би, ако не би биле довезене бродовима, проузроковале у већини европских земаља катастрофу. Због тога прекоморски саобраћај за те земље не претставља само економски и привредни већ и политички, стратeгиски проблем, и то првог реда.

ПРЕГЛЕД ПОМОРСКОГ ТРАНСПОРТА НЕКИХ ЕВРОПСКИХ ДРЖАВА

(изражен у хиљадама тона)

Држава	У В О З			И З В О З		
	1938	1950	1956	1938	1950	1956
Белгија	14.951	11.924	25.790	11.311	11.562	16.006
Бугарска	119	—	715	169	—	707
Данска	10.602	12.370	14.640	2.049	2.198	3.028
Финска	3.778	4.021	6.797	6.695	6.001	7.440
Француска	35.873	31.522	56.050	12.601	19.232	25.120
З. Немачка	28.776	13.477	41.842	15.000	9.887	15.896
Грчка	2.706	3.116	4.276	1.165	—	1.084
Италија	20.137	21.960	42.537	3.780	4.135	7.926
Холандија	33.062	23.867	67.763	19.522	15.012	21.733
В. Британија	65.637	63.941	103.089	50.463	32.179	36.467
Пољска	3.091	3.215	—	13.210	12.453	—
Португалија	2.396	3.049	3.565	1.540	1.666	2.775
Шпанија	—	4.986	8.241	—	4.051	7.885
Шведска	12.159	16.405	21.079	11.975	13.850	16.759
Југославија	626	2.800	3.500	1.457	1.956	1.957
УКУПНО:	233.913	216.653	399.884	150.937	134.182	164.423

Мада је Југославија релативно мала и још увијек недовољно развијена земља, добрим дијелом свог транспорта оријентисана на копнене и ријечне комуникације (око 50%), ипак је и њен увоз преко

јадранских лука износио: у 1948 години 1,8 милиона тона, 1950 године 2,8 милиона т, 1952 године 3 милиона, а 1958 године око 4 милиона тона, од чега је погонско гориво износило 50% (рачунајући нафту и угљен).

ПРЕГЛЕД ПРЕКОМОРСКОГ УВОЗА У ЈУГОСЛАВИЈУ 1957 ГОДИНЕ
(по врсти робе у БРТ)

Врста робе	Укупни износ
Угаљ	1,127.808
Нафта и деривати	583.545
Руде и концентрати	105.857
Неметали	294.107
Производи металургије	100.678
Обрађено и необрађено дрво	305
Остали грађевински материјал	175
Жито и житни производи	1,065.545
Разно	417.996
Укупно:	3,696.016

Економска зависност појединих земаља од прекоморског снабдијевања у процесу стварања њиховог војног потенцијала, а поготово за материјално обезбјеђење оружаних снага у току рата, може да игра изузетно важну, а у много случајева и пресудну улогу. Зависи од тога о каквим се увозним материјалима и коликим количинама ради, као и од објективних могућности њиховог дотура. Статистике посљедњих ратова, напосе оне из II свјетског рата, пружају врло поучне доказе у том погледу.

Само у току 1940 год. у луке В. Британије доведено је из САД око 33 милиона тона разног материјала, не рачунајући ту готово оружје, као: топове, тенкове, авионе и т. сл. У СССР је у току рата увезено преко мора више од 10 милиона тона разног ратног материјала. Рачуна се да је током II свјетског рата само преко Атлантика прошло 2.200 савезничких конвоја, од којих велики број од преко 100 великих транспортних бродова, пребацивши из САД у разне луке В. Британије 126 милиона тона разне робе и 4 милиона и триста хиљада војника, под цијену великих напрезања и страховитих губитака.

**ПРЕГЛЕД ГУБИТАКА ТРАНСПОРТНИХ БРОДОВА САВЕЗНИКА
У ДРУГОМ СВЈЕТСКОМ РАТУ**

Којим је средством потопљено	Број бродова	Укупна тонажа	% укупне тонаже
Подморницом	2.770	14,560.000	68.8
Авијацијом	750	2,830.000	13.4
Минама	520	1,400.000	6.6
Површинским бродовима	330	1,570.000	7.4
Осталим средствима	400	790.000	3.8
Укупно:	4.770	21,150.000	100

Но, и поред тако великих губитака, снабдијевање савезника није било обустављено. Да су Њемци успјели да, бар за извјесно вријеме, зауставе оне превозе материјала и људи који су њиховим противницима стизали с оне стране океана, сигурно би се ситуација на европским фронтovima друкчије одвијала. Али, њемачка морнарица и поред великих напрезања, ужасних обостраних губитака и „блиставих” успјеха својих подморница у првим годинама рата (кад су топиле и до милион тона савезничких бродова мјесечно), није била у стању да дефинитивно доведе у питање прекоморско снабдијевање савезника и то из два основна разлога: због осјетне инфериорности своје ратне морнарице и индустриске и привредне неспособности да губитке своје морнарице надомјести, а камоли да је у процесу рата јача, како су то могли савезници.

**ПРЕГЛЕД ДИНАМИКЕ НАДОМЈЕШТАЊА САВЕЗНИЧКИХ ПОТОПЉЕНИХ
БРОДОВА У ДРУГОМ СВЈЕТСКОМ РАТУ**

Где је саграђено	1942	1943	1944	1945 до маја	Укупно
У САД	5,339.000	12,384.000	11,639.000	3,551.000	32,913.000
У В. Британији	1,843.000	2,201.000	1,710.000	283.000	6,037.000
+ прираст, — губитак	1,063.000	10,973.000	11,927.000	3,376.000	25,213.000

Њемачка морнарица, слично јапанској у другој половини рата, не само што није успјела да спречи прекоморско снабдијевање сво-

јих противника, већ није била у стању ни да осигура довоз неопходне количине критичних материјала из прекоморских земаља за потребе својих оружаних снага, што се у току вођења рата из године у годину све фаталније одражавало како на њен војни потенцијал уопште, тако и на судбину појединих операција. Ево, на примјер, какав разлог за свој пораз у Афричкој кампањи наводи командант њемачких експедиционих снага, генерал Ромел: „Аламејн је изгубљен прије битке, јер смо остали без бензина. Залихе бензина и другог материјала чекале су у Италији, али морнарица није била у стању да их превезе“.⁴⁾

Ова Ромелова констатација у вези са поразом њемачких снага у Африци, у нешто измијењеном и проширеном смислу, могла би се узети као дефиниција једног од крупних извора константног слабљења сила Осовине у току II свјетског рата.⁵⁾ Дејством своје поморске моћи савезници су, отсиједајући постепено осовинске индустријске центре од сировинских база и појединих оперативних подручја, из године у годину све ефикасније нагризали осовински војни потенцијал и уједно знатно доприносили јачању сопственог потенцијала, како у цјелини, тако и на појединим ратиштима, дајући тиме велик допринос побједоносном развоју и завршетку рата у своју корист.

Не може бити никакве сумње у то да би у будућем свјетском сукобу питање економског потенцијала зараћених земаља или блокава, питање квалитета и квантитета њихове производње, снабдијевања: индустрије, фронтава и становништва у процесу вођења рата, као и непосредно прије и после њега, имало још пресуднији значај него што је то било у прошлости. То логички произлази из општеприхваћене процјене да би евентуалан свјетски рат знатно порастао и по обиму и по интензитету борбених дејстава, па према томе, и по степену рушења и трошења људи и материјала. Посматрајући кроз такву призму листе садањег прекоморског увоза појединих земаља, па и читавих континената, мора се доћи до закључка да би се код многих од њих, кад би биле увучене у такав рат, питање прекоморског снабдијевања врло брзо претворило у један од битних елемената не само њиховог економског и војног потенцијала, већ и могућности њиховог отпора и опстанка уопште. Као што се из показаног прегледа може видјети, то ће у приличној мјери важити за већину земаља западне и јужне Европе, које уствари претстављају једно од економски и стратемски најкондензованијих подручја савременог свијета. Према томе, проблем употребе мора у сврху снабдијевања — питање организације и обезбјеђења прекоморског транспорта за

⁴⁾ Хитлерове конференције, издање Морнаричког гласника 1951 год.

⁵⁾ Поготово то важи за Италију и Јапан. Њемачка ратна машина је то, истина, почела да осјећа тек касније. Захваљујући брзом освајању богатих сировинских рејона на самом европском континенту (жељеза у Шведској, нафте у Румунији, угљена и другог у СССР) и неопштењене индустрије многих европских земаља, Њемачка је у првој фази рата могла чак да знатно повећа свој ратни потенцијал. Међутим, касније, нарочито последице губитка Нарвика и богатих извора нафте, она је почела да осјећа кобне последице своје неспособности да те губитке надомјести из прекоморских извора, због инфериорности своје морнарице.

ове земље — поставио би се у далеко оштријој форми него што је то био случај у II свјетском рату, и то не само због знатног пораста потребних увозних количина, него, далеко више, због веома проширених и повећаних могућности уништавања транспортних бродова и конвоја, о чему ће касније бити ријечи.

Као трећи важан фактор који треба имати у виду код оцјењивања важности мора и улоге морнарице, навели смо: могућност извршења напада и преношења ратних дејстава преко мора на територију коју држи противник. Такве ратне подухвате налазимо почев од најстарије писане историје па све до наших дана. То произлази из чињенице да море раздваја континенте и, завлачећи се на појединим мјестима дубоко у њихову унутрашњост, заплъскује хиљаде и хиљаде километара отворених обала, хиљаде и хиљаде већих или мањих отока и, на тај начин, пружа широке могућности избора мјеста и времена, нарочито ономе ко је на мору јачи, да свог противника изненади и тако лакше оствари своје циљеве на копну.

Историски развитак пловне и борбене технике и, у вези с тим, поморске ратне вјештине у појединим ратовима, условљавао је снагу, разноликост и обим таквих напада зависно од степена друштвеног и техничког развитка. Другачије су изгледали и друге циљеве пред себе постављали напади с мора у периоду бродове на весла или касније на једра, а друкчије у периоду I, а поготово II свјетског рата, који ће у историји остати познат, поред осталог, управо и због масовности, разноликости и ефикасности напада који су копну упућивани с мора, почев од минских, артиљериских и авијацијских па све до бројних десаната на Пацифику, у Африци, Италији и на обалама Француске.

Ограничавајући, раније, своја дејства по обали само на домет бродских топова, морнарица је, уводећи у наоружање својих бродова авион, постала способна да тај свој утицај са мора знатно прошири. То је значило крупан квалитативан скок, јер што је касније, временом, радијус укрцане авијације више растао и снага њеног оружја постајала моћнија, то се и појас уплива морнарице ка унутрашњости територије све више ширио и постајао све ефикаснији, било то у самосталним дејствима, било у подршци поморског десанта или јединица копнене војске уопште. О томе довољно увјерљиво говоре искуства Другог свјетског рата, који је започео са 26 носача авиона у саставу свију морнарица свијета, а завршио се са 137 носача авиона само у саставу морнарице САД. Каснији ратови: Корејски, агресија на Египат, интервенција у Либану и уопће распоред и покрети појединих морнарица то још више потврђују.

Од завршетка Другог свјетског рата до данас, у релативно кратком временском периоду остварено је и већ усавршено или се интензивно усавршава неколико епохалних научних и техничких рјешења, која у погледу вођења будућег рата, а наполе рата на мору и са мора по копну, пружају сасвим нове или знатно проширују досадање могућности.

Нуклеарно оружје, конструисано и „само испробано“ при крају Другог свјетског рата, до данас се већ до те мјере развило и омасовило, да су га поједине морнарице уврстиле не само у наоружање своје морнаричке авијације, већ га уводе и у наоружање својих подморница, крстарица па и бродова других врста. Снага новог оружја, његова вишеструка разорна моћ, учинила га је не само доминантним елементом у стратегији велесила, већ и битним фактором у планирању појединих операција, па чак и тактичких рјешења у њима.

Осим посредством укrcане авијације, морнарица је већ данас у стању, или ће то ускоро постати, да дубину свог дејства битно повећа помоћу пројектила избациваних са платформи које претстављају њени бродови и подморнице. Послије успјешних лансирања вјештачких сателита и успјешно примјењиване електронике у вези с тим, постало је јасно и широј јавности, колико се у тој области отишло далјеко и како би широку примјену та врста оружја могла да има у евентуалном будућем рату.

Авијација са носача авиона, способна за извршење нуклеарних удара на даљине и до 2000 км, наоружање бродова пројектилама разних домета и намјене, са или без нуклеарне бојеве главе, и наоружавање подморница пројектилама средњег домета са нуклеарном главом, стварају већ данас, а поготову у перспективи, реалну основу да морнарица битно повећа дубину и снагу свог утицаја на копну. Та чињеница могла би нарочито да погоди оне земље у чијем су приобалском појасу распоређени основни елементи њиховог ратног потенцијала. Ево до каквог закључка, у вези с тим, долази једна специјална комисија за студије у САД: „Кроз врло кратко вријеме пројектили ће у нападу и у одбрани играти велику улогу. Биће могућно производити пројектиле домета готово по жељи, од врло малих дистанца једнаких класичној артиљерији, све до интерконтиненталног радијуса од 5000 миља или више... Подморнице, ионако већ веома моћна средства, постаће још важније пошто нуклеарни погон почне да игра већу улогу. Оне могу угрозити наше луке и наше поморске комуникације са пријатељским нацијама. Као платформа пројектила оне могу наметнути константну пријетњу изненадног, уништавајућег удара из неподвиженог правца... Величина опасности постаје јасна кад се схвати да се 43 од наших 50 највећих градова и 85% индустрије налази унутар 800 км од морске обале. Совјетске подморнице способне за избацавање пројектила су еквивалентне нашим прекоморским ваздушним базама“⁶⁾.

Рјешавањем проблема у вези са примјеном нуклеарне енергије као погонског средства, морнарици сутрашњице се отварају широке перспективе. Многи су стручњаци склони да сматрају да ће замјена класичног нуклеарним погоном на бродовима претстављати револуцију на мору не мање значајну од оне када је морнарица од бродова на једра прешла на бродове на машински погон. Без обзира на то

⁶⁾ Из реферата Панел II, специјалног Рокфелеровог студија — интернационална безбедност, војни аспект, UNN Proceedings, јун 1959.

колико су оваква предвиђања реална, значај атомског погона на ратним бродовима, напосе на подморницама, биће веома велик. То је могућно закључити не само на основу анализе тактичко-техничких преимућстава таквих бродова, него и на основу садањих настојања и већ познатих готових практичних остварења у појединим технички високо развијеним земљама. Тако је, на примјер, познато да СССР успјешно испробава први површински брод на атомски погон, ледоломац „Лењин“. Нема никакве сумње да су они далеко одмакли и у настојањима увођења ове врсте погона на своје нове подморнице. Познато је да Енглези, Французи и Швеђани интензивно раде на реализацији сличних пројеката. Према подаци које даје часопис „Rivista Marittima“ до краја 1961 године биће у опреми морнарице САД укупно 29 подморница на атомски погон.⁷⁾

На основу таквих остварења и напора може се закључити да је подморници, чије су могућности, услијед успјешног развитка против-подморничких средстава, биле постале веома ограничене, давањем нуклеарног реактора не само повраћена некадашња вриједност, него су њене некадашње могућности за рат у будућности далеко превазиђене. Возећи практично трајно испод површине мора, великом брзином, наоружана пројектилама разне моћи и намјене, она постаје далеко теже уловљива од стране површинских бродова и авијације, високо је аутономна, а, наоружана пројектилама великог радијуса, способна је да нанесе изненадне тешке ударце на великој дубини. Због великог повећања депласмана она може бити ефикасно употребљена и као транспортно средство, а и за разне друге задатке.

Атомски погон претстављаће велику предност и за крупне површинске бродове: носаче авиона, крстарице итд., јер их ослобађа потребе честе погуне погонским горивом и даје им већу мобилност, што у нуклеарним условима претставља велику вриједност.

У ери авијације и пројектила опремљених нуклеарним главама, великог домета и са веома развијеним методама електронског навођења на циљ, питање противатомске безбједности непокретних, вишемање већ у миру реперисаних ваздухопловних, поморских а, донекле, и пројектилских база (поготову ако се оне налазе на мањим острвима и груписане на слабо разведеним обалама), изгледа прилично проблематично већ код самог избијања тоталног рата. Фактор покретљивости бродова — напосе то важи за оне који би претстављали моћне авио-пројектилске базе способне за nanoшење атомских удара — омогућује висок степен дисперсије на широком морском пространству, а самим тим важан елемент противатомске заштите; затим, отежава непријатељска настојања да их открије и тачно утврди њихов положај ради упућивања своје авијације и пројектила у напад на њих, што знатно повећава вјероватноћу да ће такви „поморски састави за одмазду“ преживјети први изненадан нуклеарни удар и да ће се затим појавити или концентрисати у подручјима гдје то буде тражила оперативно-

⁷⁾ „Rivista Marittima“, април 1959, стр. 99.

стратeгиска ситуација, примичући своја разорна средства рејону њихове намјене на копну и повећавајући тиме њихов домет и тачност погађања.

На основу изнетих података и мишљења о могућностима при-мјене нових техничких средстава на мору у евентуалном будућем рату, изгледа довољно оправдана тврдња да би се разноликост и ефикасност удара савремене морнарице по обали и копну које држи противник знатно повећале. Међутим, при томе је потребно имати у виду и „другу страну медаље.“

Нова борбена средства битно су повећала ефикасност напада на поморски саобраћај и обалу, али су и знатно проширила могућности противдејства са обалског подручја у правцу непријатеља који на копно покушава да дејствује с мора. Могућност употребе нуклеарног оружја против транспортних конвоја на мору (у којима су у прошлим ратовима потребе разних видова одбране присиле веће скупине бродова да се крећу у сабијеним порецима), нарочито кад превозе војску, претставља данас велику опасност. Осим тога, савремена оружја великог домета и разорне моћи могу бити ефикасно употребљена у укрцним и искрцним лукама, које са својим пристаништима, жељезничким станицама, бродовима и складиштима претстављају веома осјетљива мјеста у систему цјелокупног данашњег саобраћаја.

У организацији одбране копна од напада с мора, поред досадањих средстава, нова борбена средства могу бити такође веома корисно употријебљена. У првом реду авијација, без и са атомским средствима, са аеродрома на обали у захвату свог радијуса дејства може да проналази и уништава непријатељске бродове и подморнице. Досадања средства одбране обале могу бити знатно ојачана пројекти-лима разних домета и снаге, избациваним са подесних положаја на копну, затим минама са атомским пуњењем, торпедима и т.сл. Не треба изгубити из вида да могућност примјене нових оружја у рату на мору још више истиче важност разведене обале, чија острва, увале и заливи, литице и стрми обронци каменитих брда, у много већем степењу него ниске и неразвијене обале, омогућују остварење дисперсије елемената одбране, њихово маскирање, укопавање и изградњу ефикаснијег електронског система, било у циљу ометања и спречавања дејства противничких електронских система (одржавање везе, извиђање, пресретање и навођење са бродова или ниских обала), било у ел 'в'а'л'о'г'р'о и в'л'н'о х'и'о'в'о е'д'р'л'о'ц'л' е'н'ц'л'о'г'е'п' в'ч'е'ф'е'р'с'е'д'о л'ч'и'п тиме, донекле, компензира могућне негативне последице условљене непокретношћу средстава одбране на обали. Значајки искоришћене карактеристике разведене стрме обале, због тога, у великој мјери могле би да смање ефикасност противничких савремених нападних средстава и знатно повећају ефикасност средстава властите одбране, без обзира да ли се ради о класичним или новим оружјима.

С обзиром на очигледно повећање зависности потенцијала појединих земаља од прекоморског увоза, као и на знатно проширене

борбене могућности савременог оружја у рату на мору и с мора по копну, како у нападу тако и у одбрани, питање обезбеђења мора у своју корист, односно питање спречавања противника да се користи морем у циљу извојевања побједе, знатно је добило на свом значају у евентуалном новом свјетском рату и тим самим, говорећи уопштено, још више истакло значај и улогу морнарице у општем ратном напору појединих земаља или блокова. У чему се, међутим, огледа то повећање значаја и улоге морнарице (или можда смањење) за поједине земље или блокове, у ком правцу треба да усмјере тежиште својих напора у изградњи, организацији и обуци, да ли на велике површинске бродове или на подморнице или на јачање елемената обалске одбране, изградњу малих бродова итд., зависи, с једне стране, од реалног сагледавања битних елемената ситуације у евентуалном будућем рату и правилности оцјене: која од разматраних могућности коришћења мора може да има веће, заправо пресудно значење у општем ратном напору дотичне земље са конкретним непријатељем и, с друге стране, од реалних могућности улагања у изградњу и одржавање своје морнарице у односу на потребе других видова и осталих елемената одбране земље.

Потребе, могућности и тешкоће коришћења мора у будућем рату, или ускраћивање тога свом противнику, у савременим условима постали су, као што смо видјели, веома замршен проблем. Данас је заиста врло тешко тврдити са било којим степеном сигурности, коме би нова оружја у будућем свјетском рату пружила више предности на мору, да ли партнерима чија се моћ, али и опстанак, у великом степену ослања на море и њихову поморску силу⁸⁾ или, пак, онима чија снага много мање зависи од мора, али чија се стратегија мора постарати да у што већем степену спријечи коришћење мора свом противнику, ради слабљења његове моћи. Због тога тај проблем све више привлачи пажњу стратега и техничара готово свију развијених земаља, тражећи хитна рјешења и задовољавајуће одговоре на нека чворна питања из области перспективе вођења будућег рата на мору, због њихове велике важности. И, док се једни, кад су у питању стратегиска разматрања у вези са европским континентом, труде да конструишу таква средства и створе такву оперативно-стратегиску ситуацију да им море може послужити за ефикасно уједињавање

⁸⁾ Под појмом савремене поморске силе треба разумјети: трговачку морнарицу, ратну морнарицу са разним врстама бродова и подморница, морнаричком авијацијом и пјешадијом, поморско-ваздухопловним базама на обали и другим постројењима и установама на копну.

њихових могућности у борби против евентуалног непријатеља, дотле се други брину да за случај новог свјетског рата дејством на мору и по изворима поморског потенцијала свог противника спријече довоз материјала и војске у Европу и на тај начин разједине своје противнике и њихове напоре, настојећи да ове у Европи лише средстава не само за вођење рата већ и за голи живот.

Докле год се у свјетским размјерама овај проблем буде овако појављивао, дотле ће и морнарица у свјетским ратовима у склопу оружаних снага зараћених земаља заузимати важно мјесто и играти веома одговорну улогу у свеукупном ратном напору земље или коалиције земаља. Чиме и на који начин ће морнарица рјешавати тај проблем у будућем рату, предмет је посебног разматрања. Овдје се ипак може подвући да нејасна перспектива побједника на мору у евентуалном нуклеарном рату и мучна визија могућних катастрофалних узајамних жртава може и са своје стране позитивно утицати на изналажење мирољубивих метода у рјешавању свјетских спорних проблема.
