

## SREDOZEMLJE DANAS

Veoma značajna raskrsnica interesa evropskih i svetskih sila od najdavnijih vremena, Sredozemlje<sup>1</sup> je danas — u uslovima porasta ekonomskog, političkog i strategijskog značaja Arfike, razvoja pomorskog transporta, otkrića svetskih rezervi nafte na Bliskom istoku i nuklearne ravnoteže dveju velikih sila — postalo još značajnije. Nedavni događaji na Bliskom istoku i odnosi arapskih zemalja sa Izraelom još su više skrenuli pažnju svetske i naše javnosti ka ovom regionu. Cilj je ovih razmatranja da se još bolje osvetle neka pitanja u vezi sa ulogom koju Sredozemlje ima danas ili je može imati u daljem razvoju događaja.

Posle drugog svetskog rata, u toku kojeg su zapadne sile, posebno Sjedinjene Američke Države i Velika Britanija, ulagale izuzetne napore da održe svoje dotadašnje pozicije na Sredozemlju, došlo je čak i do jačanja njihove dominacije u ovom delu sveta. Italija je 1943. godine izbačena iz saveza sa Hitlerovskom Nemačkom i prestala je da postoji kao sredozemna pomorska sila. Ostavši bez svoje ratne mornarice, Francuska je nastojala da izgradi nove pomorske snage i trgovačku flotu, što bi joj omogućilo da donekle obezbedi svoje ekonomske, političke i vojne interese u ovom delu sveta. Španija, totalno neutralisana porazom fašizma i unutarnjim ekonomskim i političkim slabostima, jedva je predstavljala faktor od vojnog značaja. Grčka je direktnom intervencijom V. Britanije, i samog Čerčila, zadržana pod njenom političkom dominacijom. Mornarhija i stari društveno-ekonomski poredak u njoj, koji je postepeno oživljavao zahvaljujući uglavnom ekonomskoj pomoći SAD i V. Britanije, ostali su vezani politički, vojnički i ekonomski za anglo-američki deo bivše antifašističke koalicije iz rata. Grčka je već 1952. godine, kao i Turska, ušla u NATO i postala važan i aktivan činilac politike zapadnog bloka u ovom delu sveta. S druge strane, sve zemlje duž severne obale Afrike, od Maroka pa do Egipta i Libana, zadržale su i dalje status kolonijalnih i zavisnih zemalja, dok je Libija, kao bivša italijanska kolonija, bila pod patronatom novostvorenih Ujedinjenih nacija, tj. u suštini pod kon-

<sup>1</sup> Istorijski značaj Sredozemlja u svetskim zbivanjima obrađen je u „Vojnom delu“ br. 3 od 1952. godine.

trolom anglo-američkih pomorskih snaga, dopuštajući stvaranje baza ovih sila na svojoj teritoriji.

Na taj način strategijska situacija Velike Britanije, stare kolonijalne sile, i njenog glavnog saveznika SAD, nije se bitno promenila posle drugog svetskog rata u ovom, za nju tako važnom, delu sveta.

Britanska flota i pomorske snage SAD koje su podržavale pomorske i kopnene operacije američke oružane sile u Africi, Italiji i Francuskoj, ostale su dominantni i upravo jedini faktori vojne sile u čitavom sredozemnom bazenu. Ove dve flote, od kojih je američka docnije postala poznata kao 6. flota, nisu samo u vojničkom pogledu gospodarile Sredozemljem i imale znatan uticaj na političku situaciju u priobalnim zemljama. One će uskoro, posebno američka 6. flota, predstavljati izuzetno važan instrument američke strategije u daljem razvoju odnosa u svetu — nasuprot SSSR-u, kao „novom, potencijalnom protivniku” SAD.

#### PROMENE POSLE DRUGOG SVETSKOG RATA

Ovaj rat nije značio samo vojničku pobedu V. Britanije, Sjedinjenih Američkih Država i Sovjetskog Saveza nad Nemačkom. To je bila, pre svega, pobeda antifašističkog bloka, čitavog slobodoljubivog čovečanstva, tj. antifašizma kao ideje. Ona je pokrenula kod svih porobljenih i potlačenih naroda želju za slobodom i nezavisnošću. Tako je otpočeo niz revolucionarnih pokreta potlačenih naroda, od atlantske obale zapadne Afrike pa sve do Indonezije, koji su kroz borbu za nacionalno oslobođenje i nezavisnost menjali i svoje društvene poretke, a time i odnos snaga u svetu.

Tako je u sredozemnom bazenu stvorena jedna kvalitativno nova strategijsko-politička situacija koja nije izmenila samo položaj kolonijalnih sila u tom delu sveta. Zbog toga što se ovaj proces odvijao na izuzetno kritičnom terenu, tj. u severnoj Africi i na Bliskom istoku, ugroženi su bili u svojoj srži čitav sistem imperijalističke vlasti u Africi i Aziji, njegov politički uticaj i njegove ekonomske osnove.

Te promene sastojale su se u sledećem: Sirija i Liban dobili su nezavisnost već 1945. godine. Libija je postala samostalna 1951. god., Tunis i Maroko se oslobađaju 1956, a te iste godine V. Britanija je primorana da napusti gospodarenje, odnosno upravljanje Sueckim kanalom, koji je predstavljao ključnu tačku u čitavom sistemu ekonomskih i saobraćajnih veza Britanske imperije. Alžir je izborio svoju nezavisnost 1962. godine. Tako je gotovo čitav južni deo Sredozemlja postao nezavisan i istupio iz kolonijalnog sistema. Izrael je stvorio svoju državu, uz pomoć cionističkih organizacija čitavog sveta, 1948. godine; zbog sukoba sa arapskim zemljama Izrael od samog početka svog postojanja stvara zategnutu situaciju u jugoistočnom delu Mediterana. Pomorska trgovina Evrope, kao što je poznato, odvija se kroz Suec, njime se nafta iz Irana,

Saudijske Arabije, Kuvajta, Jemena i drugih arapskih zemalja prevozi za Evropu.

Novostvorena situacija stavlja stare pomorske i kolonijalne sile, u izvesnom smislu, u jedan kvalitativno nov položaj. Severne obale Afrike, nekada njihov najčvršći oslonac u sistemu obezbeđenja pomorskih puteva preko Sredozemlja prema Bliskom istoku, Indiji i Aziji, postaju vrlo nesigurne.

U isto vreme situacija u Evropi se zaoštrava. Novostvoreni blokovi u periodu hladnog rata, koji prima sve oštrije oblike, povlače oštre granice na evropskom tlu na kojem, tako reći, više nema manevarskog prostora.

## SREDOZEMLJE KAO RASKRSNICA POMORSKIH PUTEVA

Značaj Sredozemlja u današnje vreme raste ne samo zbog napred navedenog političkog razvoja priobalnih zemalja. Događaju se promene, i to krupne, i u drugim oblastima.

Broj brodova koji plove Sredozemnim morem sve je veći. Tokom 1966. godine na vodenim putevima Mediterana i u njegovim lukama svakodnevno se nalazilo oko 2.600 velikih brodova od preko 10.000 tona; od toga je na pučini bilo oko 1.500, a u lukama oko 1.100. Od broja brodova na pučini, oko 1.200 su plovili pod zastavom zapadnih, a oko 300 pod zastavom socijalističkih zemalja, pri čemu se ovaj odnos menjao gotovo svakodnevno u korist brodova ovih drugih zemalja.

Britanski admiral Hamilton<sup>2</sup>, koji je u svom članku o Sredozemlju u časopisu „Nouvelles de l'OTAN", od avgusta 1967. godine, želeo da istakne značaj Sredozemlja za V. Britaniju i zemlje Atlantskog pakta, tvrdi da kroz luke Italije, Grčke i Turske godišnje prođe oko 160.000.000 tona tereta i da ove zemlje obavljaju 99<sup>0</sup>/<sub>0</sub> svog trgovačkog prometa pomorskim transportom. Da bi još više podvukao značaj pomorskih puteva Sredozemlja za ove zemlje, on navodi da obale Italije, Grčke, Turske i Španije predstavljaju 3/4, odnosno 75<sup>0</sup>/<sub>0</sub> celokupne dužine njihovih granica, kao i da ove zemlje, naročito prve tri, imaju veoma slabe kopnene veze sa ostalim evropskim zemljama-članicama Atlantskog pakta.

„Ovo pokazuje", ističe admiral Hamilton, „da se celokupna uzajamna podrška ovih zemalja iz južnog reiona NATO-pakta mora gotovo u potpunosti izvoditi pomorskim putevima. Jedna od karakteristika taktičkih nuklearnih oružja jeste u tome što ona mogu za izvesno vreme staviti van upotrebe suvozemne puteve (železnice i ceste) i vazdušne linije (uništenjem aerodroma). Međutim, mada brodovi mogu biti uništeni (potopljeni), pomorski putevi ostaju nepovredivi".

---

<sup>2</sup> Admiral Džon Hamilton, ranije prvi lord britanskog admiralteta, a od 1964. godine komandant britanskih pomorskih snaga u Sredozemlju.

Porast pomorskog transporta je očigledan i to ne samo u Sredozemlju već u čitavom svetu. Pomorski transport, kao i transport vodenim putevima uopšte, je nekoliko puta jeftiniji, pa u krajnjoj liniji i brži od bilo kojeg drugog — kad se, naravno, uzmu u obzir količine koje se prevoze. On ima naročiti značaj i zbog toga što je brodovima daleko prikladnije prevoziti tzv. „rasuti” i „tečni” teret. Stoga sve zemlje ubrzanim tempom izgrađuju brodove, a konjunktura pomorskog transporta neprekidno raste. Za sledećih 10 godina zakupljen je gotovo sav raspoloživi brodski prostor svih zemalja za prevoz tereta. Brodove grade čak i zemlje koje nisu do sada smatrane pomorskim silama, pa čak i one koje nemaju mora. Trgovačke mornarice Švajcarske i Čehoslovačke imaju sve brojniju flotu koja već prelazi tonažu nekadašnjih pomorskih trgovačkih sila.

Najveći i najbrži porast trgovačke mornarice pokazuje, ipak, SSSR.

Prema podacima Britanske enciklopedije, izdanje 1966. godine, porast broskog prostora i brodova kod nekih većih pomorskih zemalja izgleda ovako:

Zemlja	1939. god.		1949. god.		1964. god.	
	broj brodova	tona	broj brodova	tona	broj brodova	tona
SSSR	609	1,305.959	962	2,118.206	1.674	6,957.512
SAD	2.345	8,909.892	4.606	25,558.133	3.222	20,351.334
Vel. Britanija (sa Komonveltom)	8.977	21,001.925	8.662	22,049.740	7.295	27,544.738
Francuska	1.231	2,933.933	1.236	3,070.398	1.532	5,116.232
Norveška	1.487	4,883.813	2.069	4,916.396	2.732	14,477.112
Grčka	607	1,790.666	377	1,329.257	1.290	6,887.624
Japan						14,549.645

Jasno je da brojčani podaci Britanske enciklopedije ne pokazuju pravo stanje. U američkom vojnom časopisu za pomorska pitanja „U.S. Naval Institute Proceedings”, za maj 1967. godine, Verner Karlson izražava veliku zabrinutost američkih pomorskih krugova zbog ogromnog porasta sovjetske trgovačke mornarice. On na strani 40 tog časopisa iznosi:

„U hladnom ratu sovjetska smišljena izgradnja mornarice ima izuzetno veliki značaj. Porast njihove trgovačke mornarice daje im u ruke oružje koje je u isto vreme od značaja u vojnom, političkom, ekonomskom i psiho-

loškom pogledu. Ni jedna druga zemlja, relativno uzevši, nije nadmašila sovjetsku izgradnju u oblasti trgovačke mornarice.

Do 1. maja 1966. godine SSSR je imao poručenih 585 trgovačkih, ribarskih i brodova specijalne namene u ukupnoj tonaži od 5,641.361 tona. Od svih brodova u izgradnji toga dana u svetu 30% su bili sovjetski brodovi. Nasuprot tome, 1. maja 1966. SAD su imale naručenih 39 brodova u ukupnoj tonaži od 534.435 tona.

Između 1951. i 1965. godine sovjetska trgovačka flota je porasla od 560 brodova sa 2,6 miliona tona na 1.250 brodova sa ukupno 9 miliona tona. Za to vreme američka trgovačka mornarica je opala sa 1.955 brodova sa 22,4 miliona tona na oko 1.000 brodova sa oko 15,5 miliona tona.

Analiza ovih cifara pokazuje prostu ali zapanjujuću istinu. Dok su Sjedinjene Američke Države još uvek ispred SSSR-a u pogledu ukupne tonaže brodova, SSSR ima više brodova u svojoj floti...

Od 1958. godine SSSR je sa 21. mesta došao na sedmo u pogledu veličine trgovačke mornarice. On je izgradio za to vreme nekih 7 miliona tona brodova, od kojih su većina brzi, moderni i vrlo dobro građeni. Ovaj porast se nastavlja za oko milion tona svake godine. Na osnovu svojih planova, SSSR će 1980. godine imati flotu od 20 do 30 miliona tona, tj. gotovo dvaput veću od današnje američke trgovačke flote“.

Međutim, najinteresantniji je zaključak ovog američkog autora o tome šta ovaj porast trgovačke mornarice SSSR-a znači za zapadni svet. Naime, on tvrdi: „Kombinujući pritisak na planu trgovačkog pomorskog transporta sa pritiskom u oblasti cena i radne snage, on (tj. SSSR) će pokušati da izazove haos na svetskom tržištu onda kada kada bude ovladao okeanskom pomorskom trgovinom.“

Naravno, sve ovo što Verner Karlson, ili uopšte američki autori, pišu o SSSR ne mora biti tačno. Naročito njihovi zaključci, jer su često i sadržaj i zaključci tih članaka predodređeni unutrašnjim interesima i potrebama — da bi se ponekad dobio neki kredit itd. Međutim, imajući sve ovo u vidu ostaje činjenica da se slika u oblasti pomorske trgovine, pa prema tome i odnosa svetskih pomorskih trgovačkih sila menja; trka za supremacijom u pomorskom transportu i trgovini može imati veoma značajnih i dalekosežnih posledica političke i vojne prirode.

Ukoliko sve veći deo sovjetske pomorske trgovine ide preko Sredozemlja, utoliko je i sve veći značaj ove raskrsnice pomorskih puteva. Na taj način Sovjetski Savez preuzima jednu novu ulogu kao vojno-politička i ekonomska sila prvog reda, dok V. Britanija i SAD gube postepeno svoj monopolistički položaj u oblasti pomorske trgovine. Političke i ekonomske veze SSSR-a sa afričkim i azijskim zemljama postaju svakim danom sve jače i sve mnogobrojnije, a manifestuju se u oblasti ekonomike, pre svega, kroz pomorsku trgovinu i pomorski transport. Potencijalne mogućnosti razvoja ovih veza su neograničene, pa je i interesovanje SSSR-a i socijalističkih zemalja, kao i novooslobođenih afričkih i azijskih zemalja, za ovu trgovinu i ove veze ogromno. No, tamo gde postoje ekonomski interesi i veze, pojavljuje se normalno i potreba da se te veze održe i zaštite. Logična posledica toga je porast Ratne mornarice SSSR-a i njegova zainteresovanost za bezbednost pomorskih puteva, za ukidanje monopola gospodarenja njima, za izlazak iz stanja izolovanosti u tzv. unutrašnjim morima koja zapljuskuju obale Sovjetskog Saveza.

Ova zainteresovanost za razbijanje monopola pomorske supremacije jedne ili grupe pomorskih sila postoji i kod drugih socijalističkih zemalja, kao i neangažovanih i neutralnih zemalja — pristalica mira i ravnopravnih odnosa među narodima i državama.

## NAFTA I SREDOZEMLJE

Korišćenje nafte sa Bliskog istoka ne predstavlja neku novost. Još pre prvog svetskog rata, a naročito posle njega, kao i u toku drugog svetskog rata, povećana je proizvodnja nafte na Bliskom istoku i njen izvoz u evropske, naročito zapadnoevropske zemlje. Ipak nafta sa Bliskog istoka, posebno rezerve te nafte i pravac njenog izvoza predstavljaju danas nov element pri razmatranju problema Sredozemlja.

Od 1901. do 1940. godine SAD su proizvele 64% svetske proizvodnje nafte, potrošivši same veći deo toga. SSSR je u isto vreme proizveo 10% svetske proizvodnje, Evropa (bez SSSR-a) svega 3%, a Južna Amerika, odnosno Venecuela 10%. Na Bliskom istoku bilo je proizvedeno svega 13%. Posle rata, tj. od 1945. godine naovamo, porast proizvodnje i potrošnje nafte i njenih derivata rastao je neverovatnom brzinom. Broj potrošača (aviona, automobila, brodova itd.) rastao je gotovo geometrijskom progresijom. Već 1963. godine na Bliskom istoku je proizvedeno oko 348 miliona tona, odnosno 27% ukupne svetske proizvodnje. Što je još značajnije, tempo porasta proizvodnje i izvoza nafte bio je najbrži upravo na Bliskom istoku, a potencijalne mogućnosti daljeg povećanja ogromne. Na osnovu mnogih izvora, utvrđene rezerve nafte na Bliskom istoku predstavljaju 61,1% ukupnih svetskih rezervi. (Ove procene variraju, već prema izvoru, ali se svi slažu u tome da se te rezerve kreću negde između 60 i 70% ukupnih rezervi u svetu.) Ova činjenica je vrlo značajna s obzirom na to da nafta postaje sve kritičnija stratejska sirovina jer su njene rezerve ograničene, dok potrošnja neograničeno raste, a neki drugi energetske izvor, kao njena zamena, još nije praktično pronađen. Utvrđene svetske rezerve kreću se od 40 do 42 milijarde tona; od toga SAD, kao najveći potrošač danas, raspolažu sa 12%, a Zapadna Evropa sa svega 0,6%.

Najveći deo proizvodnje nafte sa Bliskog istoka upućuje se morskim putem preko Sredozemlja u Zapadnu Evropu. Drugim rečima, zapadnoevropske zemlje i oružane snage NATO-a neposredno su zavisne od uvoza nafte sa Bliskog istoka i od bezbednosti pomorskih puteva na Sredozemlju. 1960. godine u Zapadnu Evropu je izvezeno 58% celokupne proizvodnje nafte sa Bliskog istoka. Od ukupno proizvedenih 214 miliona tona nafte sa ovog područja u 1962. godini, Zapadna Evropa je kupila 150 miliona, dok su njene potrebe u toj godini iznosile 235 miliona tona.

S druge strane, Zapadna Evropa, izuzev delimično Francuske koja proizvodi naftu iz saharskih škriljaca u Alžiru, nema nikakvih izgleda da problem snabdevanja naftom u budućnosti reši na neki drugi način.

Nije bez značaja činjenica da je nafta sa Bliskog istoka najjeftinija, jer je njena proizvodnja — zbog izuzetno povoljnih uslova — najrentabilnija i, u vezi s tim, donosi najveće profite vlasnicima. A vlasnici su, kao što je poznato, uglavnom američke i britanske kompanije.

Pored američkih, britanskih, holandskih i kanadskih kompanija, postoje na Bliskom istoku još samo manje grupe japanskog kapitala i domaće finansijske grupe.

U vezi sa iznetim podacima o vlasništvu nad naftom na Bliskom istoku, zainteresovanost SAD i V. Britanije postaje višestрана. U stvari, ove zemlje nisu zainteresovane samo za naftu, njenu proizvodnju, izvoz i transport, već i za očuvanje tog vlasništva (posjedovanje izvora) što je moguće duže. Nije potrebno posebno dokazivati povezanost upravljača petrolejskih konzorcijuma i vrhova vlasti ovih zemalja. Zbog toga nafta postaje kvalitativno nov element u ekonomsko-političkoj, pa i vojno-strategijskoj situaciji u rejonu Sredozemlja i Bliskog istoka.

#### STRATEGIJSKI ZNAČAJ SREDOZEMLJA U KONFRONTACIJI BLOKOVA

Tvorci strategije zapadnog bloka i autori koji razmatraju probleme strategije uopšte i pomorske strategije posebno ne kriju da su se SAD i V. Britanija u toku drugog svetskog rata i posle njega borile za nadmoćnost na morima i da gospodarenje morem predstavlja njihov vitalni interes.

U pogledu Sredozemlja Vilijam Zartmen u članku „Sredozemlje spona ili barijera”, u časopisu „U.S. Naval Proceedings” od februara 1967. godine, tvrdi:

„Očigledno, sadanja situacija ima već pozitivnu osnovicu: zapadnjačku kontrolu kako severnih obala tako i svih pomorskih puteva, odnosno Sredozemnog mora u celini. Međutim, ovo *preimućstvo treba da bude dalje povećavano, kako u Sredozemlju, tako i u svetskoj politici.*\* More predstavlja element strategije kako za SSSR tako i za neutralne arapske i afričke države. U suštini, gospodarenje morima može biti iskorišćeno za *uticanje na stratejsku situaciju na kopnu*”.

Isti autor ne želi, međutim, da neka stvar ostane nejasna, pa nastavlja u tom smislu, dokazujući da zapadne sile moraju gospodariti morima, posebno Sredozemnim, jer ono ima poseban značaj za mogućnost njihovog *aktivnog* dejstva:

„Istorijski primeri govore da more predstavlja dobru granicu ako je podešeno za odbranu i dobro branjeno: međutim, ako to nije, onda je *otvoren pravac koji poziva napadača na akciju.*” ...

I dalje: ... „Kada se Sredozemno more posmatra samo za sebe, ono je jedno jezero okruženo kopnom. Međutim, u okviru globalne strategije, ono je vodena masa koja natkriljuje kopnene objekte“ ...

\* Podvukao D. Š.

Iz ovoga nesumnjivo proizlazi da zapadne sile u svojim razmatranjima strategijskih problema ne ocenjuju značaj Sredozemlja samo kao vodenog puta od vitalne važnosti, kroz koji treba obezbediti održavanje pomorske trgovine njihovim brodovima. U posleratnoj konstelaciji snaga, gde se na jednoj strani kao supersila Zapada pojavljuju SAD, a na drugoj, kao glavna snaga socijalističkih zemalja SSSR, tvorci zapadne strategije, tj. strategije NATO-a, uzimaju Sredozemlje kao otvoren pravac „koji se pruža prema srcu sovjetske zemlje, zaobilazeći mnoge kopnene pravce na kojima kopnene snage ne bi imale izgleda na uspeh”.<sup>3</sup>

S obzirom na novo oružje, tj. nuklearni eksploziv i projekte *Polaris*, pa i bombardere (sa pilotom) velikog dometa, naoružane bombama sa nuklearnom bojevom glavom, Sredozemlje se — kao i Arktik — u ovakvoj strategijskoj koncepciji pojavljuje kao otvoreni pravac strategijskog značaja koji natkriljuje i time ugrožava bokove strategijskog poretka snaga Varšavskog pakta i najvažnije njegove centre političkog i ekonomskog značaja. Otuda posebno naglašavanje važnosti istočnog Sredozemlja, oblasti Iskenderuna, Kipra, kao i neprekidna aktivnost brodova 6. flote u tom području. U ovim strategijskim razmatranjima teritorija Turske je ocenjena kao veoma značajna, pa su i na njoj izgrađene rampe za lansiranje projektila srednjeg dometa *THOR*, koji su, i pored toga, mogli dosezati do veoma važnih objekata na teritoriji SSSR-a. Međutim, 1962. godine, posle kubanske krize, SAD su povukle ove projekte sa teritorije Turske. To je, verovatno, bio deo sporazuma sa SSSR-om pošto je i on povukao svoje projekte sa Kube. Možda je to usledilo jednim delom i zbog toga što su projektili *THOR* zahtevali nekoliko časova za pripremu za lansiranje, pa su — s obzirom na podatke da je Sovjetski Savez u to doba raspolagao projektilima istog, ili većeg dometa, čija je priprema za lansiranje zahtevala daleko kraće vreme — projektili *THOR* postali neupotrebljivi. U svakom slučaju od 1962. godine, tj. od povlačenja projektila *THOR* iz Turske i Italije, Sredozemno more, posebno njegov istočni deo, dobija još veći značaj. Od tada se u Sredozemlju pojavljuju američke „A” podmornice sa projektilima *Polaris*, koji se ispaljuju i iz zaronjene podmornice i imaju domet do 4.800 km, što je donekle ublažilo ukidanje pomenutih nuklearnih baza u Turskoj.

#### NOVA KONCEPCIJA U POMORSKOJ STRATEGIJI

Iz do sada izloženog vidi se dvostruki značaj Sredozemlja, kako za SAD, V. Britaniju i druge zapadne zemlje, tako i za Sovjetski Savez i ostale socijalističke zemlje, kao i one koje su se nedavno oslobodile kolonijalne zavisnosti. SAD i V. Britanija, koje već imaju tradiciju i istorijsko iskustvo u gospodarenju morima,

<sup>3</sup> Isto V. Zartmen u pomenutom članku.



posebno Sredozemljem, bile su u najnovije vreme suočene sa jednim novim, i za njih nepovoljnim razvojem događaja u ovom bazenu. Ključne tačke, kao, na primer, Suec i čitav niz baza i luka u novooslobođenim zemljama, nepovratno su izgubljene za stare pomorske gospodare Sredozemlja. Time je gotovo u potpunosti narušen stari sistem koji je služio održavanju ratne flote V. Britanije i SAD u ovom delu sveta. Zbog toga se pojavila jedna nova koncepcija u pomorskoj strategiji.

„Nova koncepcija se sastoji u stvaranju pokretnih flota koje su velikim delom nezavisne od ratnih i snabdevačkih luka. Činjenica je da moderne flote, kao, na primer, 6. flota SAD, operišu na osnovu nove doktrine — nezavisnosti od baza. Iskustva iz drugog svetskog rata i posle njega pokazuju da je to moguće, jer se održavanje i snabdevanje flote može obezbediti određenim brojem pomoćnih brodova u sastavu same flote. Sposobnost nezavisne plovidbe ne zavisi danas od brodova već od morala mornara na njima.“<sup>4</sup>

Ova koncepcija nije sasvim nova. Nemačka ratna mornarica je još u toku prvog i drugog svetskog rata koristila samostalna dejstva pojedinih flotnih sastava koja je snabdevala i održavala pomoćnim brodovima. To je bio izraz nužde, što stručnjaci admiral Redera nisu ni krili. Međutim, oni nisu potvrdili ni vrednost ove koncepcije.

Bez sumnje da je i ova nova koncepcija o samostalnom dejstvu krupnih flotnih sastava, za neograničeno vreme, izraz nužde. Jednostavno zbog toga što više nije moguće oslanjanje na baze, jer su nuklearno oružje i projektili učinili tvrđave, luke i baze nesigurnim osloncem.

U tom ocenjivanju čitave situacije u Sredozemlju, za autore nove koncepcije je nešto sasvim drugo bitno. Oni ne žele prisustvo u Sredozemlju neke druge pomorske sile koja bi ugrožavala gospodarenje američko-britanskih pomorskih snaga u tom regionu. Zato Zartmen u pomenutom članku i kaže:

„Kada se za gospodarenje na moru otima nekoliko sila, onda je gospodarenje kopnom odlučujući faktor. Međutim, kada morem gospodari jedna sila, ovo gospodarenje može imati presudan uticaj na situaciju na kopnu.“

Nešto dalje autor želi da precizira:

„Danas je, kao što se vidi, američka pomorska sila dominantna snaga u Sredozemlju. Pokretni, nezavisni karakter moderne flote i široko polje političkih akcija stvaraju nove mogućnosti za vršenje uticaja na neutralne zemlje.“

Cilj ovog razmatranja ni u kom slučaju nije polemika sa gorepomenutim autorom niti sa teoretičarima pomorske strategije SAD. Ovi stavovi su izneseni samo da bi se ukazalo na ono što predstavlja novo u situaciji na Sredozemlju, odnosno na razvoj i pravac kojim se kreće vojna misao zapadnih teoretičara u ovoj oblasti pomorske strategije. Pa ipak, treba u vezi sa ovim ukazati

<sup>4</sup> Isto Zartmen u pomenutom članku.

na opštepoznatu činjenicu da je pomorska sila SAD i Velike Britanije u Sredozemlju bila dominantnija posle drugog svetskog rata nego danas, pa je ipak veliki broj kolonijalnih zemalja baš u oblasti ovog bazena uspeo da izbori svoju nezavisnost i da sa svoje teritorije eliminiše vojne, vazduhoplovne i pomorske baze zapadnih sila. Kao najbolji primer koliko su ove teorije i koncepcije u pogledu primene nezavisnih flotnih sastava, u stvari, skolastična i mehanička razglabanja, mogu da posluže Alžir i Egipat. Kolonijalni gospodari ovih dveju zemalja imali su i pomorsku dominaciju i nadmoćnije kopnene snage u samim tim zemljama, pa su ipak njihovi narodi, pošto su politički sazreli za samostalnost, uspeli da je nepoštednom borbom steknu.

Međutim, Zartmen nije usamljen u ovim svojim teorijskim razmatranjima. U „New York Times“-u je istupio vodeći američki vojni komentator Hanson Baldwin, koji redovno tumači zvanična mišljenja Pentagona o vojnim pitanjima, sa ovom tvrdnjom:

„More takođe daje mogućnost za primenu sile prema kopnu, ali sile svih stepena i kvaliteta, od demonstracije snage, pa do iskrcavanja velikih razmera. More je slobodno, pa otuda nema međunarodnih komplikacija zbog prisustva sile u međunarodnim vodama, kao što je to slučaj kada su u pitanju kopnene baze.“

Baldvin je očigledno hteo da, ukazivanjem na mogućnosti pomorske sile, da svoj doprinos teoriji o „elastičnom gradiranom reagovanju“.

## SOCIJALISTIČKE ZEMLJE I SREDOZEMLJE

Za Sovjetski Savez i socijalističke zemlje uopšte Sredozemlje ima višestruki značaj. Pre svega, ono je spona koja ih vezuje sa afričkim zemljama, a posebno za SSSR ono je pomorski put kojim on obavlja najveći deo trgovačkog prometa sa zemljama Afrike i Bliskog istoka, sa Španijom, Francuskom i Italijom. Međutim, za SSSR je Sredozemlje i pravac od strategijskog značaja. U ovom slučaju to nije više „ispružena ruka kojom se dopire do srca protivničke zemlje“. No, on nije ništa manje značajan zbog toga što je Sovjetski Savez primoran da se od eventualnih dejstava sa tog pravca obezbeđuje, budući da stratezi Pentagona i NATO-a smatraju mogućnim da Sredozemlje iskoriste za pretnju SSSR-u, i što su u njemu postavili snage koje tu pretnju mogu i izvršiti. Zbog toga, kao i zbog obezbeđenja svog pomorskog transporta, Sovjetski Savez se u najnovije vreme sve češće pojavljuje sa pojeđinim jedinicama svoje Ratne mornarice u Sredozemlju. Time počinje nova era u istoriji sovjetske pomorske sile. U pomenutom časopisu „U.S. Naval Proceedings“, od marta 1967. godine, ističe se da je u julu 1963. godine komandant sovjetske Ratne mornarice admiral Gorškov odredio ovoj novu ulogu sledećim rečima:

„U prošlosti su naši brodovi i pomorsko vazduhoplovstvo prvenstveno služili za operacije u blizini naših obala, ... vodeći ra-

čuna uglavnom o sadejstvu sa jedinicama kopnene vojske. Sada... moramo biti spremni da kroz ofanzivne operacije širokih zahvata nanesimo uništavajuće udare po ciljevima imperijalista na moru i kopnu, na ma kojoj tački svetskih okeana, mora i priobalnih teritorija."

Dosledno tome brodovi Ratne mornarice Sovjetskog Saveza nisu više ograničeni na tri zatvorena morska reiona u Evropi: Severno more, Baltičko i Crno more. U Sredozemlju se neprekidno nalazi jedan sovjetski združeni pomorski sastav od krstarica i fregata sa projektilima more-more i more-vazduh, razarača i podmornica, klasičnih i na nuklearni pogon koje nose nuklearne projekte i u mogućnosti su da ih lansiraju iz zaronjenog stanja. Ovaj sastav je redovno praćen pomoćnim plovnim jedinicama za snabdevanje i održavanje. Zapadni izvori konstatuju prisustvo ovih snaga na celoj akvatoriji Sredozemnog mora, od reiona Gibraltara i američke baze Rota na španskoj obali, pa sve do zona oko Iskenderunā i istočno od ostrva Kipra. Poseban značaj pridaje se tehničkoj usavršenosti ove flotne snage, odnosno fregata klase „Kinda” i „Kašin”. Američki stručnjaci Ričard Veber i R. Basoko pišu u ovom istom časopisu: „Ako danas zapadni i sovjetski stratezi budu morali da ponovno procenjuju sovjetsku pomorsku silu, oni će to prvenstveno morati da učine zbog toga što je SSSR uspeo da konstruiše fregatu klase „Kinda”, dok fregata klase „Kašin” predstavlja samo prirodnu dopunu „Kinde”, što znači da je Sovjetski Savez počeo da razmatra ulogu svojih površinskih plovnih jedinica u okviru globalne strategije”.

Nova koncepcija i uloga sovjetske Ratne mornarice predstavljaju za SSSR, u njenoj konfrontaciji sa silama zapadnog bloka, u izvesnom smislu nov kvalitet. Moreuzi Dardaneli, Skagerak i Kategat i ledena blokada Severnog mora nemaju više raniji značaj.

Sovjetske pomorske snage su u poslednje vreme bile veoma aktivne u Sredozemlju. U toku krize na Bliskom istoku, juna o.g. one su bile neprekidno u blizini jedinica 6. flote i predstavljale su kočnicu i kontrolu ove pomorske sile. Bio je čak i slučaj, kako navode zapadni izvori, da je jedan sovjetski razarač plovio neko vreme usred jedne formacije 6. flote, što je „izazvalo ozbiljnu nerovu kod američkih komandanata”.

## AFRIKA I SREDOZEMLJE

Afrika danas predstavlja kontinent koji se tek razvija u svakom pogledu. On je izuzetno bogat sirovinama, tako reći nenaseľjen, sa velikim brojem nedavno oslobođenih zemalja koje tek treba da izgrade svoje društvo. Sa zemljama bez državnog i političkog iskustva, bez naučnih i tehnoloških kadrova, ovaj kontinent predstavlja široko otvoren prostor za delatnost kako socijalističkih zemalja tako i neokolonijalističkih sila. Gotovo je nemoguće ukazati na to koliko je za budući razvoj situacije u svetu značajan politički razvoj ovog kontinenta. Ako bi se opšte kretanje u svetu nastavilo

u pravcu dalje i oštrije konfrontacije blokova, Afrika bi mogla da predstavlja onaj teg koji bi mogao prevagnuti na jednu ili drugu stranu prilikom konačnog odmeravanja snaga. A putevi za Afriku, Zapadnu Evropu i socijalističke zemlje vode preko Sredozemlja. Jedino SAD imaju neposredan pristup crnom kontinentu preko Atlantskog okeana; one nisu propustile da to preimućstvo iskoriste i uspele su da u mnogim zemljama zapadnog dela Afrike u znatnoj meri izraze svoj uticaj.

Pukovnik u penz.

*Dimitrije ŠEŠERINAC-GEDŽO*