

Námořní kapitán Dieter Stockfisch

Přichází „maritimní“ epocha (Bezpečnostně-politické perspektivy v 21. století)

Článek Dietera Stockfische byl uveřejněn v č.2/1996 časopisu Soldat und Technik. Česká republika jako vnitrozemský stát se uchází o přijetí do Severoatlantické aliance. Proto by neměl být český čtenář překvapen tím, že náš časopis uveřejňuje článek týkající se „maritimní“ epochy, neboť Severoatlantická aliance je již svým názvem „maritimní“. To je nutno vzít na vědomí a naučit se uvažovat také v „maritimních“ dimenzích.

Rozdělení světových moří

V 15. století byl objeven prostor neomezeně svobodného moře a bylo pochopeno obrovské rozšíření všech lidských schopností a možností. Portugalsko a Španělsko tehdy disponovaly mocí k tomu, aby si mezi sebou mohly rozdělit svět a oceány. Papežské rozhodnutí v roce 1494 vymezilo sféry zájmů mezi oběma zeměmi. Linie od pólu k pólu sto mil na západ od Azorských ostrovů rozdělila tehdy objevený svět. Nároky na území východně od této linie mělo Portugalsko a Španělsko získalo západní část. Pacifik nebyl tehdy ještě objeven.

Avšak Angličané, Francouzi a Holanďané, kteří přišli zkrátka, požadovali svůj podíl a odůvodňovali ho požadavkem svobody moří. Svoboda moří byla chápána jako „svoboda“ k tomu, aby mohly být lodě Španělů a Portugalců svobodně kořističny na moři a aby byl zajištěn svobodný přístup k bohatstvím Asie, Afriky a Ameriky.

„No peace beyond the line.“ Takové bylo heslo na rytíře pasovaného anglického piráta Francise Drakea. Na západ od této linie vládlo násilí a na této straně začínala „svoboda moří“.

Od těchto dob uplynulo mnoho času. Dnes jsou světová moře rozdělována mnohem citlivěji a nenápadněji. V uplynulých dvou desetiletích na konferencích o námořním právu Spojených národů - bez velké účasti veřejnosti - se uskutečnilo přisvojení více než jedné pětiny zemského povrchu jedno sto třiceti dvěma pobřežními a ostrovními státy. Jako „maritimní“ hospodářské pásmo si přisvojily mořské plochy, včetně pod nimi ležících ploch mořského dna a bohatství ležících pod mořským dnem (nafta, zemní plyn, rudy), o rozloze přes 110 milionů čtverečních kilometrů, které se rozkládají až 200 námořních mil od jejich břehů do otevřeného moře. Pobřežní státy tímto obrovským „výbojem“ téměř zdvojnásobují svoje území na souši, nad nímž mají politickou a ekonomickou suverenitu.

Tato anexe (pobřežní moře o šířce 12 námořních mil a výsadní hospodářské pásmo o šířce 188 námořních mil) světových moří se ještě částečně zvětšuje „pevninským prahem“ daleko za hospodářské pásmo. Rozsáhlé ostrovní státy nyní mohou svoje souostrovň nároky rozšiřovat na poměr vody a země 9 : 1.

Vcelku byly „teritorializovány“ (vyhlášeny za teritoriální) vodní plochy tak velké, jako je celková souše Země. Přitom se širé moře zmenšilo více než o třetinu.

Při této anexi profitovaly státy s dlouhým pobřežím jako Austrálie, Japonsko, Kanada, Norsko, Jižní Afrika nebo Spojené státy. Přibližně 10 národů získalo přibližně 50 % celkové plochy hospodářských pásem.

Zeměpisně znevýhodněné státy jako Spolková republika Německo dopadly špatně. V Severním moři si pobřežní státy rozdělily pevninský práh již v roce 1971. Německý podíl má tvar „kachního zobáku“ a vzhledem k zeměpisné poloze zaujímá plochu pouze 36 000 čtverečních kilometrů. Podobná situace nastala také v Baltickém moři.

Evropa a moře

◆ Periferie Evropy se skládá z břehů velkých moří. Letecký snímek zobrazuje vzájemné pronikání souše a moře. Tento světadíl je vlastně velkým poloostrovem - na východě je spojen s asijským kontinentem a všechny ostatní světové strany vedou k moři. Západ „se dívá“ k moři, Východ k horám.

Na jihu se rozkládá Středozemní moře s jeho antickými kulturami, na jejichž obzorech se rýsují řecký a arabský svět, Blízký východ se severní Afrikou, islám a nafta. Na severu leží svět Vikingů a nafta v Severním moři, na západě rozlehlý Atlantik, na jehož protějším břehu je Amerika a který umožňuje přes Afriku přístup do Indie a do oblasti Pacifiku.

Mořská nymfa, která kontinentu dala jeho jméno, se narodila na pobřeží Středozemního moře. Zeus, bratr boha moří Poseidona, v podobě býka unesl Evropu přes moře. Po dvě a půl tisíciletí hraje moře pro Evropu nosnou úlohu.

Evropa je „maritimní“ kontinent. 13 z 15 členů Evropské unie jsou přímořské státy a více než třetina z jejich 370 milionů lidí žije na pobřeží. Hospodářské a obchodní vazby mají „maritimní“ povahu, neboť evropský podíl na světovém obchodu činí přes 40 %.

Více než 90 % zboží určeného pro evropský trh a z něho vyváženého je přepravováno přes moře. Budoucnost Evropy se utvářela v její schopnosti obstát v hospodářské soutěži se Severní Amerikou a východní Asíí. Hlavní zájem Evropy proto spočívá ve vytváření jejích vazeb s hospodářskými oblastmi a trhy světa.

Jednou třetinou evropského zahraničního obchodu zaujímá Spolková republika Německo silné postavení v „maritimním“ hospodářství. Přibližně 50 % německého zahraničního obchodu se uskutečňuje přes moře. Podíl vývozu na německé hrubém sociálním produktu je svými cca 33 % dvojnásobný v porovnání se srovnatelnými průmyslovými státy. V průměru je denně na moři přes 1000 lodí s více než 7 miliony tun zboží dováženého do Německa. Přibližně 150 lodí s více než 650 000 tun nákladu pro Německo je denně vykládáno v německých a evropských přístavech. Každé čtvrté pracovní místo v Německu přímo závisí na zahraničním obchodu. Blahobyt Německa ve značné míře spočívá na fungující a nenarušené výměně zboží přes moře, tj. na bezpečných námořních spojích, které jsou pro Německo existenční otázkou.

◆ Volný přístup ke strategickým surovinám jako předpoklad pro německou energetiku a vyspělou technologii je životně důležitý. Německo dováží přes moře např. surovou naftu z 95 %, chrom, mangan, titan a železnou rudu ze 100 %. Již proto musí mít Německo vyhraněný zájem na tom, aby poskytovalo „maritimní přínos“ k mezinárodním bezpečnostním opatřením.

◆ Bezpečnostní rizika, která ohrožují Německo, se po rozpadu Varšavského paktu přesunula od německých hranic do vzdálených prostorů na okraj poloostrova Evropa a

mimo něj. To znamená, že rizikové potenciály a krize vznikají v regionech, které mají „maritimní“ význam nebo v nichž je možno získat vliv přes moře „maritimními“ prostředky. Vojenské přínosy k mezinárodnímu řešení krizí budou proto a především spojeny s „maritimními“ operacemi. Taková opatření budou v zásadě plánována a prováděna v mezinárodním rámci. Mnohonárodní operace jsou pro německé námořnictvo po desetiletí běžnou praxí.

◆ Po čtyřicet let je Německo členem Severoatlantické aliance, největší námořní aliance v dějinách lidstva. Toto členství znamená účast v „maritimní“ alianci. Pod ochranou této námořní aliance - především se Spojenými státy, které jsou poslední velkou námořní mocností - se Německo rozvinulo v nejbohatší a největší obchodní a průmyslový stát Evropy.

◆ Význam námořní dopravy se bude zvětšovat, neboť za deset let bude 70 % světového obyvatelstva žít blíže než 60 km od mořského pobřeží kontinentů. Již dnes se více než 95 % mezinárodní přepravy zboží uskutečňuje po moři.

Ve světě s přelidněním, s nedostatkem zdrojů a s migračními proudy obrovského rozsahu, jakož i při globalizaci světového hospodářství a vytváření rozsáhlých hospodářských oblastí jsou oceány jako světové komunikační cesty a zdroje surovin důležitější než kdykoli dříve. Moře je zdrojem ekonomického bohatství a v širším smyslu prostorem pro rozšiřování moci.

◆ „Nová strategická koncepce“ Severoatlantické aliance se svým rozsáhle pojatým chápáním bezpečnosti a přidavným úkolem „kooperace“ znamená zřetelné zvýraznění „maritimní“ dimenze, neboť „obchod přes moře“ a zasazení námořních sil a námořního letectva jsou ve složité spleti vztahů zvláště vhodnými nástroji k realizaci těchto politických úkolů.

◆ „Námořnictvo a námořní letectvo jsou vhodné zvláště pro řešení krizí. Jsou to síly „první hodiny“. Zpravidla mohou být zasazeny z pohotovosti pružně a na velké vzdálenosti, a tím splnit nejbližší politický úkol, totiž rychle „ukázat vlajku“, dokázat přítomnost a projevit rozhodnost. Námořnictvo a námořní letectvo mohou působit v mořském prostoru, na který se nevztahuje žádná svrchovanost, aby ovlivňovaly krizovou oblast, tj. z moře působily na pevninu. K tomu nepotřebují žádná práva přeletu ani přistání. Protože je jejich logistika integrována do jejich organizace (cisternové a zásobovací lodě), jsou námořní síly schopny po dlouhá období samostatně setrvávat na moři. Navíc operace námořních jednotek potřebují diplomatickou přípravu pouze ve výjimečných případech.

Námořnictvo a námořní letectvo jsou při řešení krizí zasazovány nejdříve a především v dolní části možného spektra eskalace. Aniž by musel padnout jediný výstřel, mohou být opatření zosťvena, avšak také kdykoli zase pružně odvolána. Pomocí „maritimních“ prostředků vždy existuje „volba mezi koktejlkou nebo bombardováním“. Nejnovějšími důkazy toho jsou válka v Perském zálivu a občanská válka v Bosně, při nichž bylo možno pomocí letounů z letadlových lodí a střelami s plochou dráhou letu (cruise-missiles) z moře ovlivňovat dění na souši.

Zasazení námořnictva a námořního letectva při řešení krizí si lze nyní představit pouze v mnohonárodnostním rámci. „Maritimní“ opatření při řešení krizí jsou proto vždy také výrazem internacionality bezpečnostní politiky. Námořnictvo a námořní letectvo proto svými možnostmi tvoří rozhodující a nezhytný přínos k mezinárodnímu řešení krizí.

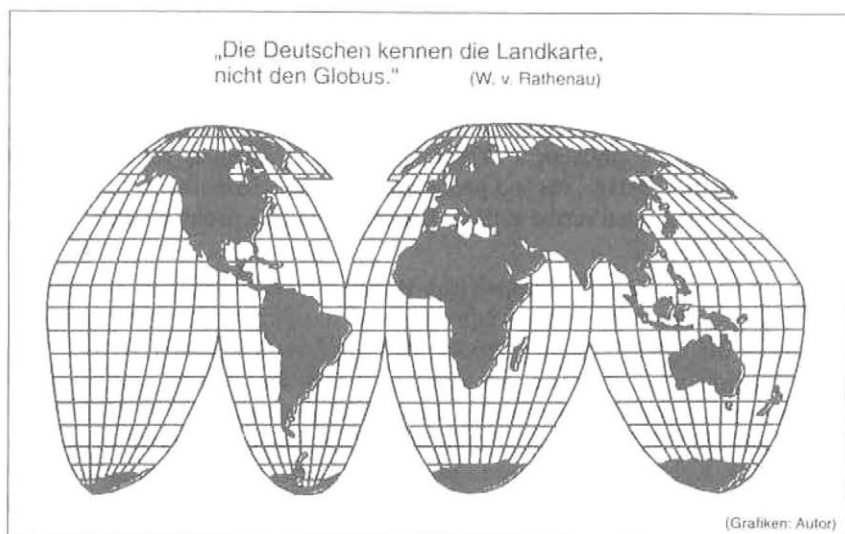
Rozvoj námořní strategie

Stručně nastíněné bezpečnostně-politické rámcové podmínky rozhodujícím způsobem ovlivňují rozvoj námořní strategie, a tím budoucích „maritimních“ operací.

S koncem studené války doznalo spektrum zasazení námořnictva a námořního letectva v míru, za krize a konfliktu základní proměnu.

Vedení námořní války nebude ve svých strategických úkolech již zaměřeno přednostně na obranu proti silnému nepřátelskému námořnímu potenciálu nebo na jeho neutralizaci v rámci rozsáhlého globálního konfliktu. Dnes jde a v budoucnosti půjde spíše o to, aby byl ovlivněn nebo rozhodnut průběh geograficky omezené krize resp. konfliktu, jehož ohnisko by mohlo nezávisle na přístupu z moře být většinou vázáno na souši.

Při novém vojensko-politickém chápání může být tato strategie označena jako „strategie řešení a zvládnutí krizí a konfliktů z moře“ neboli „forward from the sea“, jak ji nazývá námořnictvo Spojených států. To znamená „maritimní“ přítomnost před pobřežím původce krize až po zákrok.



Obr.: „Němci znají mapu souše, nikoli globus“ (W. v. Rathenau)

Vzhledem k této strategii, která se uplatňuje z moře, se princip multinacionality dostává do těžiště politických a vojenských požadavků. Nové, rozšířené a geograficky určené „maritimní“ požadavky vyžadují více než dřívě multinacionalitu, aby vůbec bylo možno vytvořit účelné, zasazení schopné formace.

V současné diskuzi to vede stále znovu k výzvě k rozdělení úkolů a úloh námořních sil a námořních leteckých sil v Alianci. Na strategickém stupni u úderných skupin letadlových lodí, obojživelných sil anebo u námořního jaderného potenciálu již existuje rozdělení úkolů a úloh. Na takticko-operačním stupni však neexistuje rozdělení úkolů či úloh ani v

německém zájmu, ani v zájmu aliančních partnerů, neboť jde o udržení národních jaderných schopností, a tím o národní „maritimní“ nezávislost.

Rýsuje se další vývoj: **těžiště „maritimních“ operací se přesunuje ze širého moře do okrajových moří a pobřežních vod.** Tato změna možných prostorů zasazení mění také spektrum rizik pro námořnictvo a námořní letectvo. Dosavadní dominance širokoocéánského vedení války u Severoatlantické aliance s těžištěm v protiponorkové obraně (Sovětský svaz tehdy disponoval více než třemi sty konvenčních a jaderných ponorek) je dnes rozhodujícím způsobem ovlivňována rostoucím významem schopnosti vést hladinovou námořní válku v okrajových mořích a při pobřežích mořských oblastí. Takové vedení hladinové války spočívá především v zasazení proti středním a menším konvenčním nepřátelským hladinovým námořním silám, které mohou s výhodou působit v okrajových mořích a pobřežních vodách. Avšak také ohrožení ze souše raketami, letadly, dělostřelectvem anebo prostředky radioelektronického boje hraje v pobřežních mořských oblastech důležitou úlohu. K tomu se druží zvláštní ohrožení minami a konvenčními ponorkami optimalizovanými pro mělké vody. Také pro radioelektronický boj existují v okrajových mořích a v pobřežních oblastech (ostrovy, fjordy, zátoky, útesy, pobřežní linie, zázemí) jiné podmínky než na širém moři.

Německé námořnictvo může pro bojové zasazení v takových námořních oblastech poskytnout dlouholeté zkušenosti, speciální vybavení, vyzkoušené prostředky námořní války a osvědčené zásady bojového použití jako přínos pro mnohonárodní válečné operace směřující „z moře na pevninu“, protože bylo v uplynulých čtyřiceti letech zasazeno převážně v okrajových mořích (Severní a Baltické moře).

Dominance hospodářství a obchodu

Ve světě změněném po studené válce, za přechodu mezi dvěma epochami se hospodářství a obchod stále více rozvíjely jako faktory určující celosvětové politické vztahy. V roce 1994 se Evropa sjednotila do evropského hospodářského prostoru. V listopadu 1993 se pod vedením Spojených států uskutečnila v Seattlu atlanticko-pacifická hospodářská konference. Přitom šlo o budoucí obchodní vztahy se snaživými dálně východními hospodářskými mocnostmi. Zároveň Spojené státy uzavřely dohodu o svobodném obchodu s Kanadou a Mexikem (NAFTA) se zřetelem k pacifickému prostoru.

Třicet čtyři země amerického kontinentu se v prosinci 1994 dohodly o zřízení pásma volného obchodu až do roku 2005. Tato zóna volného obchodu, v níž žije přes 700 milionů lidí, sahá od Aljašky až po jižní výběžek Argentiny a je obklopena nejrozsáhlejšími světovými moři. Je to největší ekonomická oblast světa.

Spolu s orientací Ameriky na Asii, na nové světové hospodářské prostory pacifické polokoule zahrnující dvě třetiny světového obyvatelstva a s uvolněním americké vojenské přítomnosti v Evropě se oslabují atlantické vztahy v Evropě. Zvyšující se důraz na hospodářské problémy nezůstane bez vlivu na Severoatlantickou alianci, **neboť nejdůležitější mezinárodní záležitosti dnes již nemají vojenskou povahu, nýbrž mají povahu ekonomickou.**

Proto bude hospodářská spolupráce utvářet Alianci stejně, jako byla za studené války určována bezpečnostně-politickou spoluprací. Avšak názorové rozdíly v oblasti

hospodářské a obchodní politiky by mohly Alianci zatěžovat. Zatímco dříve naléhavá nutnost obhajoby sporných ekonomických otázek (např. agrární problémy mezi Spojenými státy a Evropskou unií) byla odsunuta na druhou kolej, není dnes tento problém již tak naléhavý. Tmel Aliance by po zániku vnějšího ohrožení mohl být křehký. Proto se jedná o nové definování společných zájmů, o nové odůvodnění transatlantického řádu mezi Evropou a Spojenými státy, včetně Kanady, jde o zachování „maritimní“ aliance.

Vedoucí mocnost Aliance, Spojené státy americké, ještě váhá, pokud jde o přítomnost jejich vojsk v Evropě v budoucnosti. Také na východní straně Atlantiku rozhodují – stejně jako v Německu – diskuze o rozpočtu týkající se strategických otázek. Ekonomické problémy překonaly úroveň otázek obrany, neboť pragmatičtí Američané se přednostně řídí národními zájmy. „Vital interest“ (životní zájem) námořní mocnosti Spojených států se stále více přesunuje ve směru světového hospodářství. Proto by otázky obchodní a hospodářské politiky již neměly být posuzovány jako ekonomické problémy. Dnes jsou to otázky strategického významu a „maritimní“ dimenze. Může to dokazovat pohled na obchodní problémy mezi Spojenými státy a Japonskem, při nichž se nedávno mluvilo dokonce o obchodních sankcích. Také Japonsko je státem orientovaným na vývoz a moře, odkázaným na otevřený svět.

Historie úspěchů Aliance stále těší její členy v Evropě. Nelze však přehlížet, že po zhroutilí pozemní velmoci – Sovětského svazu – vznikla v bezpečnostně-politickém světovém dění určitá pauza. Proto již nelze obcházet nové definování zájmů na obou stranách Atlantiku. Jeho výsledek je však ještě otevřený.

Pro Evropu a Německo bude i nadále rozhodující, aby Atlantická aliance nebyla narušována ekonomickými spory, nýbrž aby našla konsenzus v nyní důležité ekonomické oblasti a zůstala otevřena vůči světu.

21. století bude epochou, v níž se bude mnoho civilizací nacházet ve vzájemné soutěži. Ekonomické strategie budou utvářet 21. století a strukturu nového světa a tento svět bude utvářen především ekonomicky. Ekonomická síla bude rozhodovat více než vojenská moc.

Zajišťování bezpečnosti

Za těchto okolností vzniká otázka týkající se zajištění bezpečnosti Německa. Přitom je nutno zajišťování bezpečnosti vzhledem k současným celosvětovým krizím posuzovat globálně a všestranně. Bezpečnostní, zahraniční, obchodní a resp. ekonomická politika jsou z tohoto hlediska vzájemně propojeny. Hlavní prvky bezpečnostní politiky spočívají na společné bezpečnosti v rámci Aliance, na multinacionálním řešení krizí a na mezinárodní solidaritě, protože jde o to, aby se celosvětovým krizím a konfliktům čelilo preventivně. Zajišťování bezpečnosti dnes, po skončení konfrontace Východ-Západ, nabylo novou dimenzi.

Sjednocené Německo je „vítězem“ ve studené válce. Zase se stalo centrem Evropy. Váhavě začíná přijímat svou novou velikost s pozitivním zaměřením. Zahraničí již dnes posuzuje Německo jako hospodářskou a politickou mocnost ve středu Evropy, a to i v oblasti bezpečnostní politiky.

Jako země uprostřed Evropy se Německo nachází mezi Východem a Západem. Zároveň je však také zemí mezi námořními a kontinentálními mocnostmi, tj. mezi Spojenými státy americkými spolu s Velkou Británií a mezi Francií a Ruskem. Pozoruhodné je, že v době

studené války patřila východní část Německa ke kontinentální mocnosti Sovětskému svazu, zatímco západní část, Spolková republika Německo, byla začleněna do Atlantické aliance a pod její ochranou rozkvetla jako jeden z největších a nejbohatších národů Evropy.

Atlantická aliance

Zapojení Spojených států jako světové mocnosti, jako námořní a jaderné mocnosti do Severoatlantické aliance znamená „maritimní“ orientaci. Tato orientace po druhé světové válce otevřela Německo více světu, což se pro Spolkovou republiku Německo projevilo jako výhoda. Severoatlantická aliance, stejně jako každá námořní aliance v dějinách, příznivě ovlivnila celosvětové struktury tím, že bezpečnostně-politicky a hospodářsko-politicky vzájemně propojila kontinenty Evropu a Severní Ameriku. V námořní alianci stojí, na rozdíl od kontinentálních mocností, které mají sklon k vytváření bloků, na prvním místě otevřenější, především také obchodně-politicky utvářené řády a zaměření.

Článek 2 Severoatlantické smlouvy obsahuje zásady spolupráce v hospodářské oblasti: „Strany budou přispívat k dalšímu rozvoji mírových a přátelských vztahů tím, že budou upevňovat svoje svobodné instituce, usilovat o lepší porozumění zásadám, na nichž tyto instituce spočívají, a tím, že budou vytvářet předpoklady pro vnitřní pevnost a blahobyt. Budou usilovat o odstraňování protikladů ve své mezinárodní hospodářské politice a o podporu hospodářské spolupráce mezi jednotlivými nebo všemi stranami.“

Hospodářsky otevřený systém námořních mocností po druhé světové válce zahrnoval celý svět, s výjimkou sovětského kontinentálního bloku. Tento otevřený svět příznivě ovlivňoval mladou Spolkovou republiku v jejím hospodářském a politickém vývoji. Pod ochranou Atlantické aliance a při začlenění do jejího etablovaného bezpečnostně a hospodářsko-politického řádu mohlo Německo dosahovat vzestupu. Přistoupilo ke světovému hospodářskému systému (GATT) a v roce 1973 napomáhalo při zpracování dohod, z nichž vzešla „skupina sedmi“ (G-7).

Německo jako jeden z vedoucích exportujících národů světa a jako jeden z nejdůležitějších členů Evropské unie má dnes v hospodářských otázkách - již vzhledem ke svému právu veta - větší váhu, než mělo během studené války v otázkách vojenských. Ovlivňuje světový hospodářský řád silněji, než předtím spouštělo vojenský řád světa.

Němci a moře - výzvy 21. století

Námořní moc, námořní aliance, zahraniční obchod, za hraniční politika a bezpečnost tvoří souvislý celek, projev globální a perspektivní politiky, který v Německu - nehlédě na dvě katastrofální porážky od námořních mocností - nachází stále ještě malou pozornost. „Němci znají mapu souše, nikoli globus.“ Takto formuloval Walter von Rathenau vztah svých krajanů k pevnině. Alfred Wegener, vynikající geofyzik a polární badatel, výstižně vyjádřil kontinentální vázanost svých krajanů velmi stručně: „Němci moři neporozuměli.“ Přístup k „maritimní“ politice, který vždy směřuje na přirozeně rozsáhlou a dlouhodobě uspořádanou bezpečnostní a hospodářskou politiku, se tradičně kontinentálně založeným Němcům zřídka podařil. Dokonce ani výše popsané výhody „maritimní“ orientace, tj. členství v námořní alianci, jichž Německo využívá již po 40 let, málo probudily vědomí Němců pro „maritimní“ souvislosti našeho světa.

Výzvy 21. století mají „maritimní“ dimenze. Vyplynávají z politické geografie Evropy, z její závislosti na zajištěných dodávkách surovin a na světových trzích, i pro její vývoz. Také vznikly po rozpadu socialistického světa nové bezpečnostní problémy, dané např. šířením destabilizujících zbraní a zvyšující se schopností a ochotou států vést regionální konflikty, které se dotýkají životních zájmů Evropy. Přehlížet nelze silné narůstání námořních sil „třetího“ světa, jehož „maritimní“ potenciál mezitím činí více než dvě třetiny kvantity celkového „maritimního“ potenciálu světa, který je dislokován podél světových námořních spojů. Konec „studené“ války celosvětově rozpoutal řadu „horkých válek“, které pronikly až do Evropy.

Při rozšířeném chápání bezpečnosti jde dále o to dlouhodobě zajistit hospodářství a průmysl Evropy jako prostor rozsáhlého hospodářského vytváření hodnot. Bez zajištěného základu „maritimní“ schopnosti jednání, včetně s tím spojené průmyslové základny, nelze budoucí hospodářsko-politické výzvy zvládnout.

Námořní mocnost Spojené státy přišly Evropanům v tomto století třikrát na pomoc. Ve třetím případě se jejich pomoc týkala v první řadě Německa. Jedním z poučení z toho je, že námořní Severoatlantická aliance musí být trvale spojena s Evropou, jestliže mají být zajištěny bezpečnost a hospodářská síla starého kontinentu v 21. století spolu s jeho největším průmyslovým státem, Spolkovou republikou Německo.

„V 21. století se bude o budoucnosti světa rozhodovat na jeho vodách.“ (Alfred T. Mahan)*

Poznámka:

*/ Alfred T. Mahan, 1840-1910, kapitán amerického námořnictva, náčelník námořní válečné akademie USA. Jeho práce *The Influence of Sea Power upon History* (Vliv námořní síly na historii) mu vynesla označení „Clausewitz“ námořnictva.

(redakčně zkráceno)

-NAS-