

DOTUR I EVAKUACIJA INTENDANTSКИH SREDSTAVA

U snabdevanju NOV intendantskim sredstvima pretežno su korišćeni mesni izvori. Međutim, određenu ulogu u snabdevanju imali su dotur i evakuacija, naročito u završnim operacijama za oslobođenje zemlje.

U 1941. godini o doturu i evakuaciji intendantskih i drugih materijalnih sredstava starali su se partijska rukovodstva, štabovi partizanskih jedinica, komande mesta i njihovi intendantski organi. Na teritoriji Srbije CK KPJ preduzeo je opsežnu evakuaciju imovine iz ravničarskih i komunikativnih delova u rejone naslonjene na planinske vence zapadne Srbije, koji su bili pogodniji za odbranu i nepristupačni za Nemce. Tako je u novembru 1941. godine Podrinjski partizanski odred evakuisao u planine velike količine hrane iz Mačve i južnog dela Jadra.

Početkom 1942. godine organizaciju dotura i evakuacije materijalnih sredstava preuzela je Glavna intendantura VŠ. Ona je direktno raspoređivala zaplenjena vozila, vlastita sredstva i ona koja su prikupljena od stanovništva. Statutom proleterskih narodnooslobodilačkih brigada (februar 1942. godine) u partizanskim jedinicama obrazovane su komore. Na taj način stvoreni su bolji uslovi za dotur i evakuaciju. Bataljoni su uglavnom svojim transportnim sredstvima doturali materijalna sredstva iz brigadnih skladišta, NOO-a, komandi mesta i komandi područja. Po nalogu štaba brigade, bataljoni su često jedni drugima vršili dotur, pa čak i štabovima brigada, ako je to bilo celishodno i moguće. Brigade su svojim transportnim sredstvima obavljale razne poslove (prenos nabavljene hrane do skladišta, evakuaciju ratnog plena, ranjenika i bolesnika i dr.), a vršile su dotur i bataljonima ako su oni vodili borbu ili im je ona predstojala.¹

Glavni štabovi pokrajina i njihovi intendantski organi preduzimali su mere za organizaciju dotura i evakuacije intendantskih sredstava. Tako je Glavni štab NOP i DV za Crnu Goru i Boku 9. maja 1942. godine naredio komandantu nikšićkog područja da izvrši evakuaciju magacina i radionica u pravcu Pive, s tim da se tačno ispita mesto gde će se smestiti evakuisana sredstva.

¹ *Vojna enciklopedija*, br. 2, str. 600.

Šef odseka VŠ za vojne vlasti u pozadini regulisao je (25. decembra 1942. godine) upotrebu transportnih sredstava za potrebe NOVJ. Naloge za dostavljanje jahaćih i teglećih konja, kola i saonica sa zapregom ili bez nje, za privremenu upotrebu vojske mogli su NOO-i primiti od viših NOO-a i od nadležnih komandi područja i mesta, a svi NOO-i od operativnih jedinica preko nadležnih komandi mesta ili u hitnim slučajevima direktno. Organi koji su tražili ta sredstva morali su imati pismeno ovlašćenje. Eknomski odsek VŠ bio je odgovoran za mobilizaciju prevoznih sredstava za dotur i evakuaciju materijala, vojnih radionica, bolnica, itd. On je bio dužan da potrebna sredstva traži preko Odseka za vojne vlasti u pozadini ili od njegovih organa, a u hitnim slučajevima i direktno od NOO-a. Narodnooslobodilački odbori morali su strogo da vode računa o pravilnoj raspodeli ovih obaveza i o tome voditi evidenciju. U putni list transportnog sredstva unošeni su sledeći podaci: vrsta sredstava, opis životinje, ko je vlasnik, od koga NOO-a je dobijeno, u koju svrhu, za koje vreme i gde se i kome ima vratiti.²

Glavni štabovi su na predlog intendantskih organa regulisali način formiranja i korišćenja transportnih jedinica. Glavni štab Hrvatske, na primer, pod komorom podrazumeva svu opremu, koju su borci za vreme pokreta ili operacija nosili, tj. rezerve oružja, municije, hrane, odeće, obuće, kazani, posuđe, itd. Komora nije smela biti preglomazna, već vrlo pokretna i podesna za brzo premeštanje, o čemu je intendantura vodila računa.

Prebacivanje hrane iz bogatijih u pasivne krajeve imalo je važnu ulogu u snabdevanju partizanskih jedinica. Od 1943. godine do oslobođenja zemlje intendantski organi GŠ Hrvatske organizovali su dotur hrane u južne krajeve Hrvatske iz severnih žitorodnih krajeva (Slavonije, Posavine, Podravine). Prebacivalo se na razne načine. Često su partizanske jedinice štitile kolone kola natovarene hranom. Duž čitavog puta postojale su stanice koje su prihvatale i dalje prebacivale hranu. Dešavalo se da su takve pošiljke hrane prebacivane kolima i kroz neprijateljska uporišta. U tom slučaju hrana u kolima bila je maskirana slamom, senom, đubretom, itd. Mnogo puta deca su prebacivala stoku preko pruge, pod izgovorom da je gone na pašu. Iz Slavonske Požege, Virovitice, Slatine, Bjelovara, Koprivnice i Čazme pošiljke su prebacivane u okolinu Velike Gorice kod Zagreba, odakle su dalje prenošene preko pruge Beograd — Zagreb i reke Save do Korduna, a zatim dalje u Liku i severnu Dalmaciju.³ Samo u leto 1944. godine na taj način dotureno je sa teritorije Slavonije i Moslavine za ishranu 11. korpusa u Liku 120.000 kg žita i ostale hrane i 245 grla krupne stoke, a u Gorski kotar 54.000 kg žita i druge hrane. Zbog velike oskudice u hrani na teritoriji Majevice i Birča, organizovano je 1943. godine snabdevanje hranom iz Semberije. Dotur je uglavnom vršen tovarnim transportom do skladišta jedinica u Šekovićima. Iz jugozapadnog Srema (od 10. avgusta do 19. oktobra 1943. godine)

² Zbornik NOR-a, tom II, knj. 7, str. 171—174.

³ Časopis »Pozadina i snabdevanje«, br. 6 za 1951. god., str. 6.

dotureno je preko Save i predato komandi mesta za Semberiju 209.239 kg pšenice, 20.156 kg krompira, 4.194 kg pasulja, 419 kg luka i 882 kg slanine.⁴

Pošto su transportne jedinice (radni vodovi bataljona, vozaške čete, vozaški bataljoni, itd.) bile pod komandom intendantskih organa, one su u to vreme uz pomoć štabova jedinica sačinjavali planove dotura i evakuacije intendantskih sredstava.

Tek u februaru 1944. godine u štabovima korpusa formirani su saobraćajni organi (odseci) za održavanje i regulisanje saobraćaja i saobraćajnih komunikacija, transporta jedinica, ranjenika, bolesnika, materijala, hrane, opreme, radionica za remont, itd. Ovi organi vodili su evidenciju o transportnim kapacitetima na teritoriji korpusa (železnica, motornih vozila, zaprežnih kola, tovarnih konja). Početkom 1945. godine formirano je Saobraćajno odeljenje Povereništva narodne odbrane, koje je imalo Automobilski i Železničko-plovidbeni osek. Izvršni organi bili su vojne delegacije pri Povereništvu za saobraćaj i direkcijama jugoslovenskih železnica na oslobođenoj teritoriji. U važnijim železničkim čvorovima formirane su komande železničkih linija, a na većim stanicama komande železničkih stanica.⁵ U 1945. godini štabovi armija imali su saobraćajno odeljenje i određeni broj saobraćajnih jedinica za dotur i evakuaciju materijalnih sredstava. Prva armija, na primer, imala je: auto-bataljon, dva transportna bataljona sa konjskom vučom, železnički bataljon, mosni bataljon i vod cisterni.⁶

Prema tome u 1945. godini postojali su organizacioni i materijalni uslovi da saobraćajni organi planiraju dotur i evakuaciju materijalnih sredstava na osnovu prijave rodova i službi.

Novoformirana komanda pozadine NOVJ angažovala se na organizaciji dotura i evakuaciji intendantskih sredstava. Ona je naredjenjem (br. 35 od 6. februara 1945. godine) regulisala raspored skladišta, baza na frontu i organizaciju dotura materijalnih sredstava. Glavna skladišta komande pozadine Povereništva narodne odbrane nalaze se 180 do 200 km od linije fronta, a armijska skladišta (baze) sa dva do tri dnevna obroka hrane na oko 40 do 80 km. Saobraćajno odeljenje vodilo je brigu o organizaciji saobraćaja do armijskih baza. Divizijska skladišta raspoređuju se na oko 20 km od fronta, s tim da se materijalna sredstva do tih skladišta doturaju armijskim transportom. Prijemne stanice brigada raspoređuju se na oko 8 do 10 km od fronta, a dotur do njih vrši divizijska komora. Od prijemnih stanica brigada do bataljona, gde se obično priprema hrana, dotur se vrši brigadnom komorom. Viši saobraćajni organi vodili su računa da se materijalna sredstva doture što bliže jedinicama kako bi se bolje iskoristila motorna vozila i izbegao pretovar, zamor konja, itd.⁷

Snabdevanje hranom jedinica na frontu u završnim operacijama za oslobođenje zemlje vršeno je znatnim delom doturom iz

⁴ Zbornik NOR-a, tom IV, knj. 18, str. 119.

⁵ *Vojna enciklopedija*, br. 8, str. 510.

⁶ *Arhiv VII*, br. reg. 7—8/4, k. 257 A.

⁷ *Arhiv VII*, br. reg. 2—1/3, k. 275.

pozadine. Stoga je Ekonomsko odeljenje VŠ krajem 1944. i početkom 1945. godine formiralo baze za snabdevanje u Pančevu, Beogradu, Zemunu, Zrenjaninu, Vrbasu, itd., zatim tranzitne baze i etapne stanice u Splitu, Dubrovniku, na ostrvu Visu i Biogradu na Moru. Samo Povereništvo za ishranu ASNO Srbije od decembra 1944. do 15. marta 1945. godine isporučilo je za ishranu boraca na frontu 1.224 vagona pšenice, 669 vagona kukuruza, 201 vagon brašna, 82 vagona hleba, 184 vagona pasulja, oko 300 vagona krompira, 403 vagona stoke, itd. Pored toga velike količine prehrambenih artikala isporučene su direktno pojedinim jedinicama.⁸

Za dotur i evakuaciju intendantskih sredstava, u koja je do sredine 1944. godine pripadalo i naoružanje, municija, pogonsko gorivo itd., korišćen je različit transport kao: nosački, tovarni, zaprežni, zatim automobili, železnice, brodovi i transportna avijacija.

a. — NOSAČKI TRANSPORT

U početku NOR-a narod je organizovano donosio hranu borcima na položaje. Materijalna sredstva koja su prikupljali NOO-i prebacivali su do partizanskih jedinica sami stanovnici ili za to određeni borci, noseći ih lično ili transportnim sredstvima. U mostarskoj operaciji u februaru 1945. godine za dotur hrane od divizijskih primopredajnih stanica 9. divizije u Donjem Gradcu do brigadnih stanica nije se mogao koristiti ni zaprežni ni tovarni transport, usled velikog snega i uspona zemljišta, pa je organizovano korišćenje ljudske radne snage. Svakodnevno za prenos hleba i municije, a svaki peti dan za prenos ostale hrane, sakupljeno je 280 do 350 ljudi i žena koji su prenosili hranu i municiju putem Donji Gradac — Gornji Gradac — Goranci.⁹

Nosački transport imao je manji značaj u doturu i evakuaciji intendantskih sredstava. On se primenjivao u onim prilikama kada se nije raspolagalo drugim transportnim sredstvima ili kada se druga transportna sredstva nisu mogla koristiti zbog konfiguracije terena ili vremenskih nepogoda.

b. — TOVARNI I ZAPREŽNI TRANSPORT

Iako je Statutom proleterskih narodnooslobodilačkih udarnih brigada predviđeno da komore jedinica mogu biti kolske, konjske ili mehanizovane, one su dugo vremena bile konjske (tovarni transport). Svaki bataljon, kao i štab brigade, trebalo je da ima bojnu komoru, računajući na svaku četvu po dva grla za nošenje lakih automatskih oruđa, municije, kuhinje i ostalih borbenih sredstava.¹⁰ Zbog nedostatka samara jedinice su koristile ratne improvizacije koje su za kratko vreme dovodile do težih povreda konja

⁸ *Vojna enciklopedija*, broj 9, str. 170.

⁹ Časopis »*Pozadina i snabdevanje*«, br. 6 za 1947. god., str. 55.

¹⁰ *Zbornik NOR-a*, tom II, knj. 1. str. 134—137.

na grebenu i leđima. Do povreda je dolazilo i zbog neispravnog zasamarivanja konja, kao i neravnomernog rasporeda tereta na konju. Štabovi jedinica preduzimali su mere da se takve slabosti otklone i raspisivali su detaljna uputstva o načinu stavljanja pribora na konje, kao i podešavanju konjske opreme. Preduzimane su mere za opravku neispravnih i izradi novih samara.

Jedinice NOVJ upotrebljavale su konjsku vuču za prevoz materijala, ranjenika i bolesnika i za vuču artiljerijskih oruđa. Zaprežna kola korišćena su i za dotur hrane jedinicama na položajima, kao i za snabdevanje pasivnih teritorija.

Na planinskim terenima imao je prednost tovarni transport nad zaprežnim. U četvrtoj neprijateljskoj ofanzivi 7. banijska divizija po prelasku r. Une dobila je naređenje da se spremi za duge marševe. Centralni problem bio je komora. Divizija je do tada imala kolski transport, a sada je bio nužan tovarni. Prelaz s jednog na drugi transport bio je vrlo težak, jer nije bilo moguće naći ni tovarne konje ni samare, pošto su ih delom već bile uzele druge jedinice, a delom je narod na njima nosio svoju imovinu, bežeći ispred neprijatelja. Ovaj nagli prelaz sa manevarskog na planinski teren izazvao je ogromne poteškoće u životu i dejstvu 7. divizije uopšte, a posebno zbog slabe ishrane, jer su se poljske komore držale drumova i nisu mogle da doture hranu borcima na položajima.¹¹ U toku bitke na Sutjesci divizije Glavne operativne grupe imale su uglavnom tovarni transport, ali se i on naglo smanjivao, jer su konji lipsavali od gladi i iscrpljenosti, a korišćeni su za prenos ranjenika i za ishranu boraca.

Naredbom VŠ o organizaciji intendantske službe od 17. oktobra 1943. godine, između ostalog, bilo je predviđeno da se obrazuju sledeće transportne jedinice: u intendanturi korpusa i divizije vozaški bataljon, a u intendanturi brigade i partizanskog odreda vozaarska četa. Ova se naredba postepeno i na razne načine sprovodila u život. Na primer u 8. korpusa tek u jesen 1944. godine formiran je vozaški bataljon koji je imao 120 ljudi i potreban broj transportnih sredstava.¹² Deveta dalmatinska divizija imala je vozaarsku četvu koja se delila na dva voda, u brigadama komoru sa 25 tovarnih konja i potrebnim brojem jahaćih konja i u bataljonima komoru sa 10 tovarnih i 3 jahaća konja.¹³ Komora u jedinicama 6. korpusa bila je uglavnom zaprežna. Međutim, neke jedinice nisu ni imale komoru, kao na primer, grupa partizanskih odreda 10. korpusa u jesen 1944. godine.

U završnim operacijama znatno su porasle potrebe za doturom intendantskih sredstava na front, pa je povećan i broj transportnih jedinica. Tako je intendantura 1. armije na sremskom frontu imala svoje posebne transportne jedinice (dva vozaarska bataljona) za dotur i evakuaciju intendantskih sredstava.

Tovarni, pored zaprežnog, bio je glavni vid transportnih jedinica za dotur intendantskih sredstava u NOR-u.

¹¹ *Sedma banijska divizija*, str. 181 i 182.

¹² *Zbornik NOR-a*, tom V, knj. 35, str. 174 i 175.

¹³ *VEP*, br. 6/62, str. 444.

Do 1943. godine automobilski transport korišćen je u manjem obimu. Posle kapitulacije Italije (septembra 1943. godine) zaplenjene su znatne količine motornih vozila i pogonskog goriva što je omogućilo formiranje novih transportnih jedinica. U pomenutoj naredbi VŠ od 17. oktobra 1943. godine regulisano je da intendantura korpusa ima auto-kolonu, intendantura divizije laku auto-kolonu, a intendantura brigade i partizanskog odreda 1 do 2 laka automobila.

Međutim, početkom 1945. godine bilo je problema u snabdevanju jedinica intendantskim sredstvima zbog oskudice u motornim vozilima. Tako je štab 28. divizije u izveštaju od 6. januara 1945. godine štabu 2. armije o forsiranju Drine izneo da je za pravilno funkcionisanje intendantske službe potrebno dodeliti izvestan broj kamiona i pogonskog goriva.¹⁴ Inače armije su ove godine u znatnoj meri koristile automobilske transportne jedinice za dotur intendantskih sredstava jedinicama na front. Intendantura 2. armije za vreme operacija u istočnoj Bosni oslanjala se na dotur intendantskih sredstava kamionima iz Srbije pravcem: Valjevo — Loznica — Zvornik — Tuzla. Za jedinice 4. armije intendantska sredstva doturana su automobilskim transportom do istaknutih armijskih odeljaka u Kninu i Gračacu, itd.

Od 1943. godine automobilske transportne jedinice dobijale su postepeno sve veći značaj u doturu i evakuaciji intendantskih sredstava.

d. — ŽELEZNICE

Železnice su kao izuzetno važno saobraćajno sredstvo za neprijatelja, već od prvih dana ustanka postale objekat napada jedinica NOVJ. Svrha tih napada bila je da se razaranjem pruga i objekata na njima onemogući neprijatelju uredno i brzo prevoženje i snabdevanje trupa, spreči eksploatacija okupiranih teritorija, i da se prinudi da za obezbeđenje železničkog transporta odvoji znatne snage, itd. Međutim, stvaranjem slobodnih teritorija, kad god se ukazala prilika, makar na kraćim relacijama i za kraće vreme, železnice su opravljane i korišćene za potrebe NOVJ. Najpre su se o železnicama starale samo partizanske jedinice i lokalni organi narodne vlasti, a kasnije su se razvili saobraćajno-železnički organi i jedinice.

U drugoj polovini 1941. godine na oslobođenoj teritoriji Srbije, sve do pada Užičke Republike, za dotur i evakuaciju intendantskih sredstava i drugih materijalnih sredstava korišćene su pruge: Čačak — Užice — Dobrun (kraće vreme Višegrad); Čačak — Adrani (kraće vreme Kraljevo); Čačak — Gornji Milanovac — Banjani u ukupnoj dužini od 210 km. Iste godine u dolini reke Ibra korišćena je pruga od železničke stanice Jošanička Banja do

¹⁴ Zbornik NOR-a, tom IV, knj. 32, str. 182.

postaje Dren, dužine oko 50 km. U novembru 1944. godine formirana je u Paraćinu 1. železnička brigada, koja je odmah pristupila osposobljavanju pruge u Srbiji i Sremu. Osposobljavanjem pruge Zemun — Indija omogućeno je redovno snabdevanje jedinica na sremskom frontu materijalnim sredstvima.

Na slobodnoj teritoriji oko Drvara sve do septembra 1941. godine korišćene su pruge od Drvara do Oštrelja i Srnetice, od Srnetice do Bravskog i do Mliništa i veći deo mreže šumarskih železnica u dužini preko 200 km. Od avgusta 1943. godine železnički saobraćaj uspostavljen je na pruzi Bugojno — Donji Vakuf, a nešto kasnije i na pruzi za Drvar.

U Slavoniji je od kraja 1943. godine korišćena pruga uskog koloseka Zvečevo — Cikočka Rijeka. Od polovine 1944. godine na području Slavonije, Podravine i Moslavine počeo je da se odvija redovni železnički saobraćaj na prugama: Pakrac — Zvečevo; Pakrac — Cikočka Rijeka; Gojilo — Pakrac — Daruvar; Orahovica — Virovitica i Voćin — Orahovica. Dužina svih ovih pruga iznosila je oko 300 km.

U Makedoniji (od 11. septembra do 5. novembra 1943. godine) korišćena je partizanska železnica od Bukovika do Batuna u dužini od 101 km.¹⁵

Železnice su korišćene za dotur i evakuaciju intendantskih sredstava armijama na frontu. Za jedinice 4. armije, na primer, u toku oslobođenja Slovenačkog primorja (od 29. aprila do 7. maja 1945. godine) dotur materijalnih sredstava vršen je i železnicom od armijske baze u Rijeci.

Intendantski organi propisivali su postupak za transportovanje intendantskih sredstava železnicom. Tako je Odeljenje ishrane komande pozadine Povereništva narodne odbrane 7. marta 1945. godine regulisalo da se za dotur intendantskih sredstava na vreme trebaju vagoni, da se obezbedi snaga za utovar vagona u propisanom roku od 6 časova, da se ispunjavaju sprovedne liste u triplikatu i da se vagoni po utovaru mere i plombiraju. Vagonske pošiljke trebalo je slati sprovednikom kome se izdaje objava, suva hrana i akt o pošiljci sa sprovednim listama u duplikatu. Komanda kojoj je upućena pošiljka bila je dužna da od železničke stanice traži zvanično merenje pre utovara. Ako je razlika u težini bila veća od propisanog rastura vodio se spor sa železničkim organima.¹⁶

Sve do 1945. godine uloga železničkog transporta bila je mala u doturu i evakuaciji intendantskih sredstava.

e. — BRODOVI

Za dotur i evakuaciju intendantskih i drugih materijalnih sredstava korišćeni su i pomorski i rečni plovni objekti.

Do kapitulacije Italije vršen je dotur za naoružane brodove, transportne brodove i čamce do njihovih uporišta i mornaričkih

¹⁵ *Vojna enciklopedija*, br. 10, str. 815.

¹⁶ *Arhiv VII*, br. reg. 31/1—3, k. 1769.

stanica iz zadobijenog ratnog plena ili iz partizanskih odreda i komandi mesta ili područja. Kasnije, do organizovanja pomoći saveznika iz Italije, za flotile naoružanih brodova dotur je vršen do maskirnih vezova njihovih brodova i čamaca u uvalama i zalivima uz obalu.

Dotur iz baze štaba flote do flotila vršen je uglavnom po principu k sebi :transportni brodovi ili sami naoružani brodovi iz flotila dolazili su po materijal u bazu i dopremali ga do svojih stanica i uporišta. Iz štaba flotile i iz flotile do brodova dotur je vršen kombinovano: za pogonski materijal, naoružanje, municiju i drugu brodsku opremu, brodovi su dolazili u bazu-stanicu, dok su im životne namirnice doturane na mesta vezova za 7—10 dana.

Pri kraju 1943. godine, po formiranju sektora i sektorskih flotila glavni dotur je bi organizovan neposredno iz baze JRM u Monopolju u Italiji, i posebno, iz baze u Bariju preko komisije VŠ na Visu. Tada je ratni plen postao pomoćni izvor dotura. U tom periodu dotur je vršen uglavnom po principu od sebe: iz baze Monopoli i Barija u bazu štaba Mornarice NOVJ na ostrvu Visu, a odatle njenim transportnim brodovima i čamcima do baze štaba flote naoružanih brodova i do uporišta pomorskih obalskih sektora. Uporišta pomorskih obalskih sektora snabdevala su neposredno brodove svojih flotila koji su se nalazili u uporištu, a za ostale, kao i za transportne brodove, dotur je vršen sektorskim transportom do lučkih kapetanija, u kojima su preuzimali materijal brodovi koji su se zadržavali u tim lukama.

Po prebaziranju sa ostrva Vis u Split i reorganizaciji JRM, dotur je vršen prema istoj šemi — od sebe — do pomorskih komandi Severnog, Srednjeg i Južnog Jadrana u Rijeci, odnosno Šibeniku i Boki kotorskoj, a od ovih do jedinica njihovog organskog sastava ili neposredno do baza plovnih objekata.¹⁷

Glavna baza pomorskih komunikacija bila je na Visu. Važnije pomorske linije za snabdevanje snaga na kopnu i evakuaciju ranjenika i zbegova bile su uspostavljene od Visa do Živogošća u Neretljanskom kanalu, Starog Trogira, Komena kod Tribunja i Obrovca, a 4. pomorski obalski sektor održavao je 1944. godine na tim pravcima 13 linija s obalom i ostrvima.¹⁸

Od septembra 1943. do septembra 1944. godine brodovima Mornarice NOVJ prevezeno je, pored velikog broja boraca i ranjenika, oko 17.00 tona raznog materijala za potrebe NOVJ.¹⁹ U 1944. godini za prijem materijala od saveznika formirano je u Splitu skladište 8. korpusa. U 1945. godini materijal je stizao brodovima u jadranske luke Split, Dubrovnik, itd.

Radi urednog snabdevanja jedinica 4. armije u proleće 1945. godine pri oslobođenju Istre, Like i Trsta dotur intendantskih sredstava vršen je i brodovima Mornarice NOVJ i to: do armijskih skladišta u Zadru i Šibeniku, do istaknutog odeljka armijske

¹⁷ *Vojna enciklopedija*, br. 2, str. 605.

¹⁸ *Isto*, 4, str. 612 i 613.

¹⁹ *Isto*, 7, str. 440.

baze u Obrovcu, za premeštanje ovog odeljka u Senj a zatim u Crikvenicu i za snabdevanje divizija na ostrvima.²⁰

Jedinice Komande rečne plovidbe korišćene su u 1945. godini za dotur intendantskih sredstava jedinicama na frontu. Za Južnu operativnu grupu divizija 1. armije dotur je vršen iz Bačke Palanke do Beograda, a odatle Savom do odeljka armijske baze u Brčkom, a zatim u Sl. Brodu. Za vreme ofanzivnih operacija na sremskom i slavonskom frontu ove plovne jedinice prevezle su 29.800 boraca, 2.500 motornih vozila, 10.350 zaprežnih kola i preko 7.000 tona raznih materijalnih sredstava.²¹

Pomorski transport je imao važnu ulogu u doturu intendantskih sredstava za jedinice Mornarice NOVJ i određene jedinice na teritoriji Bosne i Hrvatske.

f. — TRANSPORTNA AVIJACIJA

Od druge polovine 1943. godine Saveznici su organizovali dotur najnužnijih materijalnih sredstava vazдушnim putem. Transportna avijacija bazirala je na aerodromu Bariju u Italiji i bila je sastavljena od sovjetske transportne grupe i transportne grupe zapadnih saveznika. Zadatak tih grupa bio je snabdevanje jedinica NOVJ ratnim materijalom i opremom, prenos ranjenika sa aerodroma na slobodnoj teritoriji Jugoslavije u bolnice u Italiji, prenos starešina, kurira, pošte i dr. Pored centralnih aerodroma (Bosanski Petrovac, Nikšić, Berane) na slobodnoj teritoriji postojalo je još mnogo drugih aerodroma u tu svrhu. Ratni materijal i oprema iskrcavani su sletanjem transportnih aviona na aerodrome ili su ova sredstva izbacivana pomoću padobrana.²²

U leto 1944. godine na taj način doturane su izvesne količine naoružanja i opreme za jedinice GŠ Srbije, Makedonije i Vojvodine i one jedinice koje su došle u takvu situaciju da im se pomoć u intendantskim sredstvima mogla pružiti samo vazдушnim putem.

Do kraja rata saveznici su vazдушnim putem doturili iz vazduhoplovnih baza u južnoj Italiji u 12.600 letova 16.496 tona raznih materijalnih sredstava, oružja, municije, hrane i dr. na letelišta koja je izgradila NOVJ.²³

Sovjetski Savez je takođe slao materijalnu pomoć vazдушnim putem. U Moskvu je 12. aprila 1944. godine stigla delegacija Vrhovnog štaba i Nacionalnog komiteta oslobođenja Jugoslavije. Ona je sa vladom Sovjetskog Saveza posle višednevnih pregovora postigla sporazum o načinu dotura materijalne pomoći NOVJ iz Ukrajine. Vrhovni štab naredio je već 21. aprila 1944. godine štabu

²⁰ Isto, 2, str. 601.

²¹ Isto, 7, str. 440.

²² Vojno delo, br. 6/1960. god., str. 116—130.

²³ Vojna enciklopedija, br. 10, str. 150.

3. udarnog korpusa da se od 22. aprila u Vlasenici organizuje prihvatanje sovjetskih aviona, koji će doturati materijalna sredstva.²⁴

Uputstvima glavnih štabova regulisan je postupak prilikom prijema materijalnih sredstava. Tako je GŠ Hrvatske 18. avgusta 1944. godine posebnim uputstvom propisao da kod dolaska više aviona na aerodrom treba imati dve ekipe od 8 do 10 vojnika za istovar materijala iz aviona, za odnošenje istovarenih materijalnih sredstava na određena mesta, itd. Kod svakog istovara materijala trebalo je da se uz šefa ekipe za istovar nalazi i predstavnik jedinice koja prima materijal, kako bi se odmah mogli utvrditi eventualni nedostaci u pakovanju. Intendanture određenih jedinica odvozile su u toku noći dodeljena materijalna sredstva. Bazama za prihvatanje materijalnih sredstava bačenih iz aviona padobranima, dodeljivana je po četa (50 do 60 boraca) sa signalistima, ljudstvom za sakupljanje materijala, itd. Paljenjem vatri signalisti su označavali mesta gde je trebalo baciti materijal. Za obezbeđenje i pomoć u sakupljanju materijalnih sredstava određivani su i delovi operativnih jedinica.²⁵

Krajem februara 1945. godine intendantura 1. armije pripremila je pomoćni aerodrom u s. Laćarak kraj Sremske Mitrovice na koji je iz savezničkih transportnih aviona bačeno oko 10.000 pari obuće i isto toliko odeće, za oko 12% brojnog stanja armije.

Mere koje je preduzimalo Ekonomsko odeljenje Vrhovnog štaba da se vazдушnim putem doturi odgovarajuća količina naoružanja, hrane i opreme nisu dale zadovoljavajuće rezultate, s obzirom na velike potrebe jedinica, priliv novih boraca, nesrazmerno mali broj savezničkih aviona koji su bili angažovani u tom zadatku i različit pristup tom poslu od strane saveznika.

Iskustva iz NOR-a pokazuju da bi se i u opštenarodnom odbrambenom ratu, koji bi naši narodi vodili protiv agresora, za dotur i evakuaciju intendantskih sredstava raznim jedinicama i ustanova mogla koristiti sva navedena transportna sredstva.

Pukovnik u penziji
Miloš CREVAR

²⁴ Hronologija oslobođilačke borbe naroda Jugoslavije, str. 719—721.

²⁵ Zbornik NOR-a, tom X, knj. 1, str. 101.