

ŽELEZNICE U SISTEMU OPŠTENARODNE ODBRANE

Kao jedna od najvećih, najvažnijih i najvitalnijih privrednih grana, železnica svojom delatnošću vrši izuzetan uticaj na celokupan život svake zemlje. Industrija, poljoprivreda, trgovina, transport i sistemi veza i komunikacija su samo neke od sfera čiji je razvoj gotovo nezamisliv bez železnica, a slično se može reći i za oružane snage. Ova konstatacija podjednako vredi i za mirnodopske uslove i za rat, a posebno za tzv. predmobilizacijski i mobilizacijski period, i kasnije — početnu fazu ratnih dejstava. Time ne želimo reći da je uloga železnica u ratu uvek bila podjednako značajna i da će takva biti i ubuduće.

Od druge polovine XIX veka, kada su se počele koristiti u stratezijskim razmerama, intenzitet upotrebe železnica povećavan je uporedo s prostornim, brojnim i materijalno-tehničkim proširenjem obima ratnih operacija, da bi u prvom i drugom svetskom ratu dostigao najviši nivo. Najvažnije stratezijske radnje — mobilizacija, koncentracija i stratezijski razvoj, a pogotovo snabdevanje i evakuacija, bile su praktično neizvodljive bez maksimalnog angažovanja železnica. U Sovjetskom Savezu, na primer, u najkritičnijem ratnom periodu 1941. godine, železnice su uspele da evakuišu oko 2.000 industrijskih preduzeća iz ugroženih rejona na Ural i Sibir, a sličnog obima je bilo i angažovanje železnica u operacijama anglo-američkih i francuskih armija u Normandiji; od iskrcavanja do kraja rata prevezle su oko 18,5 miliona tona materijala.

Pojavom i sve širom primenom automobilske saobraćaja i avijacije, proporcionalno je smanjivano učešće železnica u izvršavanju navedenih radnji, ali to, ipak, nije bitno uticalo na radikalnu promenu njihove uloge u ratu. U mnogim zemljama su železnice zadržale i u novim uslovima primat u odnosu na druge vrste saobraćaja (automobilski, rečni, vazdušni), ali je iz godine u godinu povećavan broj

država u kojima je taj odnos manjan u korist drugih grana. Možda još više nego željeznice, razvijali su se automobilski i vazdušni saobraćaj (naročito prvi), a po svemu sudeći — takav trend će se nastaviti i narednih godina. Razlog tome očito nije samo u tehničko-tehnološkom zaostajanju željeznica iza drugih vrsta saobraćaja, niti njihovoj skupoći i nedovoljnoj fleksibilnosti. Posljednjih decenija željeznice su u tehničkom pogledu napredovale čak i više od automobilskog saobraćaja: parna vuča je u mnogim državama zamijenjena električnom; brzina željeznica je povećana do 150 km/čas; u poređenju sa stanjem pred drugi svjetski rat, vučna snaga kompozicija je uvećana za 2—3 puta (do 1.000 tona korisnog tereta); na svim značajnim linijama je uveden moderan signalni telekomunikacijski sistem, i dr. Sve to, međutim, nije moglo da eliminiše osnovnu slabost željeznica — njihovu izuzetnu osjetljivost na dejstvo iz vazduha, posebno nuklearnog oružja. S obzirom na to, u literaturi su se pojavljivala potpuno divergentna razmatranja. Veća grupa teoretičara je zastupala (i još uvek zastupa) gledište da će u eventualnom ratu (pogotovo ako bi se upotrebilo nuklearno oružje) željeznički saobraćaj biti osjetno reduciran, jer će ga nuklearni udari i udari iz vazduha umnogome paralisati, a da on za moderne armije i nije toliko neophodan, jer su one i inače visoko motorizovane. Manji broj pisaca je pokušavao da dokaže suprotnu tezu — da će u nuklearnom ratu glavni teret transporta »nositi« željeznice, naročito u vezi sa evakuacijom i snabdevanjem. Mislimo da su argumenti zagovornika tzv. srednjeg rešenja neprihvatljivi: željeznice će i u nuklearnom ratu imati izuzetno značajnu funkciju i ulogu, ali pod uslovom da se na vreme decentralizuju i prilagode zahtevima savremenog rata u materijalnom, kadrovskom, organizacionom i tehnološkom pogledu. U ratu koji bi se vodio bez upotrebe nuklearnog oružja njihovo angažovanje bi bilo još efikasnije, jer u poređenju s drugim vrstama transporta ima nekoliko preimущества: veće mogućnosti prevoza (veći kapacitet), relativno veliku brzinu, jači stepen zaštite pri prolazu kroz kontaminirana područja i dr.

NEKI POKAZATELJI RAZVOJA ŽELEZNICA U SFRJ OD 1945. DO 1975. GODINE

Kao i većina drugih privrednih grana, i željeznice su 1945. godine startovale gotovo od »nule«. Skoro sve pruge, naročito magistralne, bile su porušene, a u sličnom stanju su se nalazili i najvitalniji objekti: mostovi, tuneli, skretnice, nasipi i dr. Najveći deo sredstava vuče (lokomotiva) nije mogao da se upotrebi, a broj vagona je za oko 50% bio manji nego pred rat. Sistem veza se zasnivao gotovo isključivo na telegrafu i telefonu, a signalna sredstva su bila u potpunom

neskladu sa potrebama, što je imalo za posledicu dugotrajne, složene i često iscrpljujuće manevre na većim raskrsnicama.

S obzirom na izuzetnu složenost železnica, start je bio veoma težak, a tempo njihovog razvoja nešto sporiji nego kod drugih grana privrede. Kako se nije moglo čekati na konačna rešenja i generalnu rekonstrukciju postojeće mreže, izlaz je pronađen u izradi privremenih, provizornih objekata, čije je održavanje i uredno funkcionisanje zahtevalo izuzetne napore celokupnog železničkog osoblja, posebno onog u operativi. Ubrzo se, međutim, došlo do zaključka da železnice zahtevaju moderniju organizaciju od postojeće, veća ulaganja i materijalna sredstva, i znatno kvalitetniji kadar. To saznanje je bilo stalno prisutno u protekle tri decenije, a naročito od 1960. godine.

U odnosu na sadašnje potrebe zemlje, postojeća železnička mreža približno zadovoljava. Raspolaže sa ukupno oko 10.500 km pruga, od kojih je oko 9.500 km normalnog koloseka (skoro 1.000 km je dvokolosečno), a preko 3.500 km elektrificirano (Sežana — Postojna — Ljubljana — Zidani most — Zagreb — Beograd — Niš; Rijeka — Zagreb; Vrpolje — Sarajevo — Mostar — Ploče). Sve glavne pruge su osposobljene za 20-tonski osovinski pritisak, a objekti na njima su izrađeni od čelika i betona. Parne lokomotive se sve brže zamenjuju električnim, a uporedo je usavršavan i signalno-telekomunikacijski sistem. Na pojedinim magistralnim prugama uvedena je moderna automatska signalizacija, što je od posebnog značaja za sigurnost saobraćaja, a na važnijim čvorištima su instalirane i automatske postavice s kojih se reguliše saobraćaj na celom čvorištu. U upoređenju sa 1938. godinom, ukupan broj vučnih sredstava je nešto manji, ali se njihova snaga povećala za 3—4 puta, tako da iznosi preko 3.000.000 KS (oko 50% otpada na električne lokomotive).

Jedan od najznačajnijih pokazatelja efikasnosti železnica jeste njihova transportna snaga. Koliki je u tom pogledu učinjen napredak u upoređenju sa 1938. godinom pokazuju dva podatka: ukupna količina prevezene robe i ukupan broj putnika. Za nepune tri i po decenije (od 1938. do 1973. godine) tonaža prevezene robe je povećana za skoro četiri puta (1938. godine — 20,7 miliona tona, a 1973. godine — oko 75 miliona tona), a broj prevezenih putnika takođe za četiri puta (1938 — 56,1 milion, a 1965 — 236 miliona).

ORGANIZACIJA RADA NA ŽELEZNICAMA

Funkcionisanje svih glavnih delatnosti na železnicama uslovljeno je radom železničke operative. Ostale radne i uslužne organizacije (građevinske, mašinske i dr.) imaju isključivo namenski karakter, jer rade samo ono što operativa od njih zahteva.

Prema prirodi rada i tehničko-tehnološkom procesu organizacije, železnička operativa se deli, obično, na četiri vrste delatnosti: sektor organizacije saobraćaja, sektor vuče, sektor održavanja pruga i postrojenja na njima, i sektor signalnih i telekomunikacijskih sredstava. Svaki od sektora ima precizno formulisane zadatke i obavlja određeni obim poslova, a svi su međusobno zavisni i uslovljeni.

Osnovni sektor je *saobraćajni*. Njegovi glavni zadaci su planiranje, regulisanje, izvršenje i kontrola saobraćaja, a u organizaciono-tehnološkom pogledu njegovi organi su grupisani u upravama železničkih transportnih preduzeća i saobraćajnih sekcija. Svaka sekcija je odgovorna za organizaciju i funkcionisanje saobraćaja na određenoj deonici pruge (od 50—150 km), a u svom sastavu ima železničke stanice različitog značaja, veličine i broja osoblja. Najvažniju ulogu imaju otpravnici vozova, skretničari, odjavničari i kočničari. Sektor vuče vozova je uključen u uprave železničkih transportnih preduzeća i sekcije za vuču, a materijalna osnovica su mu lokomotive svih vrsta i uređaji za njihovo održavanje. Sekcije za vuču nemaju fiksno određene pružne deonice (kao u saobraćajnom sektoru), već se lokomotive upotrebljavaju za manevar širih razmera. Od celokupnog osoblja sekcije najvažnije i najodgovornije funkcije su mašinovođa na svim vrstama lokomotiva i šinovođa na šinobusima. Sektor za održavanje pruga odgovoran je ne samo za fizičko obezbeđenje pruga, već i za izvršenje manjih opravki (zamenu pojedinih pragova, manje opravke na skretnicama itd.), čuvanje prolaza i kontrolu pruge i objekata na njoj. U upravama železničkih transportnih preduzeća postoje posebni organi za regulisanje ovih poslova, a osnovne organizacione jedinice su sekcije za održavanje pruga. Svaka sekcija je zadužena za određenu pružnu deonicu, koja je interno podeljena na manje deonice; deonicama rukovode nadzorništva pruga sa potrebnim personalom. Sektor za održavanje svetlosno-signalnih i telekomunikacijskih postrojenja je od izuzetnog značaja za sigurnost saobraćaja. Mašinovođama je to osnovni element u vožnji, jer im pokazuje da li je pruga slobodna i ispravna, a saobraćajnim organima omogućava da pomoću njih regulišu promet. Na modernim prugama se ovim sredstvima upravlja automatski, što obezbeđuje veću propusnu moć pruga, odnosno veću brzinu i sigurnost saobraćaja. Telekomunikacijska sredstva služe za održavanje veza. U modernom saobraćaju bežična veza postoji i između dispečerskog mesta i železničke kompozicije (lokomotive), što je od naročite važnosti za sigurnost vožnje. Ljudstvo ovog sektora je u organizacionom pogledu grupisano u posebne organe za svetlosno-signalna i telekomunikacijska postrojenja u upravama transportnih preduzeća, a niži organi

su sekcije za signalno-svetlosna i telekomunikacijska postrojenja, koje obuhvataju veće deonice pruga i više čvorišta. Sekcije se dele na nadzorništva koja kontrolišu manje deonice pruga.

Da bi železnički saobraćaj normalno funkcionisao, postoje i posebne radne organizacije specijalizovane za određene delatnosti od značaja za železnicu. To su, na primer, preduzeća za opravku lokomotiva i vagona, zatim za građevinske poslove, za izradu i opravku elektroopreme i dr. Preduzeća za opravku lokomotiva i vagona moraju biti osposobljena za redovne preglede i sve opravke lokomotiva i vagona, a da bi to mogla moraju da raspolažu dovoljnim količinama rezervnih delova za lokomotive i vagone, te da su opremljena modernim mašinama i alatima. Slični zahtevi se postavljaju i pred radne organizacije koje treba da se staraju o besprekornom funkcionisanju električnih postrojenja na pruži: elektrovodova za neposredno napajanje električnih lokomotiva i elektrostanica za napajanje, koje primaju električnu energiju iz električnog izvora (hidroelektrana i termoelektrana) i dalje je transportuju. Ova postrojenja moraju da funkcionišu u svakom trenutku, a ukoliko bi došlo do kvara neophodno je hitno angažovanje stručnjaka s potrebnim alatom, mašinama i rezervnim materijalom.

*

Ukazivanjem na neke materijalno-tehničke, organizacione i kadrovske probleme funkcionisanja železnica, želeli smo skrenuti pažnju samo na osnovne elemente koje treba imati u vidu pri utvrđivanju zadataka ovoj grani privrede u opštenarodnom odbrambenom ratu, i na probleme koji će se s tim u vezi pojavljivati. Mislimo da, najpre, treba odgovoriti na osnovno pitanje: šta treba učiniti već u miru da bi železnice mogle da uspešno funkcionišu u ratu? O tome se, kao što je poznato, nije šire raspravljalo u vojnoj publicistici, pa se čak mogao steći utisak da se nije mnogo ni odmaklo. Situacija je, međutim, drukčija. Kao i u ostalim granama privrede, i na železnici je učinjen značajan napredak u njihovom pripremanju za funkcionisanje u ratnim uslovima, a na mnogim stručnim skupovima su vođene i opsežne rasprave o otvorenim teorijskim i praktičnim problemima njihovog »uklapanja« u već usvojena strategijska rešenja. Takva aktivnost je podstakla ne samo kadrove železnica, već i druge društvene faktore da studioznije priđu izučavanju svih relevantnih činilaca od značaja za rad železnica u ratu, jer su upravo takve procene i analize često izostajale. Katkada se, naime, zaboravljalo da

železnice nisu same sebi svrha, već da postoje da bi zadovoljavale potrebe i zahteve drugih. Ta međuzavisnost i uslovljenost železnica i drugih grana privrede je čak i naglašenija nego što se ponekad misli, a to posebno važi za naš sistem opštenarodne odbrane.

RATNA ORGANIZACIJA ŽELEZNICA

Odmah treba reći da će se zadaci železnica i železničko-transportnih preduzeća na pojedinim prugama bitno razlikovati od mirnodopskih, jer će važnost pojedinih pruga diktirati potrebe ratnih dejstava (frontova), a ne samo privredni razlozi. Biće, verovatno, i drugih razloga zbog kojih će pojedine pruge drugog i trećeg stepena važnosti postati značajnije od onih koje u mirnodopskim uslovima imaju viši tretman, ali o tome sada ne bismo govorili. Ako znamo da ima pruga na kojima postoji neprekidan (24-časovni) rad i pruga na kojima je promet vremenski ograničen (na primer, od 4 časa ujutro do 22 časa noću), moguće je zaključiti da će pruge koje neprekidno rade u miru — tako raditi i u ratu, odnosno da će pruge koje u mirnodopskim uslovima imaju ograničeno (isprekidano) radno vreme preći u ratu, najverovatnije, na neprekidno radno vreme. To možemo nazvati i »borbenom gotovošću« železnica.

Polazeći od ove činjenice, izrađuje se i ratna organizacijska struktura (formacija) železnica. Kako ona zahteva više tehničkih kadrova nego što ih ima u postojećoj mirnodopskoj organizaciji, postavlja se pitanje: gde ih naći? Od mnogih rešenja mislimo da je najprihvatljivije angažovanje penzionisanih železničkih stručnjaka prema principu — svaka opštinska skupština (ukoliko je to moguće) popunjava radna mesta za deo pruge koji prolazi kroz njeno područje. To je u skladu i sa Zakonom o narodnoj odbrani u okviru radne obaveze (čl. 59—63).

Ratno stanje zahteva da pruga u pogledu propusne moći obezbedi najviši mogući koeficijent korišćenja. U miru se takvi zahtevi često ne postavljaju, obično radi štednje, pa se u skladu s tim na manje važnim prugama ukidaju i pojedine stanice, što isključuje mogućnost susreta, odnosno ukrštanja kompozicija na njima. Kako na propusnu moć utiče i osovinski pritisak, jasno je da će pruge sa 20-tonskim osovinskim pritiskom biti sposobnije da prevezu više nego one sa 12-tonskim ili 14-tonskim osovinskim pritiskom, ali je taj problem mnogo teže rešavati. Od železničara se mora zahtevati da izračunavaju maksimalne mogućnosti prevoza u neto-tonskim kilometrima i u jedinici vremena — 24 časa.

U preduzećima koja omogućavaju funkcionisanje železničke operative organizacijska struktura se mora takođe uskladiti sa ratnim zahtevima. S obzirom na moguća aviodejstva i diverzije neprijatelja, mnoge od ovih radnih organizacija će biti obavezne da u svakom trenutku imaju oformljene stručne ekipe sa potrebnim alatom i mašinama, koje bi u što kraćem roku bile sposobne da stupe u akciju raščišćavanja i osposobljavanja pruge za saobraćaj. Porušeni objekti i oštećena vučna sredstva opravljace se na licu mesta ili u domicilnom objektu preduzeća, što zahteva od njih da — svako prema svojoj nameni i ulozi — izrade potrebne analize u vezi sa mogućim angažovanjem u ratu, te na osnovi toga utvrde organizacijsku strukturu, sistematizaciju radnih mesta u pojedinim grupama i principe podele mašina, alata, rezervnih delova i potrošnog materijala za pojedine grupe.

NEKI PROBLEMI ORGANIZACIJE TERITORIJALNE ODBRANE

Uspešno funkcionisanje železničkog saobraćaja u ratu zavisiće od mnogih činilaca. Jedan od njih je i sigurnost (bezbednost) pruga i objekata na njima, a posebno važnijih čvorišta i raskrsnica. To su, na primer, veći i značajniji saobraćajni, privredni i političko-administrativni centri, naročito oni na kojima postoje i ranžirne stanice.

Prema Zakonu o narodnoj odbrani SFRJ, organizacije udruženog rada na železnici odgovorne su, između ostalog, i za obezbeđenje železničke mreže. One to mogu da ostvare angažovanjem teritorijalnih jedinica koje same formiraju ili će to poveriti teritorijalnim jedinicama koje formiraju društveno-političke zajednice, u kom slučaju same obezbeđuju finansijska sredstva za formiranje, naoružanje i život tih jedinica. Kako su po prirodi posla na železnici glavni ljudski potencijali zaposleni na čvorištima, a samo mali deo u pokretu (mašinovođe, kondukteri), formiranje teritorijalnih jedinica je praktično izvodljivo samo na čvorištima i stanicama. Za obezbeđenje otvorene pruge i objekata na njoj moguće je angažovati teritorijalne jedinice opštinskih skupština kroz čiju teritoriju prolazi pruga.

Koje je rešenje bolje? Da li formirati na železnicama njihove sopstvene teritorijalne jedinice ili sigurnost železničkih čvorišta poveriti teritorijalnim jedinicama društveno-političkih zajednica? Do odgovora na ovo pitanje moguće je doći analizom različitih činilaca koji uslovljavaju jedno ili drugo rešenje, ali je u svim varijantama neophodno utvrditi osnovne karakteristike (fizionomiju) dejstava potencijalnog agresora.

Agresor će dejstvovati na železničku mrežu iz vazduha ili diverzijama sa zemlje. Za zaštitu od dejstava iz vazduha angažovaće se avijacija i jedinice teritorijalne protivavionske artiljerije, a ostale teritorijalne jedinice učestvovaće uglavnom protiv niskoletećih aviona i helikoptera, ali i to u ograničenom obimu. Sasvim je drukčije, međutim, sa odbranom od diverzantskih akcija agresora na zemlji. Taj zadatak će moći uspešno da izvršavaju *sve* teritorijalne jedinice — bilo da se formiraju prema jednom ili drugom principu.

U izvođenju diverzija agresor će, logično, polaziti od osnovnog cilja koji želi postići — potpunog ili delimičnog paraliziranja železničkog saobraćaja kako bi na taj način sprečio prevoženje naših jedinica, materijala i sl. Ako bi to bio cilj diverzija, a verovatno će biti, agresor će se pre opredeljivati za oštećenje nego za uništenje određenih objekata, jer će ih tako onesposobiti za našu upotrebu, a sebi olakšati njihovo opravljavanje u slučaju da ih privremeno zaposedne. U slučaju uništenja — objekat bi bio uništen i za njega.

Možda je to najvidljivije na primeru skretnica i električnih napojnih stanica. Kao što znamo, na velikim čvorištima, posebno ranižirnim stanicama, postoji mnoštvo koloseka i skretnica. Skretnice su ona vrsta uređaja pomoću kojih se vrši manevar vozova s jednog koloseka na drugi, odnosno reguliše ulazak i izlazak kompozicija. Već danas se taj manevar reguliše automatski, iz tzv. »postavnica«, električnim i mehaničkim aparaturama kojima rukuju stručna lica. Ako se »postavnica« ošteti ili izbaci iz upotrebe neki vitalni deo aparature, kvar se neće moći nadoknaditi ni angažiranjem višestruko većeg broja skretničara, a to će se odraziti posebno na mogućnost izlaska i ulaska železničkih kompozicija u čvorište. Slično je i sa električnim napojnim stanicama koje služe za napajanje električne mreže i elektrovuču. Njihovim oštećenjem se izbacuje iz upotrebe ne samo deonica železničke pruge koju ta stanica napaja, već i susedne deonice pruge.

Za izvođenje diverzija agresor će angažovati, najverovatnije, posebno obučene, naoružane, opremljene i specijalizovane grupe diverzanata, koje pri izvršavanju zadataka neće imati nikakvih skrupula. Pre upućivanja u akciju, diverzanti će se detaljno upoznati sa zemljištem i objektom diverzije, što treba imati u vidu pri određivanju mera zaštite i celokupnog bezbednosnog sistema. U pogledu načina njihove upotrebe, agresor će pokušavati da primeni sve moguće varijante: ubacivanje iz inostranstva, ilegalno formiranje diverzantskih grupa od naših građana u zemlji (političkih, klasnih i sličnih neprijatelja) i dr. Za ubacivanje u zemlju koristiće najrazli-

čitija sredstva, posebno helikoptere, koji mogu doneti diverzante u blizinu mesta akcije, noću, dosta neopaženo.

Da li je moguće istovremeno zaštititi sve objekte i kakvi se problemi u vezi s tim postavljaju? Mislimo da je najracionalnije rešenje ako se opredelimo za čuvanje i odbranu, prvenstveno, vitalnih objekata od kojih zavisi saobraćaj na železničkom čvorištu, postaji ili otvorenoj pruzi, što ne znači da se neće štititi i ostali objekti u granicama raspoloživih mogućnosti. Za konkretnu organizaciju odbrane moguće je anagžovati naoružano ljudstvo koje funkcionalno radi na tim objektima, ili jedinice teritorijalne odbrane društveno-političkih zajednica (konkretne opštinske skupštine). Prednosti prve varijante su u tome što ljudstvo koje je zaposleno na objektu najbolje poznaje funkcije svih sprava, aparata i uređaja, i najefikasniji način zaštite objekta. Po pravilu, to su vojni obveznici, koji su već osposobljeni za upotrebu vatrenog, pešadijskog naoružanja. Određivati posebno ljudstvo teritorijalnih jedinica za zaštitu navedenih objekata značilo bi »duplirati« posade, s tim što bi u takvoj varijanti železničari (posada objekta) bili oslobođeni brige i odgovornosti za odbranu objekta. Bojazan da posada objekta ne bi bila u stanju da vrši dve različite funkcije nema osnova, jer bi u slučaju diverzije na železnički objekt saobraćaj i onako prestao trenutno da funkcioniše, te bi posada bila u stanju da učestvuje u odbrani objekta. Prva varijanta je, pored toga, i mnogo jeftinija.

Treba odmah reći da posada objekta, sa svojim naoružanjem, predstavlja sama jednu komponentu odbrane. Od ne manjeg značaja je i primena modernih tehničkih sredstava odbrane. Mislimo, pre svega, na minska polja (ili pojedinačne nagazne mine) postavljena oko objekta, na žičane prepreke (uključujući i one sa električnom strujom), na zatvaranje svih otvora (prozora itd.) u objektu, na upotrebu reflektora za osvetljavanje predterena i sl. Pored toga, režim kretanja u čvorištu (postaji) mora biti regulisan tako da se tačno zna gde se i kojim putevima sme da kreće osoblje objekta (već prema funkciji koju obavlja), a gde ostala lica.

Kako su pojedini objekti u funkciji određenih sektora železničke operative (saobraćaja, vuče i dr.), moguće je izvući opšti zaključak da je odbrana čvorišta u celini tzv. površinskog karaktera. Komandant odbrane organizuje odbranu angažujući potrebno ljudstvo sa svih punktova i radnih mesta čvorišta, bez obzira na to kojem sektoru operative ili namenskom preduzeću pripada. Uporedo se fiksiraju i svi elementi organizovanja veza, načina davanja uzbune itd. Ako bi snaga diverzije na pojedine objekte prevazilazila mogućnosti

odbrane, a kako bi ona, po pravilu, bila statička i bez jače rezerve, komandant odbrane bi morao, preko opštinskog štaba odbrane (za koga bi u operativnom pogledu bio vezan), da obezbedi i mogućnost upotrebe teritorijalnih jedinica.

Na području koje bi agresor privremeno zaposeo, problemi odbrane i zaštite železničkih objekata imaće bitno drukčija obeležja. Kao što je već rečeno, naš osnovni zadatak će se sastojati u tome da agresoru sprečimo, otežamo i onemogućimo korišćenje železničke mreže. U ovom pogledu imamo bogata, dragocena i veoma raznovrsna iskustva iz narodnooslobodilačkog rata. O njima se, na žalost, nije mnogo pisalo, niti su (bar koliko je meni poznato) činjeni pokušaji izrade dubljih, sintetičkih studija kojima bi se svestranije razmatrala ta iskustva. Međutim, bez obzira na to — zadaci bi i u novim uslovima ostali približno isti kao i u NOR-u, što znači da se i za njihovo izvršavanje moramo temeljito pripremiti već u miru.

Glavni deo obaveza i zadataka u paralisanju železničkog saobraćaja na područjima koja bi agresor privremeno zaposeo moralo bi da preuzme na sebe ljudstvo železnica. Ono, uostalom, najbolje zna na koji se način i sa što manje žrtava i napora mogu postići najveći rezultati. Pre svega, mora se držati stalno »u rukama« kompletna saobraćajna situacija na ovom području. Za svaku kompoziciju koja dolazi moramo pravovremeno saznati, i to od ulazne do izlazne stanice: koliko i kakvih vagona ima u njenom sastavu, šta prevozi (da li vojne jedinice i kakve, putnike ili teret) i dr. Takođe moramo znati kakvim se vučnim sredstvima agresor služi za svaku kompoziciju, a slične informacije moramo imati i o pruzi i objektima na njoj. To je od posebnog značaja zbog eventualnog rušenja ovih objekata. Pod stalnim nadzorom moraju biti i signalno-svetlosna i telekomunikacijska sredstva, uređaji i objekti.

Da bi se sve ovo, i još mnogo više, postiglo i sprovedo, neophodne su opsežne i veoma precizno razrađene mere, postupci i akcije, čiji *nosilac* treba da budu radni ljudi železničkih kolektiva. Kao što će i druge delatnosti na području koje je agresor privremeno zaposeo imati široku mrežu ilegalnih radnika, slično će biti i na železnicama. Jedan od njihovih najvažnijih zadataka biće prikupljanje svih podataka od značaja za funkcionisanje železničkog saobraćaja i pravovremeno dostavljanje tih podataka železničkim i drugim jedinicama na terenu, koje će ih obrađivati i procenjivati, i predlagati potrebne mere. Budući da će vremenski interval između primljene informacije i akcije često biti veoma kratak, uspeh će zavisiti od sigurne, dobre i brze veze između ilegalnih radnika železničkih jedinica.

U pogledu načina formiranja, veličine, naoružanja i principa upotrebe železničkih jedinica — postoje uglavnom slična mišljenja. Kao i za mnoge druge vrste teritorijalnih jedinica, i za železničke jedinice je logično da budu pod komandom opštinskih štabova. Jačina jedinica će zavisi od veličine i važnosti deonice pruge. S obzirom na namenu, opremu i naoružanje, verovatno će samo izuzetno biti angažovane na zadacima većih razmera. Za rušenja će se, obično, upotrebljavati posebne minersko-pionirske jedinice, a železničke jedinice će ih najčešće obezbeđivati. Takvom načinu upotrebe mora se podesiti i naoružanje. Najcelishodnije je pešadijsko — automatsko, kako bi vatra bila što jača i gušća, a time i odbrambena sposobnost bolja. Slično je i sa opremom. Ona takođe treba da bude raznolika: busole, skice, topografske karte, pionirska i minerska sredstva, tehnička dokumentacija železničke pruge, radio-fonična sredstva veze za male udaljenosti i dr.

ONESPOSABLJAVANJE ŽELEZNIČKIH KAPACITETA I OBJEKATA

Jedan od naših principijelnih doktrinarnih stavova sastoji se u tome da agresoru treba onemogućiti po svaku cenu da koristi i eksploatiše materijalna dobra i objekte privredne delatnosti. To je moguće postići njihovim uništenjem ili onesposobljavanjem, a i jedno i drugo se mogu realizovati na više načina i primenom različitih sredstava i postupaka.

Uništenje objekata i kapaciteta železnica primenjivaće se samo izuzetno, u situacijama kada je svako drugo rešenje necelishodno ili neizvodljivo. Takvo opredeljenje proizilazi iz jednostavnog razloga: agresor će pre ili kasnije biti proteran sa teritorije koju je privremeno zaposeo, te su i materijalna dobra i kapaciteti koja je tu zatekao samo privremeno pod njegovom kontrolom. Ako se neki objekt, ipak, bude morao uništiti — odluku o tome će donositi operativne komande JNA, a način izvršenja će se regulisati saobrazno konkretnoj situaciji.

Znatno češća će biti *onesposobljavanja*. Kao što je već rečeno, to će biti osnovni način kojim ćemo sprečavati i onemogućavati agresora da koristi, upotrebljava i eksploatiše objekte i kapacitete železnice. Na prvi pogled, to izgleda jednostavno i lako. Međutim, čim postavimo pitanje — ko je nadležan da odredi i utvrdi kriterijume i osnovne principe na osnovu kojih će se izvoditi onesposobljavanje

— javlja se mnoštvo problema. Neki od njih su identični za celokupno jugoslovensko ratište, a drugi su specifični za pojedina područja.

U traženju najoptimalnijeg rešenja za postavljeno pitanje mislimo da treba poći od činjenice da je železnička mreža *jedinstvena* za celokupni jugoslovenski prostor, te da su u skladu s tim jedinstveni i materijalni kapaciteti. Naime, materijalni problemi u jednom kraju zemlje slični su ili potpuno istovetni problemima u drugom kraju, jer su i vučna sredstva, vagoni, signalna i telekomunikacijska postrojenja uglavnom isti. Proizilazi, prema tome, da i kriterijumi onesposobljavanja moraju biti jedinstveni, te da njihovo određivanje i definisanje treba da budu u isključivoj nadležnosti najviše železničke instance u zemlji (Zajednice jugoslovenskih železnica). Za pojedine materijalne kapacitete (na primer, za parnu lokomotivu tipa 033) kriterijumi moraju biti veoma precizni i tačni.

Za onesposobljavanje određenog materijalnog sredstva (lokomotive, telekomunikacijskih i drugih uređaja i sl.) najčešće će se angažovati stručna lica koja tim sredstvima i upravljaju (rukuju). Katkada će to morati da učine i drugi, ali uglavnom za manje složene operacije. Međutim, bez obzira na to koja se lica budu za ove poslove angažovala, da bi svoj zadatak potpuno izvršila, moraju znati za postupak do kraja: šta raditi sa pojedinim demontiranim delovima; kako te delove konzervirati; kako ih i gde sakriti; da li napraviti skicu mesta skrivanja (ako je to u šumi), koga upoznati, odnosno kome predati skicu, i dr. Uporedo treba odrediti i vreme kada izvršavati demontažu, odnosno onesposobljavanje sredstva. Kako pretpostavljene starešine često neće biti u mogućnosti da pravovremeno izdaju naređenje za izvršavanje demontaže, odluka o tome će zavisi od samoinicijative onih koji su obavezni da onesposobe objekt. Po privilu, to bi trebalo učiniti u trenutku kada postane sigurno da će sredstvo (objekt) pasti u ruke agresora. Mogućno je čak i aproksimativno odrediti približno vreme kada pre pada sredstva treba otpočeti demontažu.

EVAKUACIJA

Terminom »evakuacija železnica« podrazumevamo premeštaj pojedinih delova železničke organizacije — u celini ili delimično — iz ugroženog u manje ugrožena područja. Iako je ova definicija potpuno jasna i važeća skoro za svaku drugu delatnost, u praksi se javljaju i mnoge nejasnoće. Pogledajmo kako to, na primer, izgleda u sektoru saobraćaja. Kao što je već objašnjeno, saobraćajni sektor u organizacijskom pogledu čine sekcije (organizacije udruženog rada) i želez-

ničke stanice (osnovne organizacije udruženog rada). U agresiji na našu zemlju moguće je očekivati da agresor delimično zaposedne područja deonice jedne ili više sekcija ili kompletne deonice. U prvom slučaju uprava saobraćajne sekcije produžava da upravlja saobraćajem na deonicama koje nisu pod kontrolom neprijatelja bilo sa dotadašnjeg (mirnodopskog) mesta (ukoliko to omogućavaju i drugi uslovi), ili se premešta na jednu od svojih stanica na području koje neprijatelj još nije poseo i produžava rad. Ako je agresor uspeo da zaposedne celu deonicu — sekcije se evakušu na novu teritoriju, a slično bi postupale i uprave železničkih stanica.

Kada je reč o evakuaciji, postavlja se jedno od načelnih pitanja: koje ljudstvo i u kom obimu treba evakuisati upravne, tehničke i stručne kadrove uprava sekcija i železničkih stanica. O tome za sada postoje različita mišljenja. Mi smatramo da sa stanica ne treba povlačiti celokupno ljudstvo saobraćajnog sektora, već samo ono koje je odgovorno za upravljanje (i eventualno ona lica koja bi agresor izložio represalijama). Evakuacija bi, znači, bila delimična, a njen obim bi zavisio od konkretne situacije.

U sektoru vuče problem evakuacije ima nešto drukčije dimenzije s obzirom na to da njegovu materijalnu osnovu čine lokomotive i vagoni. Njihov pad u ruke agresora mora se sprečiti po svaku cenu. Zato ih treba blagovremeno evakuisati, a prioritet u evakuaciji imaju lokomotive (vučna sredstva). Što se tiče vagona, i tu treba da postoji prioritarna lista prema vrstama i tipu. Nešto složenija bi bila evakuacija tzv. baza koje snabdevaju vučna vozila pogonskim materijalom i mazivima, i čije ljudstvo vrši stručne preglede i manje opravke lokomotiva i vagona. Bez njih je saobraćaj na železnicama praktično neizvodljiv. Zato već u miru treba pripremiti i izraditi sve planove u kojima će biti precizno utvrđeno: gde evakuisati bazu, odnosno njeno ljudstvo, materijalna sredstva, rezervne delove, pogonski materijal itd., imajući pri tome u vidu da evakuisana baza mora biti kompletna za obavljanje svoje funkcije, makar bila locirana i na više mesta.

U sektoru za održavanje pruga i objekata evakuacija obuhvata, takođe, ljudstvo i materijalna sredstva. Najprihvatljiviji princip u vezi sa evakuacijom ljudstva sastojao bi se u tome da se najpre evakušu stručni kadar (upravni i tehnički), jer bismo tako onemogućili agresoru da eksploatiše ove objekte, a nama olakšali brzo uspostavljanje saobraćaja prilikom ponovnog oslobođenja ovih teritorija. Evakuacija ostalog ljudstva, veoma brojnog i pretežno nekvalifikovanog, ne bi bila celishodna, izuzev lica koja su pod vojnom obavezom. Ovo

ljudstvo bi upotrebljavali za popunu već postojećih teritorijalnih jedinica društveno-političkih zajednica, prilikom ponovnog oslobađanja — ono bi se vratilo na ranije dužnosti kako bi železnički saobraćaj mogli što pre da uspostavimo. Materijalna osnova ovog sektora nije obimna niti posebno specifična, te ni evakuacija neće biti složena.

Svetlosna i telekomunikacijska sredstva i postrojenja su većim delom fiksna (utvrđena i ugrađena). Za ona koja se mogu evakuisati — najbolje je da se to učini još u miru, a ona koja se ne mogu evakuisati treba pripremiti za onesposobljavanje. Stručne kadrove (njih je najviše) treba evakuisati skupno pri evakuaciji sekcija i nadzorništva. Pozicija namenskih preduzeća u vezi sa evakuacijom je bitno drukčija. To su radne organizacije koje zapošljavaju veliki broj kvalificiranih radnika i inženjera, i koje raspolažu ogromnim količinama raznovrsnih i veoma skupocenih materijalnih sredstava i postrojenja. Treba imati u vidu i njihovu ratnu organizacijsku strukturu, o kojoj je već bilo govora. Ako polazimo od principa da materijalna sredstva, naročito specifična, ne smeju pasti u ruke agresoru — onda je logično da evakuišemo, najpre, sredstva na »točkovima«. Da bismo to mogli izvesti, neophodna je izrada preciznih planova u vezi sa upotrebom pruga »odstupnica« kako ne bi došlo do zagušenja. Delovi preduzeća koji ostanu na domicilnom mestu i produže rad evakušu se u skladu s planovima društveno-političkih zajednica, koje utvrđuju njihov program rada: šta će posle evakuacije proizvoditi, koje mašine, alate i sirovinski materijal treba izvući, koje ljudstvo treba angažovati na novom mestu proizvodnje i sl.

ORGANIZOVANJE MERA I POSTUPAKA CIVILNE ZAŠTITE

Osnovne principe civilne zaštite moguće je prihvatiti i na železnici. Na čvorištima i većim železničkim stanicama neophodno je formiranje jedinica civilne zaštite prema delatnostima, a na ostalim železničkim stanicama — univerzalnih jedinica. Problemi bi se javljali jedino na onim stanicama koje nemaju dovoljno ljudi.

Jedinice civilne zaštite, kao i teritorijalne jedinice, organizuju se i formiraju na teritorijalnom principu. To znači da se prilikom izbora ljudstva za ove jedinice mogu da angažuju svi zaposleni na čvorištu (stanici), bez obzira kojoj organizacionoj ili radnoj jedinici pripadali. Najpre se bira kadar za teritorijalne jedinice, a zatim za jedinice civilne zaštite. Pri formiranju ovih drugih često će se angažo-

vati i ženska lica, bilo da su zaposlena na stanici ili tu stanuju (na primer, žene železničara koji imaju stan na železničkoj stanici). Ako ni to ne bi bilo dovoljno, moguće je obučiti pripadnike postojećih teritorijalnih jedinica i za aktivnosti civilne zaštite.

Jedinice civilne zaštite pojedinih čvorišta i stanica u pogledu upotrebe podređene su štabu civilne zaštite dotičnog mesta — posredno ili neposredno. Zbog toga je nepotrebno formirati posebne štabove civilne zaštite za određenu železničku deonicu ili čvorište. Prirodno, jedinice civilne zaštite ne bi trebalo upotrebljavati za operativna dejstva izvan područja čvorišta i stanica, ali bi u sklopu čvorišta mogle da se formiraju dve vrste ovih jedinica: prema delatnostima i manevarske (protivpožarne, tehničke i dr.), pored tzv. statičkih, koje bi se upotrebljavale samo na određenom mestu. U obuči jedinica civilne zaštite je od posebnog značaja obuka komandnog kadra. Mislimo da je najracionalniji i najefikasniji metod ako se izvodi na principu rešavanja određenih situacija — požarnih, vodenih stihija i dr., jer će se tako najbolje upoznati mogućnosti jedinica, naučiti pravilno izdavanje potrebnih naređenja, praktično upoznati problematiku veza i sl.

UPOTREBA REZERVNIH MATERIJALNIH SREDSTAVA

Kao što je već istaknuto, železnice raspolažu veoma obimnom, složenom i skupocenom materijalnom bazom. To su, pre svega, razne vrste lokomotiva (električne, dizel i na parnu vuču), desetine hiljada vagona (putničkih, teretnih i dr.), veoma skupocena i mnogobrojna svetlosno-signalna i telekomunikacijska postrojenja, brojni i komplikovani objekti na pruzi i čvorištima, i dr. Njeno besprekorno funkcionisanje uslovljeno je, znači, ispravnošću svih ovih i drugih materijalnih sredstava, a to je, opet, nemoguće obezbediti bez dovoljne količine rezervnih mašina, alata, raznih vrsta ulja i pogonskih sredstava i sl. Problem je utoliko složeniji što se deo ovih sredstava mora nabavljati u inostranstvu, a to u ratnim uslovima nije sigurno.

Kada je reč o obezbeđivanju rezervnih materijalnih sredstava, smatramo da, najpre, treba rešiti tri zadatka: utvrditi listu potrebnih rezervnih delova svih vrsta i za sve uslove funkcionisanja železnica; odrediti prioritetnu važnost nabavke pojedinih vrsta, tipova i količina goriva i maziva i razraditi i fiksirati kriterijume raspodele rezervnih delova i materijalnih sredstava za pojedna područja (železnička transportna preduzeća), objekte, periode rata i dr. Sprovođenje ovog zadatka će umnogome zavisiti od pravilnosti kompleksne procene

agresora, geostrategijske procene područja na kojem će se voditi ratne operacije, vremena i dr. Sa stanovišta funkcionisanja železničkog saobraćaja, od posebnog je značaja sagledavanje stvarnih uslova u kojima će se naći najznačajniji železnički čvorovi, stanice i objekti. Mikrolokacija pojedinih materijalnih sredstava mora, znači, biti rezultat svestrane procene. S obzirom na to što će se nabavka pojedinih vrsta sredstava vršiti sa jednog mesta, tj. centralizovano, neophodno je odrediti pravo i nadležnosti svih organa u vezi sa raspolaganjem ovim sredstvima, a posebno u vezi sa davanjem odobrenja da se neka od njih mogu upotrebljavati i u miru.

*

Teme o kojima je bilo govora čine samo deo ukupne problematike s kojom će se železnička organizacija sresti pri realizovanju doktrine opštenarodne odbrane. Postoji još mnoštvo pitanja o kojima se ovde nije raspravljalo, a u pogledu kojih još uvek ima teorijskih i praktičnih nedoumica i različitih rešenja. Kada je reč o železnicama, smatramo da postoji jedan element koji se ne sme gubiti iz vida: železnice su, naime, kao i pošta i elektroprivreda, delatnosti opštejugoslovenskog značaja i obima, tj. pokrivaju celokupnu državnu teritoriju i zahtevaju jedinstvenu organizaciju i tehnologiju. Taj zahtev se mora uvažavati i u miru i još više u ratu, a mora da bude prisutan u svim planovima i procenama vojnih i drugih organa. Ovo utoliko pre što će agresor pokušati da već u prvim danima i nedeljama agresije potpuno ili u većem obimu parališe funkcionisanje ovih privrednih delatnosti, a naročito železnice. Da bismo ga u tome onemogućili, moramo učiniti sve kako bismo zaštitili svaku deonicu železničke pruge i svako čvorište, stanicu i objekat, posebno u onim područjima i rejonima koji su od vitalnog značaja za celinu odbrane.

U realizovanju ovih zadataka najveće obaveze i odgovornosti će imati sami železničari, odnosno radni ljudi zaposleni na železnicama. Ta ogromna armija radnika i stručnjaka bila bi nosilac borbe i otpora agresoru na železnicama, ali da bi se u tome uspelo neophodno je već u miru preduzeti najopsežnije kadrovske, materijalne i organizaciono-tehnološke pripreme. Polazeći od opštih strategijsko-operativnih zahteva koje će postavljati Generalštab, odnosno najviši vojni organi, Zajednica jugoslovenskih železnica i društveno-političke zajednice će praktično realizovati i razrađivati sva pitanja u vezi s funkcionisanjem železničkih organizacija.

Zajednica jugoslovenskih železnica je odgovorna, pre svega, za utvrđivanje jedinstvenih pogleda, principa i kriterijuma u vezi s uk-

ljučivanjem železnica u koncept opštenarodne odbrane. Prilikom rešavanja ključnih problema, obavezna je da konsultuje organe najviših društveno-političkih zajednica i Generalštab JNA, ali pri tom mora uvek da polazi od već usvojenih doktrinarnih i strategijskih načela i rešenja u vezi s odbranom zemlje. Osim ovih, Zajednica jugoslovenskih železnica će imati i mnoštvo konkretnih obaveza i zadataka, od kojih će dva biti od posebnog značaja: pružanje neposredne pomoći železničkim organizacijama i institucijama pri rešavanju složenijih ratnih zadataka, i kontrola njihovog rada. Pod »kontrolom« ne podrazumevamo i primenu metoda striktnog centralizma u upravljanju, jer bi to bilo u suprotnosti sa samoupravnim sistemom, već primenu takvog mehanizma funkcionisanja železničke organizacije kojom će se obezbeđivati najoptimalniji rezultati u ratnim uslovima.

Železnička transportna preduzeća su radne organizacije koje »nose« najveći teret u pogledu konkretnih priprema i realizacije opštih zadataka u vezi s uključivanjem železnica u opštenarodnu odbranu. Njihova je obaveza, u prvom redu, detaljna razrada planova i programa rada za pojedine delatnosti (opšti odbrambeni plan, planovi teritorijalne odbrane i civilne zaštite itd.), i uključivanje u pripreme odbrane pojedinih čvorišta, stanica, deonica i objekata. One su najodgovornije za obuku železničkih kadrova u duhu koncepcije opštenarodne odbrane i njihovo osposobljavanje za rad u vezi s odbranom. Stručni kadrovi u upravama preduzeća obavezni su da kontrolišu rad nižih instanci i aktivno učestvuju u izvođenju nastave rukovodećih kadrova i ostalog ljudstva. Kao i Zajednica jugoslovenskih železnica na nivou Federacije, tako su i železnička transportna preduzeća u republikama odgovorna za saradnju sa Štabom teritorijalne odbrane republike i pokrajine, odgovarajućim upravnim organima Izvršnih veća republika i dr.

Treću instancu u železničkim organizacijama predstavljaju sekcije (saobraćajne, za vuču itd.) i namenska preduzeća. Njihov je zadatak da na osnovu postojećih uputstava i konkretnih uslova rada svojih organizacija regulišu sva pitanja i postupke za slučaj rata, i odrede zadatke svakog pojedinca i ulogu materijalnog sredstva. U svim ovim poslovima učestvuju i o njima neposredno odlučuju svi radni ljudi, čime u praksi potvrđuju ustavno načelo da je interes odbrane zemlje njihova dužnost i njihovo pravo.