

Пуковник ДУШАН ЗАРИЋ

УДЕО РОДОВА ВОЈСКЕ И СЛУЖБИ У ИЗРАДИ, ЕКСПЛОАТАЦИЈИ, ОПРАВЦИ И РЕКОНСТРУКЦИЈИ ВОЈНИХ ПУТЕВА¹⁾

У оквиру решавања тактичких задатака или за време вежби на земљишту често се сусрећемо са разним схватањима у погледу надлежности планирања, израде, експлоатације, оправке и реконструкције војних путева у датој ситуацији. Једни сматрају да то спада у надлежност оперативног отсека, други — у надлежност начелника инжењерије, трећи — у надлежност начелника позадине, итд. Ова шароликост у мишљењима, па према томе и у доношењу решења, најчешће настаје услед недовољног познавања суштине ствари или неуједначености схватања, што није никакво чудо када се има на уму да то питање није регулисано никаквим званичним прописима. А пошто такво стање може штетно утицати и на извршење борбених задатака јединица, покушаћемо да изнесемо суштину овог комплексног проблема и начин његовог решавања који, по нашем мишљењу, најбоље одговара нашим условима.

Према својој **намени** све путеве у оквиру зона дејства тактичких и оперативних јединица начелно можемо поделити на путеве за борбена дејства и на путеве за снабдевање, односно за дотур и евакуацију (види шему 1).

¹⁾ Да би излагање у овом чланку било што јасније, најпре ћемо изнети значење неколико термина на које ће се често наилазити.

Под **путем**, уопште, подразумева се појас земљишта који је вештачки подешен за што удобније кретање људи, стоке и возила (појединачно и у колони) од једне тачке земљишне површине до друге. Железнички путеви не долазе у оквир овог разматрања.

Под **војним путевима** за време рата називамо све оне путеве који се налазе у борбеним зонама тактичких и оперативних јединица на војнишој просторији.

Под **израдом** путева подразумева се израда свих врста путева, почев од путева нормалног типа до импровизованих колонских путева.

Под **експлоатацијом** пута подразумевамо предузимање мера организациске и техничке природе којима се гарантује уредно и максимално искоришћење путне мреже за потребе кретања и војног транспорта.

Под **оправком** пута подразумева се отклањање таквих оштећења пута, насталих услед непријатељских дејстава или дејства елементарних узрока, који ометају уредан и потпун саобраћај.

Под **реконструкцијом** пута подразумевају се радови којима се из основа врши побољшање транспортних могућности постојећих путева (или дела пута).

У прву групу спадају сви они путеви по којима се врше кретања у оквиру борбених дејстава, као, например, путеви за кретање нападних колоне, гонећих одреда, опште или почесних резерви, тенковске и противтенковске резерве, покретних одреда за запречавање, затим путеви за излазак артиљерије на положај и њено премештање, итд. Као што се види један део ових путева налази се на поседнутој зони, тј. од предњег краја уназад. На њима се сви радови око рашчишћавања, израде, оправке и експлоатације могу вршити, углавном, независно од непријатеља. На другом делу путева који се налази на непосредној територији, од предњег краја па унапред, не могу се предузимати никакви радови до заузећа територије, али се могу благовремено формирати нарочити органи који ће их оспособити за употребу што пре после њиховог заузимања. Сви ови путеви већином се протежу приближно управно на фронт.

У другу групу спадају они путеви по којима се врши дотур (односно евакуација) материјалних потреба до јединица на положају или у току извршења задатка. И они се, углавном, протежу управно на фронт (од армиских, преко корпусних, дивизиских база и пуковских позадинских установа, па до батаљонских станица) или паралелно фронту (на линији пуковских, позадинских установа, дивизиских и корпусних база или на линији позади главног, другог и трећег одбранбеног појаса).

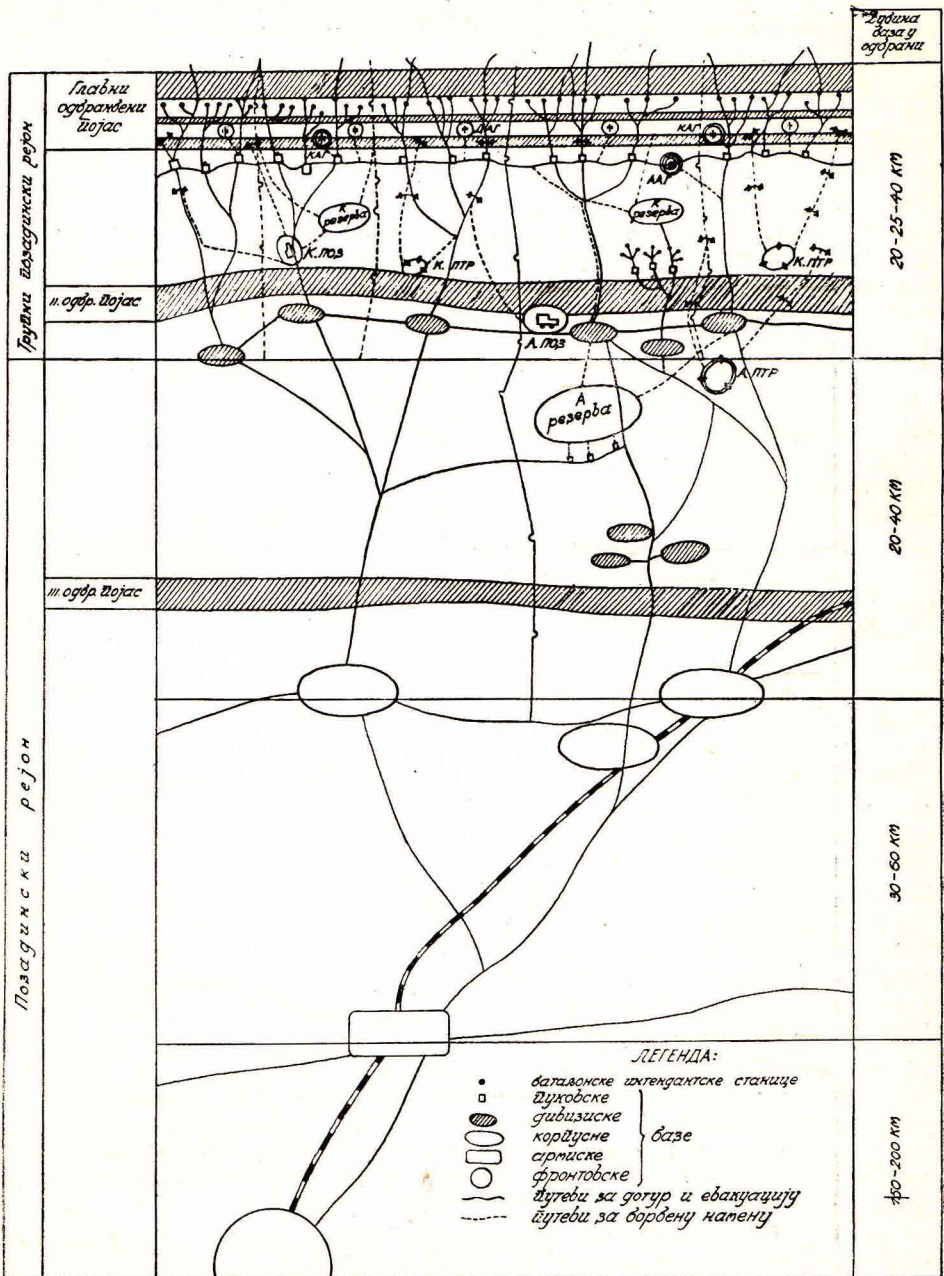
Иако увек треба тежити да се одреде посебни путеви за борбену намену, а посебни за дотур и евакуацију, ипак то неће увек бити могуће због ограниченог броја погодних комуникација, тако да ће се једни исти путеви употребљавати и за једну и за другу сврху било на читавој тој дужини, или само на њиховом извесном делу. Путеви за рокадно кретање трупа и рокадно снабдевање, начелно, могу се поклапати.

Расподела војних путева. Да би се могле задовољити основне потребе борбе и снабдевања, треба правилно извршити расподелу и разврставање расположивих путева (види шему 2). Зато је потребно познавати каквим условима путеви треба да одговоре по квалитету горњег строја, пропусној и транспортној моћи, дужини, итд.

За дотур и евакуацију треба одређивати путеве са чврстим коловозом (асфалт, коцка, бетон, шосе, макадам, са шљунчаним дрвеним или земљаним стабилизованим коловозом), јер ће они такорећи, бити у даноноћној употреби, без обзира на атмосферске прилике. У погледу броја, квалитета и капацитета (пропусне и транспортне моћи) путева за дотур и евакуацију, начелно се треба руководити следећим:

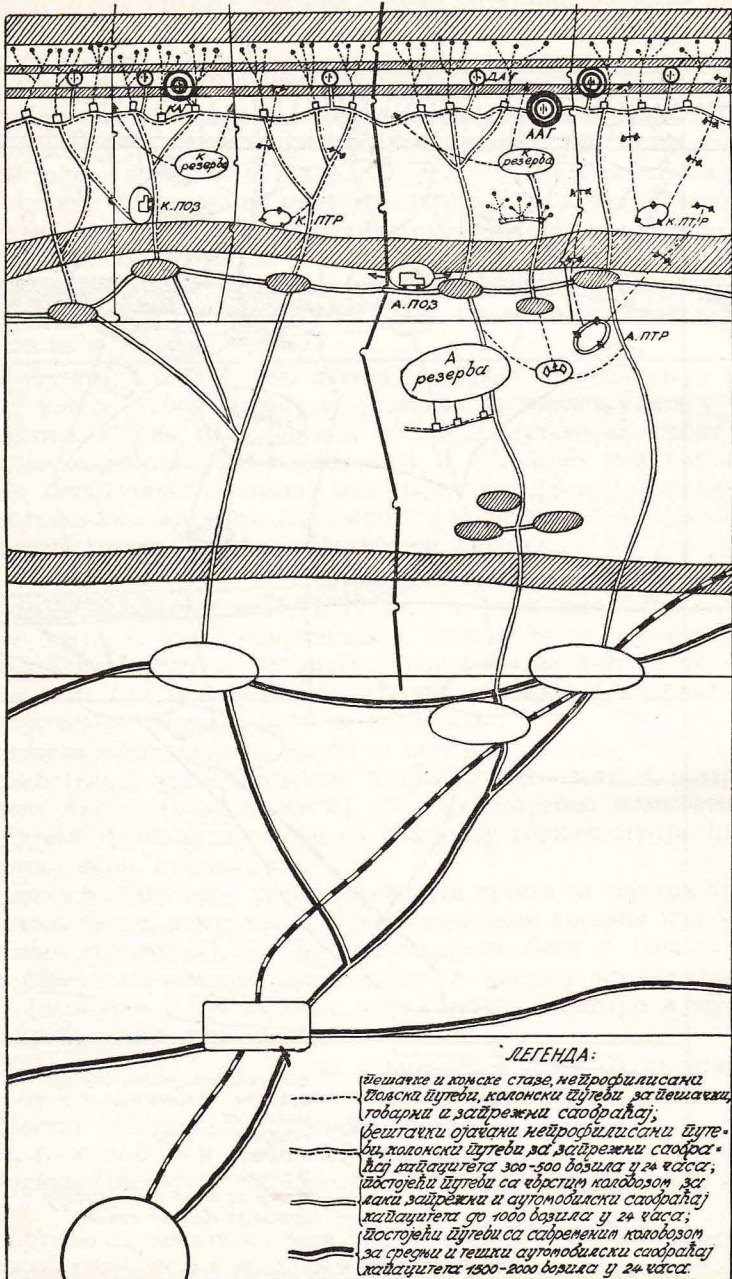
— Од пуковских позадинских установа до сваке батаљонске интендантске станице и станице борбених потреба потребан је по један пут којим се може вршити саобраћај запрежних и товарних транспортних средстава. Према томе, то могу бити и некатегорисани путеви у виду крчаника, шумских путева, коњских (евентуално пешачких) стаза или импровизовани колонски путеви.

— Путеви од дивизиске базе до пуковских позадинских установа и између суседних пуковских позадинских установа морају бити способни за запрежни и лаки аутомобилски саобраћај. При сувом годишњем добу за то могу послужити пољски и колонски путеви са земљаним коловозом, а при влажном времену — вештачки побољшани некатегорисани путеви, као и по-



Сл. 1- Шематски приказ комуникација на артиљеријској одбраненој зони са поделом на путеве за догур и евакуацију и путеве за довршену намену.

Шема 1



Сл. 2—Шематски приказ комуникација на армиској административној зони са назнаком врста путева могући бити доградити горњег степена да одговоре потребама

стојећи путеви са чврстим коловозом. При томе треба имати на уму да од дивизијске базе па до линије позадинских установа пукова у првом борбеном реду треба располагати бар једним путем способним за двосмерни саобраћај запрежним возилима по сваком времену, капацитета око 300—500 возила у 24 часа.

— Од корпусне базе до база сваке дивизије треба имати бар по један пут за двосмерни саобраћај запрежних и аутомобилских возила при сваком времену или 2 пута за једносмерни саобраћај. Капацитет пута треба да износи 900—1.000 возила у 24 часа.

— Од армиске до сваке корпусне базе потребан је по један пут за двосмерни саобраћај, који би могао поднети и пропустити по 1.800—2.000 возила у 24 часа.

— За везу армиске базе са базом вишег реда, поред пута за двосмерни тешки аутомобилски саобраћај, неопходна је још и железничка пруга нормалног или уског колосека.

— За путеве који служе за борбена дејства начелно треба одређивати постојеће некатегорисане путеве (крчанике, пољске путеве, стазе итд.) или импровизоване (тзв. колонске путеве) зато што ће се користити само у строго ограниченим фазама борбене ситуације (на пример, за излазак противтенковске резерве на пт линију, за прелажење артиљерије са положаја на положај, итд.). Ако би тактички обзири и обиље расположивих сталних комуникација били повољни онда би се за борбену намену могли користити и путеви са чврстим коловозом, па чак и они који су већ одређени за дотур и евакуацију материјалних потреба, али се при томе има рачунати и са неизбежним застојем у снабдевању за све време док се ти путеви буду користили за потребе борбених дејстава.

Неоспорно да је за успешно извођење борбених дејстава, као и за обављање уредног дотура и евакуације, потребна сразмерно добро развијена путна мрежа у зони одговарајуће јединице. Дужина путева у км, која би под нормалним околностима могла задовољити потребе тактичких и оперативних јединица у одбрани види се из таблице I.

Ако би се десило да поједине јединице располажу путном мрежом која би за 40% и више била краћа од оне која је показана у табелици I, онда се мора рачунати са врло великим тешкоћама како у погледу извршења борбених дејстава, тако и у погледу снабдевања. Због тога се у таквим случајевима морају планирати опсежни радови за израду недостајућих комуникација.

*

Питање надлежности планирања, експлоатације, израде и реконструкције војних путева најчешће се појављује као камен спотицања приликом одређивања задатака органа штаба или јединицама родова војске. По нашем мишљењу, **планирање путева** за борбену намену спада у надлежност начелника инжињерије, и врши се у складу са тактичким (оперативним) решењем задатка, тј. у сарадњи са начелником оперативног одељења. Према томе, начелник инжињерије врши процену земљишта у погледу комуникативности (дужине расположиве путне мреже) и доноси закључак да ли по-

Таблица I

За коју јединицу	Дужина путева у км					
	За борбу	За снабдевање			Укупно	Од тога до потчињених јединица
		Некатегорисаних	Некатегорисаних	Категорисаних		
За стрељачки пук од 3 батаљона	8	7	5	12	20	6—8
За стрељачку дивизију од 3 пука	30	20	30	50	80	25—30
За стрељачки корпус од 3 дивизије	130	60	180	240	370	60—100
За армију од 3 корпуса	400	180	620	800	1.200	250—300

Напомене:

1) Показана дужина путева у овој табlici може служити само као оријентирна норма, пошто је она, с обзиром на ширину фронта, дужину борбене зоне и формациски састав јединица, подложна већим или мањим променама.

2) Укупна дужина путне мреже у нападу биће мања за 25—40%, због плићег и ужег распореда трупа и установа.

стојећа путна мрежа задовољава потребе према изнетим оријентирним подацима у табlici, или је треба допунити.

Начелник инжињерије врши процену комуникација у смислу укупне дужине расположиве путне мреже и у погледу правца протезања основних комуникација. У погледу укупне дужине путне мреже треба да изврши употребљивање дужине постојеће мреже са нормама по табlici I и да донесе закључак да ли она задовољава све борбене потребе и потребе снабдевања или је треба допунити. У погледу правца протезања основних комуникација треба да оцени њихов утицај на рад јединице у позитивном и негативном смислу. У овом другом случају предвиђа мере за отклањање штетног утицаја, углавном, израдом нових путева.

Овај рад на процени треба да доведе до глобалног прорачуна радне снаге, времена и материјала за израду недостајућих путева.

Планирање путева за дотур и евакуацију врши начелник позадине, с обзиром на услове снабдевања, такође у сагласности са тактичким решењем задатка и у сарадњи са начелником оперативног одељења и инжињерије.

Израду нових путева за борбену намену начелно ради сваки род војске за себе уз помоћ инжињерских јединица, или без њих. Тако, на пример, путеве за потребе опште и почесних резерви треба да раде стрељачке јединице и инжињерци који се налазе у саставу тих резерви; путеве за излазак артиљерије на положаје и њихово померање са положаја на положај начелно раде артиљериске јединице, као и оне инжињериске јединице које се специјално одреде за ту сврху; путеве за употребу тенковске резерве у

првом реду раде инжењерци из формациских састава тенковских јединица, а затим и остале инжењерске и стрељачке јединице; путеве за потребе противтенковске резерве и покретних одреда за запречавање раде јединице родова војске које се налазе у њиховом саставу.

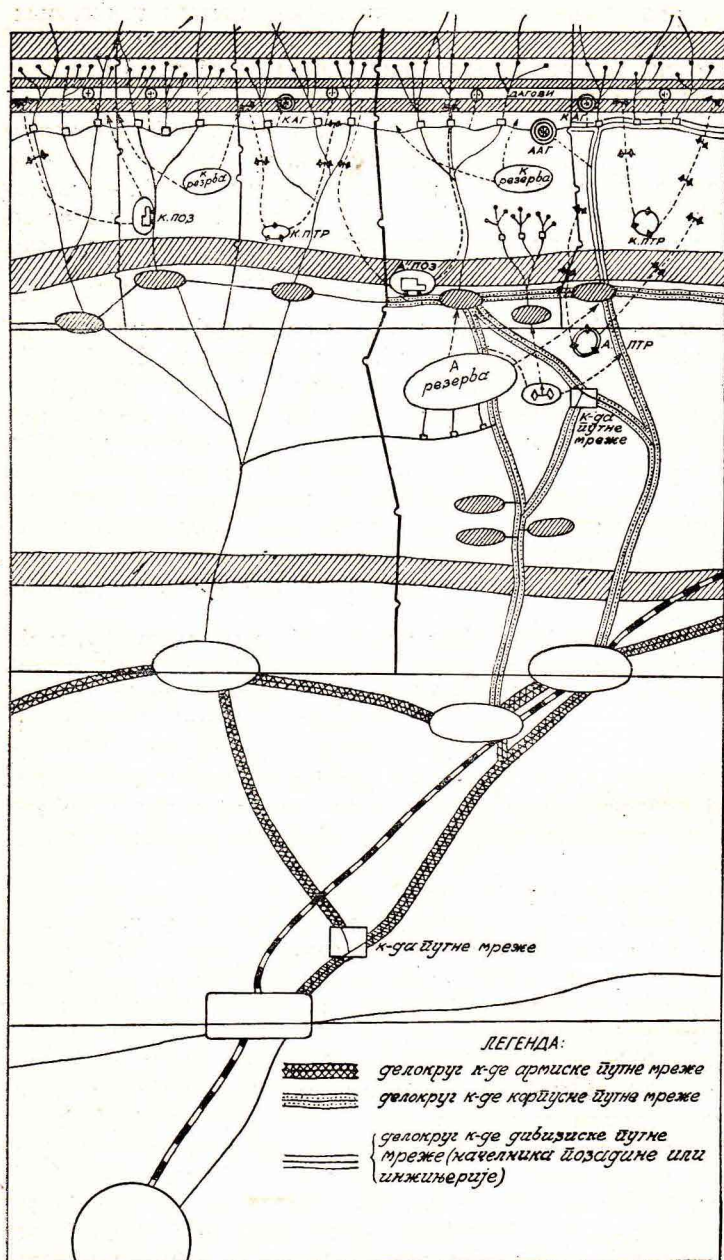
Нове путеве за потребе снабдевања и евакуације у стрељачким пуковима и дивизијама начелно раде инжењерске јединице уз помоћ јединица осталих родова војске, а у стрељачком корпусу и армији — пионирске, путно-грађевинске и мостовно-грађевинске, уз помоћ јединица осталих родова војске. Док се сви нови путеви за борбену намену претежно раде као колонски, дотле се путеви за снабдевање нормално израђују са чврстим коловозом.

Експлоатацију путева за дотур и евакуацију начелно треба вршити из штаба одговарајуће јединице, тј. централизовано. По једној варијанти таквог руковођења (види шему 3) обухватају се **само** они путеви дотура и евакуације који се простиру у зони претпостављене до зоне непосредно потчињене јединице. На пример: у зони армије — од армиске до корпусних база и дуж корпусних база; у корпусу — од корпусне до дивизијских база и дуж њих; у дивизији — од дивизијске базе до пуковских позадинских установа и путевима између њих; у пуку — од пуковских позадинских установа до батаљонских интендантских станица и станица борбених потреба. Ова варијанта експлоатације пута најчешће се примењује при извођењу одбране са ограниченим циљем.

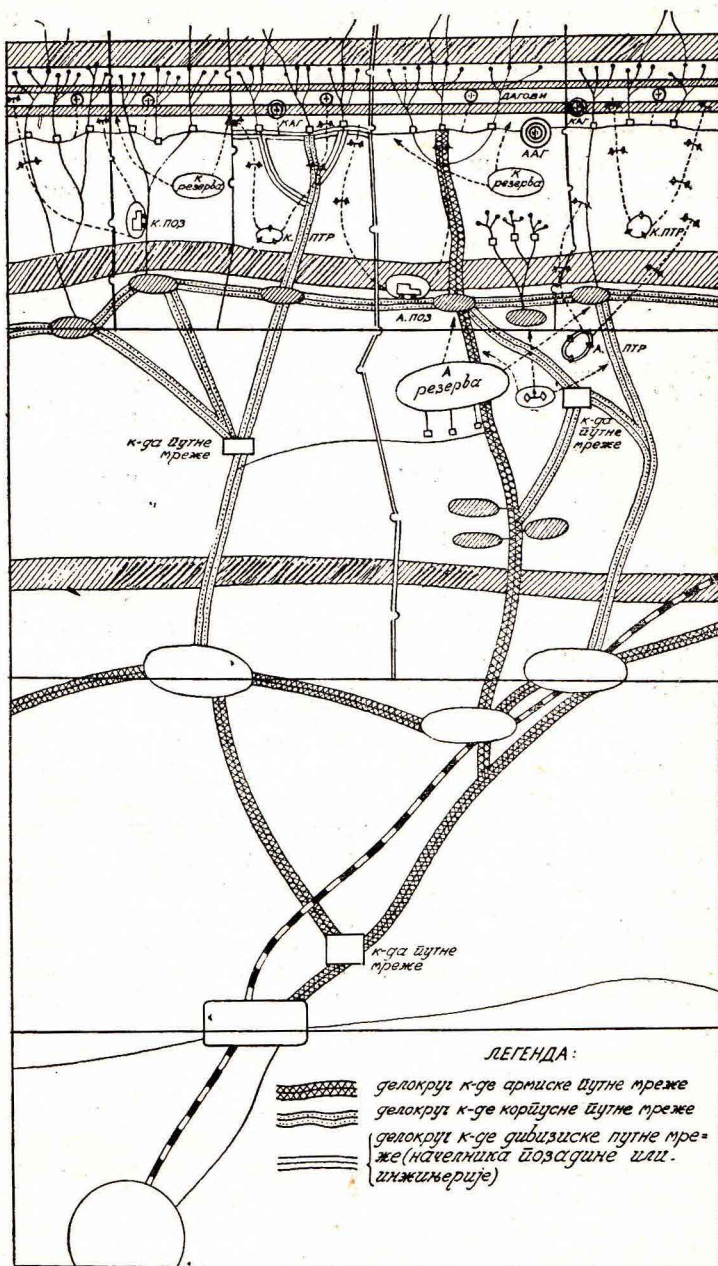
По другој варијанти (види шему 4) централним руковођењем обухватају се комуникације за дотур и евакуацију од базе дотичне јединице преко зона потчињених јединица све до предњег краја (заправо до пуковских позадинских установа на дотичном правцу). На пример: у армији — од армиске базе, преко једне корпусне и дивизијске базе све до позадинских установа једног пука. Ова варијанта првенствено се примењује у позициској одбрани или у нападу, и то само на тачно утврђеном правцу, тј. на правцу тежишта одбране (ако се може одредити) или на правцу главног удара.

Пошто експлоатација путева обухвата низ посебних радњи, као: регулисање саобраћаја, обезбеђење путне мреже и транспорта, организацију веза на путној мрежи и њено текуће одржавање²⁾ у исправности, то је природно да и делокруг надлежности појединих органа у једном штабу у погледу експлоатације путева за дотур и евакуацију треба разграничити на најцелисходнији начин. По нашем мишљењу, опште регулисање саобраћаја на једној одређеној мрежи треба да врши начелник позадине помоћу разрађеног графикана кретања, чије би спровођење на терену контролисали и регулисали органи путно-саобраћајне службе. У корпусу и армији ти органи одређивали би се из састава путно-експлоатационих чета и батаљона, док би се код дивизије и пукова (које у своме саставу немају оваквих јединица) за регулисање саобраћаја на њиховим зонама (уколико нису обухваћени централизованим руковођењем претпостављене команде) одређивали делови стрељачких и заштитних јединица.

²⁾ Под текућим одржавањем путне мреже подразумева се оправка свих оштећења на путу која настају под утицајем самог саобраћаја, дејством атмосферске, површинске или подземне воде, под утицајем сунца, мраза, прашине и блата.



Сл.3 - Шематски приказ комуникација на артиској одбраненој зони. - Варијанта: децентрализовано руковођење експлоатацијом ВДТне мреже у одбрани.



Сл. 4 - Шематски приказ комуникација на армиској одбраненој зони. - Варијанта: централизовано руковођење експлоатацијом путне мреже на тежишту одбране.

При томе треба имати у виду да у графикон кретања треба да уђу сва кретања која се врше на путевима за дотур и евакуацију, без обзира да ли се она тичу снабдевања или борбених дејстава.

Начелник штаба (или оперативно одељење) сносио би одговорност за обезбеђење путне мреже и транспорта од непријатељског дејства са земље и из ваздуха. За само обезбеђење путне мреже пукова и дивизија могле би се употребити јединице родова војске, а евентуално и јединице КНОЈ-а (код армије и корпуса).

Организацију веза на путној мрежи спроводио би начелник веза помоћу јединица за везу пука, дивизије, корпуса и армије. При томе је неопходно да се обезбеди међусобна веза између разних органа команде путне мреже, као и са колонима и транспортима у кретању.

Текуће одржавање путне мреже у исправности код корпуса и армије могло би спадати у надлежност начелника позадине или начелника инжињерије. У првом случају, читав рад на томе обављале би придате путно-грађевинске, мостовно-грађевинске и пионирске јединице, месно становништво или заробљеници. Овај начин погодан је у оним случајевима када ће се путна мрежа користити за извесно дуже време, тј. кад операције немају изразито маневарски карактер.

Ако би текуће одржавање путне мреже спадало у делокруг начелника инжињерије, онда би те радове обављале инжињерске јединице, јединице осталих родова војске, а евентуално и месно становништво и заробљеници. Овај начин бољи је у оним случајевима када се путна мрежа брзо мења, тј. у операцијама динамичког карактера. Овакав начин рада треба да буде обавезан у оквиру дивизије и пукова.

Да би се обезбедило јединствено руковођење свима разним органима који заједнички обезбеђују непрекидну и ефикасну експлоатацију путне мреже за дотур и евакуацију (мисли се на органе путно-саобраћајне службе, јединице обезбеђења путне мреже и транспорта, јединице за подизање и одржавање веза, као и јединице за текуће одржавање путне мреже у исправности), требало би формирати **командне путне мреже** (армиска, корпусна, дивизиска) са тачно утврђеним делокругом рада који смо напред изложили. Према томе, команде путне мреже могу бити потчињене начелнику оперативног одељења, начелнику позадине или начелнику инжињерије. У њихову надлежност не треба да спадају путеви борбене намене.

Експлоатацију путева за борбену намену требало би вршити децентрализовано, на тај начин што би општевојне старешине руководиле експлоатацијом својих комуникација. На пример: старешине опште или почесних резерви, или старешине тенкова вршиле би експлоатацију путева на правцима своје вероватне употребе; групе старешине артиљериских јединица — путева на правцима премештања артиљерије; старешине противтенковске резерве и покретног одреда за запречавање — путева до противтенковских линија, итд. Према томе, све старешине старале би се о експлоатацији само оних делова путне мреже који искључиво служе за њихову употребу, према потребама и борбеној ситуацији.

Радовима на оправкама путева за дотур и евакуацију треба да руководе начелници инжињерија с тим да се послови обављају помоћу

пионирских или путно-грађевинских јединица. Али, у случају стабилизације фронта и ови радови могу се пребацити у надлежност начелника позадине, а обављале би их путно-грађевинске, мостовно-грађевинске и придате инжињерске јединице. Тада би се рад ових јединица могао објединити са радом осталих органа на експлоатацији путева, на тај начин што би ушле у састав команди путних мрежа.

Реконструкцијом путева која обухвата веће радове, например, делимичну измену правца протезања постојећег пута, измену или ојачање горњег строја, итд., увек треба да руководи начелник артиљерије, а радове да изводе инжињерске јединице.

О свим оправкама путева за борбену намену треба да се старају општевојне старешине, с тим да радове изводе јединице родова војске и инжињерске јединице које се налазе у њиховом саставу.

*

Пошто смо изнели своје мишљење о регулисању надлежности појединих органа штаба и родова војске по питањима комуникација, покушаћемо да прикажемо и конкретан рад штаба по том питању у одређеној борбеној ситуацији.

Рад на планирању, експлоатацији и изради комуникације у одбрани требало би да се одвија, углавном, на следећи начин:

Приликом процене инжињерске ситуације, начелник инжињерије разматра питање комуникативности земљишта, с обзиром на потребну дужину путне мреже, према подацима из таблице I, са циљем да утврди да ли постојећа густина путне мреже задовољава потребе јединице и у којој мери. До тих података он може доћи ако израчуна дужину путне мреже на својој зони и упореди је са подацима из таблице I. Да ли је комуникативност врло добра, добра или слаба, може се установити на основу коефицијента комуникативности територије на којој се операције воде.

Коефицијенти комуникативности појединих области ФНРЈ, по 1 км^2 ,³⁾ виде се из таблице II.

Глобална дужина путне мреже у својој зони може се прорачунати на тај начин што се површина борбене зоне своје јединице у км^2 помножи са одговарајућим коефицијентом из таблице II. Ако се сада тако добијена дужина путне мреже упореди са дужином путне мреже која је јединици потребна, према табели I, и нађе да расположива путна мрежа задовољава потребе за преко 70%, онда је комуникативност врло добра, ако задовољава за 40—60% — комуникативност је добра, а ако задовољава потребе испод 30%, онда је комуникативност слаба. Према томе, ако би један корпус у Шумадији бранио зону од 30 км по фронту и 25 км по дубини, онда би површина одбранбене зоне корпуса износила $30 \times 25 = 750 \text{ км}^2$, а дужина постојеће путне мреже, с обзиром на комуникативност земљишта у

³⁾ Ова таблица израђена је према непотпуним статистичким подацима за 1946 годину. Глобални прорачуни били би несравњено тачнији кад би у табели били изложени подаци за мање територије (срезове, округе) са издиференцираним подацима комуникативности, али, нажалост, такви подаци још нису сређени. Тачни подаци могли би се прикупити преко територијалних установа.

Таблица II

ОБЛАСТИ	Дужина пута по 1 км ² површине			Дужина простора по 1 км пута са чврстим коловозом
	Путеви са чврстим коловозом	Непрофилисани путеви	СВЕГА	
Ужа Србија	0,085	0,225	0,310	21
Војводина	0,081	0,215	0,296	24
Космет	0,076	0,197	0,271	22
Хрватска	0,155	0,410	0,565	24
Словенија	0,143	0,378	0,521	22
Македонија	0,010	0,050	0,060	22
Босна и Херцеговина	0,011	0,052	0,073	21
Црна Гора	0,012	0,062	0,074	21

Шумадији, по табlici II, $750 \times 0,310 = 232$ км. Како је, по табlici I, за нормалан рад и борбу свих органа у корпусу потребна путна мрежа од око 370 км⁴), то значи да би у овом случају комуникативност земљишта задовољавала потребе корпуса за $\frac{235 \times 100}{370} = 64\%$, тј. комуникативност би била добра.

Ако би се оваквим прорачуном дошло до закључка да се располаже са свега 30% путева, тј. да недостаје још око 10% па да путна мрежа буде колико-толико задовољавајућа, онда је начелник инжењерије дужан да у своме реферату по комуникацијама изнесе глобалан прорачун потребне радне снаге за израду недостајућих 10% путева (у овом случају близу 40 км), узимајући у прорачун да ће се сви недостајући путеви радити по типу колонских путева.

Међутим, да би процена земљишта у погледу комуникација била потпуна, потребно је утврдити каква је употребљивост постојеће путне мреже с обзиром на правац протезања основних путева, њихову груписаност у зони јединице и квалитет. При процени правца протезања комуникација, начелник инжењерије узима у разматрање само основне комуникације (на оперативском и комуникацијском правцу) које изводе на фронт или рокадно секу борбену зону и доноси закључак како њихов правац протезања утиче на рад јединице као целине (осетљивост према непријатељском дејству са земље или из ваздуха, маскираност, утицај на постројавање борбеног поретка, инжењерско снабдевање, итд.) и предлаже одговарајућа решења или противмере.

⁴) У ову би цифру требало претходно унети корекцију према ономе што је речено у напомени 1) испод табlice I.

Исто тако, важно је да се размотри и то да ли су путеви приближно равномерно распоређени на читавој зони или је њихово груписање јаче изражено на неком делу те зоне, на пример, на појасу ближе предњем крају, на једном или другом крилу, итд. Природно је да ни просечна добра комуникативност у оквиру читаве зоне неће моћи да задовољи потребе ако су комуникације неравномерно или незгодно груписане.

Што се тиче квалитета путева, начелник инжењерије прикупља потребне податке, путем извиђања већ познатим начинима и тачно одређује који ће од њих служити за кретање покретног одреда за запречавање, за инжењерско снабдевање, итд.

Потребе појединих родова и служби, у погледу путева, начелник инжењерије сазнаје из реферата њихових начелника.⁵⁾

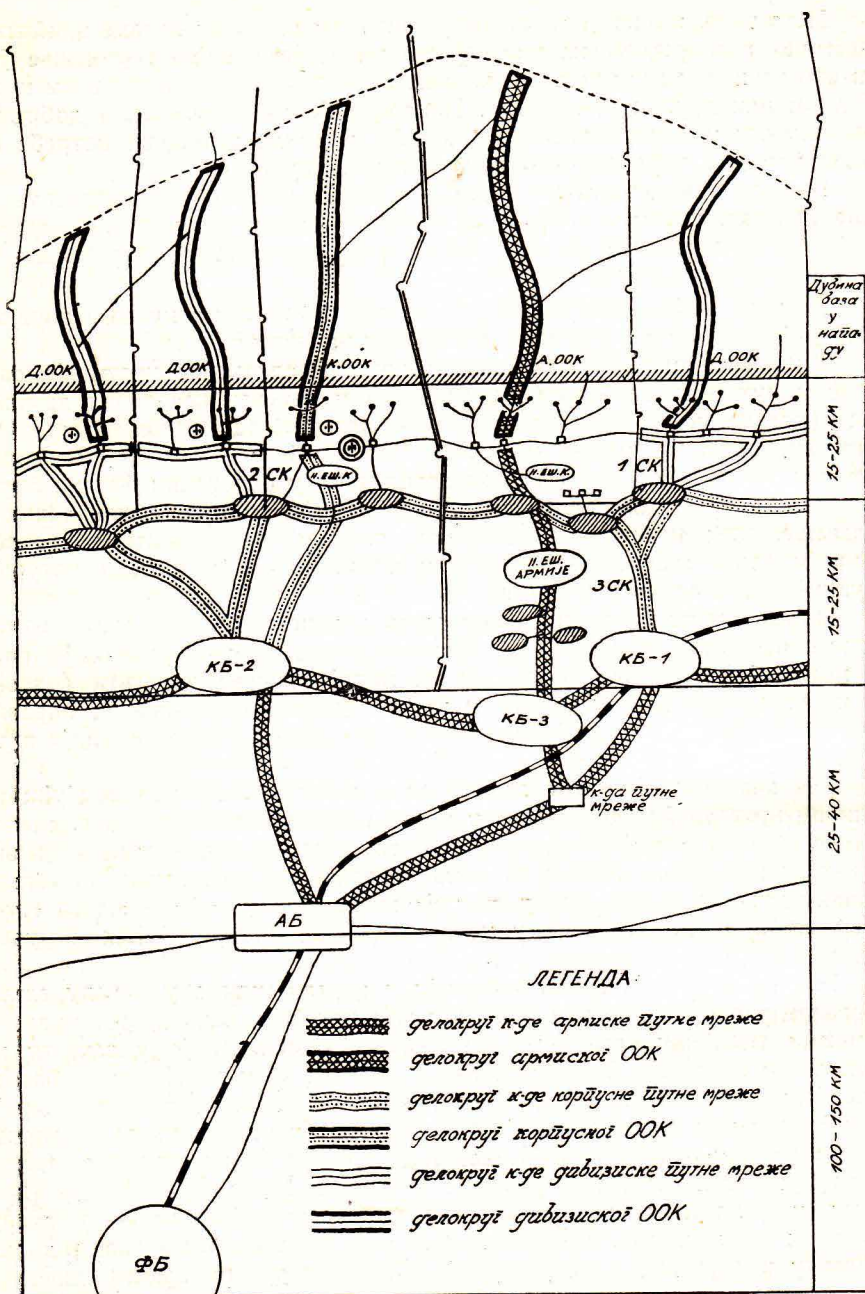
Тако, на пример, начелник оперативног одељења конкретизује своје захтеве у путевима с обзиром на распоред и маневар појединих делова и трупа (посада појединих отсека, опште резерве, тенковске резерве, рокадних пребацивања, итд.); начелник артиљерије — у погледу изласка артиљерије на положај, премештања артиљерије у одређеним фазама борбе, у погледу потреба за противтенковску резерву, артиљериско техничко снабдевање, итд; начелник (командант) тенкова — у погледу употребе тенкова и свога снабдевања; начелник позадине — у погледу дотура и евакуације свих осталих потреба.

Пошто саслуша командантову одлуку, начелник инжењерије, између осталог коначно прецизира намену сваке од постојећих комуникација, одређује недостајуће комуникације које се морају изнова израдити (одређујући и тип путева или капацитет и врсту транспортних возила), оправити или реконструисати, назначујући и начин организовања експлоатације путне мреже.

Тек када сазнају своје задатке у погледу путева, одговарајући руководиоци приступају оформљавању плана њихове израде, оправке, експлоатације и реконструкције, онако како смо то изложили у претходном одељку. Ту се дају конкретни задаци на основу глобалних норми успеха рада по појединим врстама радова. Потом настаје непосредан рад јединица на остваривању добијених задатака, у духу одредаба одговарајућих стручних правила.

Рад на планирању, експлоатацији и изради путева у нападу сличан је са радом у одбрани, са том разликом што начелник инжењерије предвиђа образовање посебних органа за остваривање комуникација у захвату непријатељског положаја. Ти органи имају задатак да у садејству са појединим деловима борбеног поретка на одређеним правцима израде или отварају, рашишићавају или оправљају поједине путеве и припреме их за експлоатацију. У ту сврху одређују се углавном следећи органи: одељења за израду пролаза кроз непријатељске препреке у оквиру стрељачких пукова првог ешелона у фази припреме напада; групе за рашишићавање — у оквиру стрељачких батаљона првог борбеног реда у фази извршења напада и одреди за оправку и одржавање комуникација (ООК) у оквиру пукова, дивизија,

⁵⁾ Или на основу непосредног споразума са њима — уколико не присуствује подношењу реферата или ако се одлука доноси без саслушавања реферата начелника родова и служби.



Сл. 5 - Шематски приказ комуникација на армиској офанзивној зони.

Шема 5

корпуса, итд. на правцу главног удара у фази продирања кроз дубину непријатељског положаја (види шему 5). Њихова формација и рад предвиђени су у одредбама тактике инжењерије.

Разумљиво је да овакву организацију израде, експлоатације, оправке и реконструкције путева треба одржавати и у току промена које настају како у нападним, тако и у одбранбеним операцијама и померати је упоредо са кретањем борбеног поретка.

*

У овом чланку изнели смо све радове који се односе на коришћење комуникација под борбеним условима, као и све органе и службе које су по природи послова најпованије да их преузму на себе. Да ли је такво решење најцелисходније, то је друго питање. Неоспорно је само то да су разне армије овај проблем решавале и да га решавају на различите начине. Међутим, изгледа сви се слажу у томе: да радови на путевима борбене намене (израда, експлоатација и оправка) треба да спадају у делокруг рада јединица оних родова војске који ће их користити; да рашчишћавање, оправка и израда путева испред фронта на операциском правцу у току напада и продирања кроз непријатељски положај треба да уђу у делокруг рада инжењерских јединица, и да обезбеђење путне мреже и транспорт треба да врше делови оперативних јединица родова војске.

За решавање свих осталих проблема у оквиру израде, експлоатације, оправке и реконструкције путева за дотур и евакуацију у борбеној ситуацији мишљења су подељена, али су се, углавном, искристалисала два схватања. По једноме, све те послове треба да обављају специјалне транспортне јединице формиране у батаљоне, пукове, дивизије, па и у веће јединице. Тај систем, углавном, примењује код Енглеске, Америчке и Совјетске армије. По другом мишљењу, те послове заједнички обављају поједини од постојећих органа штабова преко делова јединица родова војске и служби. Тај систем се примењује код претежне већине осталих армија, укључујући ту и бившу Немачку армију. Несумњиво је да и један и други систем имају својих добрих и рђавих страна. Главни недостатак другог система, који је и код нас усвојен, састоји се у томе што захтева складан рад различитих органа штаба, што се може постићи само на тај начин ако су дужности и надлежности сваког од њих јасно формулисани и разграничени, и ако се кроз обрађивање тактичких задатака стекне увежбаност у њиховом решавању.