

ЈОШ НЕКОЛИКО ПРОБЛЕМА МАРШЕВАЊА

Пошто је у чланку „Неколико проблема маршевања“, који је отштампан у „Војном делу“ бр. 6 за 1951 годину, изнето неколико важних проблема из ове области, покушаћемо да као допуну изнесемо неколико својих запажања, како бисмо тиме допринели што бољем расветљавању овог заиста важног питања сваке армије.

У том циљу осврнућемо се углавном само на дубину маршевских колона, структуру транспортних јединица и пројектовање маршевања.

1) Дубине колона

Познато је да велике дубине колона на маршу претстављају веома осетну незгоду, нарочито код великих јединица када се не располаже довољним и добрим комуникацијама. Те незгоде појављују се како у погледу бојне готовости (тежак развој дугачких колона за борбу и већа изложеност дејству из ваздуха) и техничког извршења (тешкоће при укрштању и мимоилажењу), тако и у погледу њиховог снабдевања. Због тога је природна тежња да се те дубине скрате што је више могуће. Разуме се да се ни ту не може ићи у крајност, јер се мора водити рачуна не само о удобности за кретање, већ и о безбедности јединица од дејства из ваздуха. Међутим, правилима су предвиђена отстојања од 500—1.000 м између ешелона при кретању, која су, по нашем мишљењу сувише велика, те их треба осетно смањити, нарочито у оквиру пукова, па чак и у оквиру виших јединица, тако да не прелазе више од 200—500 м. Ако би се извршио прорачун дубине колоне једне стрељачке дивизије, узимајући у обзир ова, а можда и друга скраћивања у оквиру мањих јединица, онда би се видело да би та дубина била краћа за више километара, а то би био велики добитак. Скраћење отстојања такође се може постићи и код позадинских делова јединица.

Пошто се позадински делови батаљона најчешће крећу на зачељима својих батаљона, а одељења интендантских потреба често се укључују и у састав првог позадинског ешелона пука то је ово питање у оквиру батаљона доста еластично и правилно решено, јер ће храна за батаљон, према потреби, некада бити ближе, а некада даље. Али, пошто се други позадински ешелон пука (у коме се углавном налази храна), према тач. 1.003 ПБП II део, креће на отстојању 10—15 км од зачеља, односно чела главнине, то делови његовог транспортног вода (са сточном вучом или са товарном стоком) морају

за време одмора, преноћишта или преданка да прилазе рејону распореда позадинских делова батаљона да би извршили попуну утрошених материјалних средстава. Међутим, то би било немогуће ако би одмор трајао три или мање од три часа, пошто за то време треба да пређу 15 км и да издају храну јединицама, а у случају да је отстојање 10 км, храна би се могла издати само зачелном батаљону. За време преноћишта (преданишта) било би потребно да други позадински ешелон, после заустављања пука, маршује још око 4 часа (15 км отстојања од зачеља) да би стигао до батаљона ради издавања хране. Осим тога, приликом извршавања ноћних маршева скоро редовно би се дешавало да прилажење другог позадинског ешелона до батаљона траје 3—4 часа у току дана, са свима незгодама које отуда проистичу, нарочито у погледу тајности марша и изложености дејству из ваздуха. Због тога сматрамо да би се то отстојање без икакве штете могло смањити и на 3—5 км од зачеља (чела) пука.

2) Структура транспортних јединица (јединица за снабдевање)

Материјална средства која се додељују трупи веома су различита. Тако, пре свега, имамо борбене и неборбене потребе, а и једне и друге могу да буду свакодневне (редовне) и повремене. На пример, у редовне неборбене потребе углавном спадају храна (људска и сточна), погонски материјал и део пртљага, а у редовне борбене потребе претежно муниција, део пп. и пт. мина и експлозива. У повремене неборбене потребе спадало би мазиво, затим резерва у одећи и обући, потрошни материјал радионица, разни резервни делови, итд., а у повремене борбене потребе, нарочито у одбрани, бодљикава жица, веће количине пп. и пт. мина, експлозива, велики алат, мреже за ровове, средства за задимљавање, итд., дакле претежно инжињерска материјална средства. Разуме се да се нека средства равномерно, а друга (нарочито борбена) веома неравномерно троше, што зависи од ситуације, трајања и интензитета вођења борби. Исто тако, треба имати у виду да ни све јединице не троше исту количину борбених и неких неборбених средстава, тако да све то има утицаја на сам прорачун материјалних потреба, на њихову попуну и дотур до потчињених јединица.

Међутим, и у периодима затишја, мора се обезбедити минималан део материјалних средстава који се увек мора налазити на транспортним средствима јединица.

За време маршевања била би довољна само толика јачина снабдевачких јединица, која би могла да обезбеди редовну исхрану и потрошњу погонског материјала, тј. свакодневне константне неборбене потребе. Тај транспорт може да обезбеди редовну исхрану и у свим осталим тактичким радњама, с тим што се транспортна средства, ипак, највише напрежу у наступном маршу (марш-маневру). Осим тога, на маршу се код најнижих јединица мора возити или носити у транспорту и неопходан пртљак, нарочито ранчеви официра, четних, односно батериских старешина, помоћника пушкомитраљеца, млазничара, р. бацачлија, радиста, итд.

Ради бојне готовости, трупа треба да носи (на рукама и у своје транспорту) онолико редовних борбених потреба, колико јој је довољно да може издржати у борби до дотура нових потребних количина ових сред-

става, рачунајући са нормалним утрошком муниције. Противпешадских и противтенковских мина, као и експлозива треба носити толико, колико је потребно за брзу организацију пт. одбране. Те количине, свакако, не треба да буду велике. Тако, на пример, за борбу пука у сусрету довољно је дневно око 0,5 БК, или можда нешто више, што зависи од врсте транспортних средстава, расположивих комуникација и дубине колона, односно времена за које дивизија или виша оперативна команда може да обезбеди дотур муниције до трупа. У сваком случају, виша команда треба благовремено да снабдева своје јединице чак и у току пробоја, тежећи да се у стрељачким пуковима стално одржава бар 1/2 БК муниције. Разумљиво је да ће при томе уместност и експедитивност виших команди и њихових складишта и транспорта имати одлучујућу улогу.

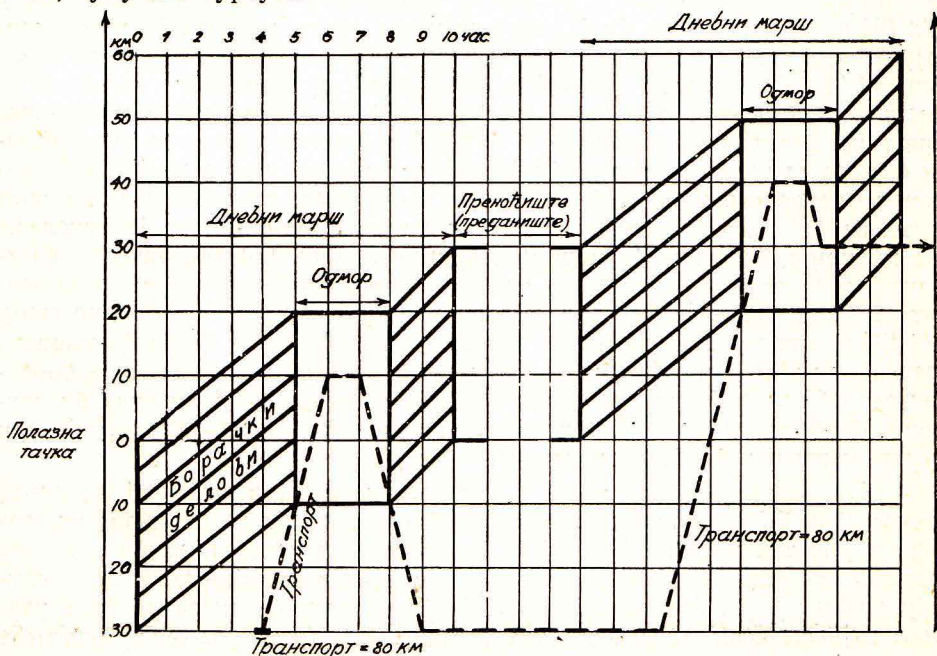
Снабдевање повременим борбеним и повременим неборбеним потребама уопште нема неког већег утицаја за време марша. Оно може доћи у обзир само на крају маршевања, уколико се предвиђа утврђивање за одбрану, али се то може обављати и са расположивим транспортним средствима, тако да ће само понекад бити потребна помоћ више команде.

Као што је познато, у оквиру тактичких и оперативних јединица имамо товарне, двоколичне, колске и аутомобилске јединице за снабдевање. Иако се тежи да се што више потреба јединица задовољи колским и аутомобилским транспортом, ипак борбени услови за време маршевања често захтевају употребу и товарних и двоколичних јединица. Због тога се у оквиру дивизије обично мора примењивати комбинација бар 3 врсте транспортних средстава, што изазива најмање 2 претовара. Према томе, борбени захтеви (као и расположива средства уопште) утичу не само на врсте транспортних средстава, која се морају додељивати јединицама, него, у вези са тиме, и на само маршевање, јер су маршевске колоне знатно дуже, нарочито онда ако се употреби товарни или двоколични транспорт. Ако узмемо да пук располаже коњским транспортним средствима, онда би батаљонске јединице за снабдевање морале бити товарне или двоколичне, пуковске би биле товарне, а делимично двоколичне или колске, док би тек дивизија могла да располаже аутомобилским транспортом. То значи да све врсте материјалних средстава које треба дотурити јединицама на фронту у већини случајева морају проћи кроз пуковски и батаљонски транспорт (некад ће се вршити и непосредан дотур, али је то најповољнији случај, те га нећемо разматрати). Због тога је важно да се одреди минималан формациски састав батаљонских, пуковских и дивизиских транспортних средстава, која ће моћи да задовоље најнужније потребе приликом снабдевања. При томе треба имати у виду да један део батаљонских транспортних средстава који носи ранчеве, мора на крају марша да приђе јединицама да би те ранчеве предао људству коме припадају, а затим да остане код стрељачких чета. Овај део транспортних средстава може се употребити као резерва и допуна осталим транспортним средствима при дужем задржавању батаљона на једном месту. Други део батаљонског транспорта увек треба да носи најмање један оброк хране. Ако би се желело да се хлеб изда војницима на руке, да би се за толико смањило транспорт батаљона, онда би тај део транспорта најпре морао да разнесе хлеб и да на себи носи око пола obroка хране (без хлеба), чија би

се друга половина налазила у кухињи на кувању. Може се лако уочити да је овај део транспортних средстава увек довољно запослен и да се са њим не може рачунати за друге потребе. Јасно је да је његова улога знатно тежа у наступном маршу, када после нормалног дневног марша мора још и да разноси храну јединицама батаљона. Зато његово место за време марша треба да буде на зачељу батаљона, а на одмору код јединица.

Ако и пуковски транспорт носи један оброк хране, онда би он за време наступног марша морао да пређе нормалан марш као и остали делови јединице и да поред тога на крају марша принесе храну до батаљона. То значи да би његово напрезање било утолико мање уколико је мања дубина пука и краће његово отстојање од главнине пука. Због тога, као што смо већ нагласили, треба смањити и дубину колоне и отстојања снабдевачких јединица, нарочито за време ноћних маршева.

Ако дивизија у своме складишту има 2 obroka хране, и ако располаже аутомобилским транспортом, онда би за свакодневно пребацивање једног obroka хране, у једном турнусу, било потребно онолико аутомобилске тонаже колико износи тонажа тог obroka, односно упола мање ако би се пребацивање хране вршило у два турнуса, али под условом да се дивизија креће пешке и да се и транспорт више команде такође сразмерно приближава. У суштини, у наступном маршу храна се може дотурати два дана са истог места, тј. у два турнуса.



Шема 1

Шема снабдевања дивизије храном са једног места у два турнуса. Дивизија је на маршу, а њен транспорт на зачељима борачких делова. Ако би транспорт био на зачељу целе дивизије, онда би уместо 80 км морао да прелази дневно по 120 км.

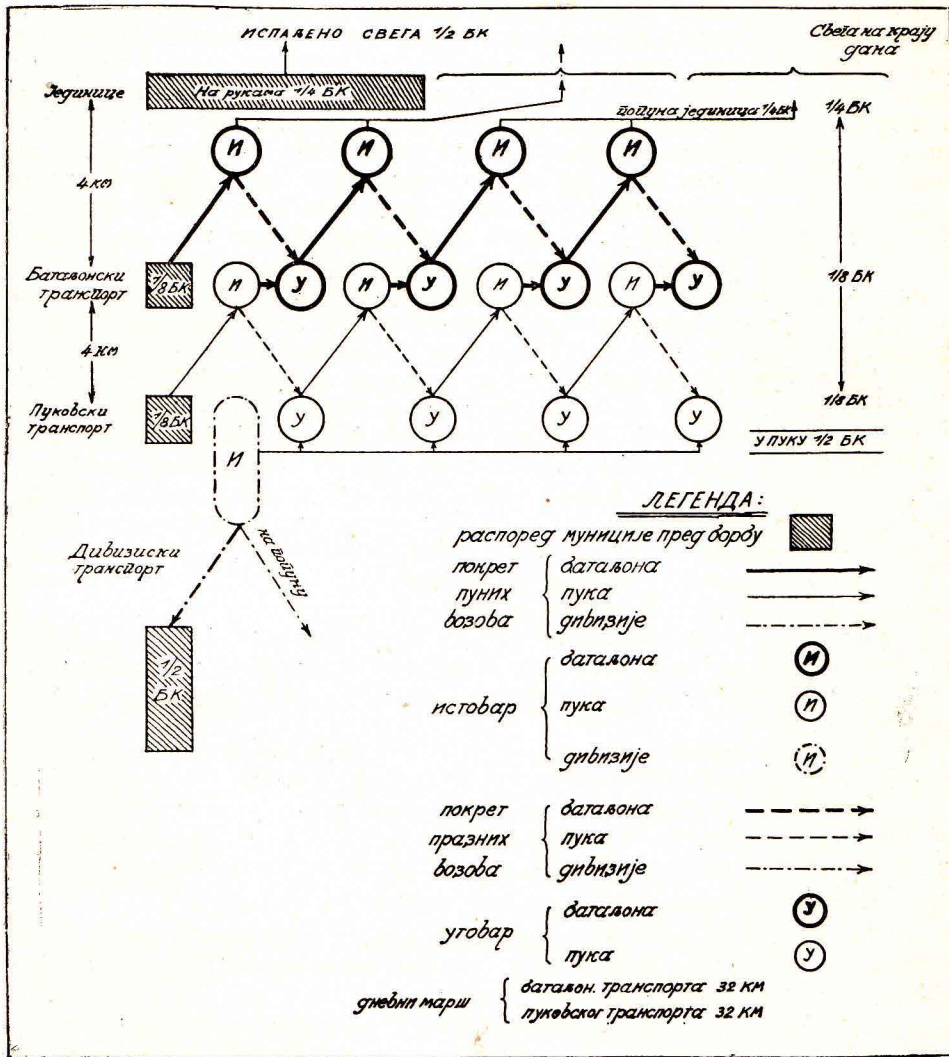
Потребна количина транспортних средстава (односно њихова тонажа) теже се може одредити за муницију (одељење борбених потреба, које претежно носи муницију) него за интендантске потребе, зато што се муниција много неравномерније троши од интендантских потреба. Поред тога, ни све врсте муниције (пушчана, митраљеска, минобацачка, артиљериска, итд.) не троше се равномерно, јер то зависи од ситуације, а нарочито од места јединице у борбеном поретку, од времена трајања и интензитета борбе, од расположивих количина муниције и могућности попуње, итд. Због тога ни попуна утрошене муниције није једноставна ствар. У сваком случају, као прорачунско мерило за тонажу транспортних средстава морају се узети у обзир све врсте муниције једне јединице, јер ако би, на пример, у батаљонском транспорту била само једна врста, онда би се могло лако десити да јединице батаљона утроше баш ону врсту које нема у том транспорту, тако да за њен пренос и попуњу не бисмо имали празних возила.

Да би се ово боље уочило, узећемо два примера, под претпоставком да дивизија располаже са 1 БК муниције, да ће у сусретној борби једног дана утрошити 1/2 БК и да ту количину треба одмах надокнадити.

Први пример. Ако се код јединица на рукама налази 1/4 БК (за лично наоружање може да буде и 1/2 БК, али је при томе битно да батаљонски и пуковски транспорт имају тонаже за подједнаке количине БК сваке врсте муниције), у батаљонском и пуковском транспорту по 1/8 и у дивизиском 1/2 БК на аутомобилима (у једном или у два турнуса), онда би у том случају на крају дана била испаљена 1/2 БК, тј. сва муниција на рукама јединица (1/4 БК), као и по 1/8 БК из батаљонског и пуковског транспорта, а уместо испаљене муниције дотурила би се 1/2 БК из дивизиског транспорта. При томе, батаљонски транспорт са 1/8 БК капацитета муниције целог батаљона мора да изда трупама своју 1/8 БК затим да се врати да би из пуковског транспорта примио 1/8 БК, потом да је преда трупама и да се опет врати на батаљонску станицу борбених потреба. Али, пошто је испаљена сва муниција, јединице се морају попуњити још са 1/4 БК, тако да батаљонски транспорт мора отићи до четних станица борбених потреба још двапут да би на крају, на батаљонској станици борбених потреба, примио своју 1/8 БК за прву попуњу јединица следећег дана. То значи да би батаљонски транспорт морао 4 пута да иде и да се враћа до и од четних станица борбених потреба. Ако би удаљење ових станица износило 3—4 км онда би одељење борбених потреба батаљона имало да превали 24—32 км, тј. пун дневни марш под борбеним условима.

Пуковски транспорт морао би да поступи на исти начин, тј. да одмах пренесе 1/8 БК од пуковске станице борбених потреба до батаљонских станица и још три пута по 1/8 БК из дивизиског транспорта, да би код себе задржао последњу 1/8 БК дотадашњег дивизиског транспорта. У овом случају видимо да би пуковска станица борбених потреба смела да буде удаљена највише 4 км од батаљонских станица. Ако би то удаљење било веће онда овај део транспорта не би у току нормалног дневног марша могао да дотури батаљонима 1/2 БК муниције. Ако би пуковски транспорт располагао транспортним средствима која би носила само муницију артиљерије пука, а не и за све остало наоружање, онда би он често био пун, а кад би настала

потреба да се и друге врсте муниције дотуре појединим батаљонима, он не би имао празних транспортних средстава, тако да би се морало вршити претоваривање муниције и сл., што је свакако незгодно. Према томе, тонажа пуковског транспорта треба да буде тако срачуната да се у њему обезбеди свака врста муниције за цео пук.



Шема 2

Као што се види, капацитет транспорта муниције батаљона, у односу на капацитет транспорта муниције пука, мора да буде подједнак, тј. да свака количина муниције која се дотура јединицама мора проћи и кроз пуковски и кроз батаљонски транспорт. Осим тога, јасно се види да је батаљонски део

борбених потреба, када се налази на зачељу батаљона, у могућности да одмах предузме снабдевање батаљона муницијом при његовом развоју за борбу и да је пуковски део у доста повољној ситуацији само онда ако маршује на зачељу пука.

Ако дивизиски транспорт располаже аутомобилима који у једном турнусу могу натоварити 1/2 БК муниције, онда ће је моћи одједном дотурити од дивизиског складишта до пуковских станица борбених потреба, или у два турнуса ако располаже тонажом само за 1/4 БК. У првом случају дивизиски транспорт може да буде удаљен око 75 км од станице борбених потреба, а да ипак буде у могућности да се после предаје муниције врати на своје место, а у другом случају, при нормалном напрезању транспорта, то отстојање може да буде само око 35 до 40 км. Међутим, треба имати у виду да дивизиски транспорт муниције у једном турнусу захтева већи број аутомобила (управо двоструко), и да је, с друге стране, свакодневно потребан претовар муниције ако се транспортовање врши у два турнуса. То значи да и један и други начин имају својих добрих особина и незгода. У суштини, дивизиски транспорт са једним турнусом прелазео би дневни марш дивизије за врло кратко време, док са два турнуса не би имао пун дневни марш.

Други пример. Узмимо да се код јединица на рукама налази 1/4 БК, а у батаљонском, пуковском и дивизиском транспорту такође свуда по 1/4 БК и да ће се на крају дана исто тако испалити 1/2 БК, тј. 1/4 БК јединица и 1/4 БК батаљонског транспорта. У томе случају, батаљонски транспорт мора да изда трупам своју 1/4 БК, затим да се врати на батаљонску станицу борбених потреба да би примио 1/4 БК из пуковског транспорта и поново је предао јединицама и, најзад, да се опет врати и прими своју норму од 1/4 БК (1/4 дотадашњег дивизиског транспорта). То значи да је батаљонски транспорт морао свега двапут да одлази и двапут да се враћа. При томе је утрошио само пола времена које је за исто отстојање било потребно у првом примеру, или је могао за исто време и на истом отстојању да пренесе 1 БК, односно само 1/2 БК, али на два пута већем отстојању него у првом примеру.

То исто у потпуности важи и за пуковски транспорт који први пут доноси батаљонима своју, а други пут дивизиску 1/4 БК.

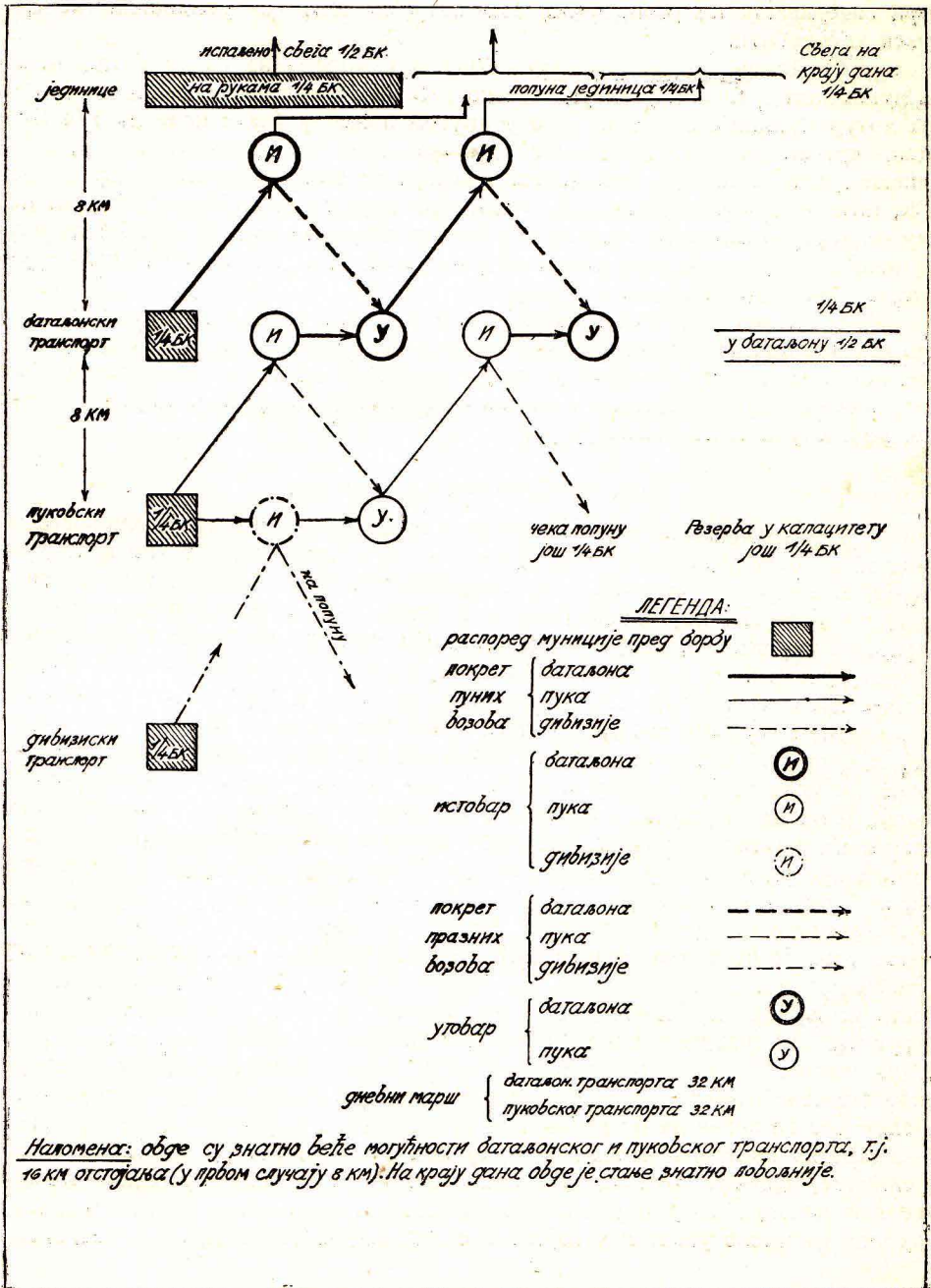
Дивизиски транспорт могао би у једном турнусу донети своју 1/4 БК, предати је пуковима, а пукови батаљонима, док би у следећем турнусу ишао ради попуне пуковске 1/4 БК, што значи да би и он имао два турнуса.

Из ова два примера може се закључити:

1) Да се 1 БК муниције у дивизији, као најмања могућа норма, може различито распоредити. (Поред ових примера могли бисмо узети још неколико и за веће количине муниције у дивизији).

2) Да у сваком случају батаљонски и пуковски транспорт претстављају „уско грло“ у систему снабдевања муниције. То значи да нам не вреди много ако у дивизиском транспорту располажемо великим бројем аутомобила, кад батаљонски и пуковски транспорти не могу пренети потребне количине.

3) Да би у нашим приликама требало дати већи транспорт (према другом примеру) батаљону и пуку како би се могла савладати већа отстојања



Шема 3

при снабдевању по разноликом земљишту на коме се аутомобили не могу увек употребити.

4) Да по завршеном маршевању и припреми за напад батаљонском и пуковском транспорту (који носе по 1/8 БК) треба два пута више времена за дотур муниције за напад него у другом примеру (када носе по 1/4 БК), или, другим речима, код првог примера може се преносити по 1/2 БК дневно, што је мало, а код другог примера на том истом отстојању по цео БК, што је довољно. Дивизиски транспорт мора се повремено ојачавати или му се мора приближити транспорт више оперативне команде, која ће му дати појачање у аутомобилима и која обично никад непосредно не појачава транспорт пукова и батаљона.

5) Да се и за време борбе скоро на свима путевима у позадини, све до самог фронта, обавља редовно маршевање јединица за снабдевање, и да се, поред тога врше и повремени маршеви разних појачања, прекомандованих и смењених јединица, итд. тј. велики број значајних кретања која се обично не уочавају и стога занемарују.

3) Пројектовање маршевања

Пошто кретање уопште, а нарочито за време операција има огроман значај у погледу њиховог исхода, неопходни су детаљни и тачни прорачуни и најсавесније пројектовање маршева. При томе, брзине кретања, дубине и ширине стројева појединих јединица, поред квалитета и дужине путева и трајања маршевања, свакако претстављају основне елементе прорачуна за свако кретање. Колико занемаривање и непознавање пројектовања маршевања може да буде опасно, нарочито у савременом рату, може се видети и из примера Француско-пруског рата 1870 године, када је због тога дошло до закрчавања путева и нагомилавања читавог низа француских јединица, које су упадале Прусима у клопку. А ако се има у виду да ће се убудуће више јединица и установа кретати у оба правца, или се укрштати на једној или више критичних тачака, где ред и првенство њиховог пропуштања може имати пресудан утицај на исход читаве једне операције, онда се још боље може уочити фаталан утицај грешака штабних официра који пројектују маршевање или кретање уопште. Да би се избегле тако тешке последице, неопходно је правилно решити ко ће вршити пројектовање, контролу и регулисање разних кретања у рату. По нашем мишљењу све то треба концентрисати искључиво на једном месту, без обзира да ли се ради о оперативним и трупним или снабдевачким покретима, и то првенствено код оперативних органа штаба. Зато би и путно-експлоатационе јединице требало третирати као општевојне (као што се сматрају јединице везе), а не као позадинске јединице. То значи да би целокупно пројектовање маршева уопште и његова непосредна контрола морали да буду под непосредним руководством штаба јединице, односно команданта и комесара. То је потребно утолико пре што се сви маневри могу најцелисходније изводити ако оперативни органи темељно и савесно улазе и у најситније детаље сваког кретања и снабдевања.