

КОМУНИКАЦИЈЕ, ТРАНСПОРТ И ДОТУР

Под комуникацијама, транспортом и дотуром у војном смислу треба подразумевати шири појам који означава не само комуникације као правце кретања и транспортна средства за превоз трупа и материјала за потребе армије, већ и сам начин, односно систем тога превоза. Тај проблем је војсковођама често причињавао мање или веће, а понекад и непремостиве тешкоће. Упоредо са развојем технике, саобраћајне мреже и транспортних средстава, повећавао се и значај саобраћаја, тако да су га неки са правом назвали „жилом куцавицом“ савременог ратоводства. Па, и поред тога, чак и у току Другог светског рата било је и таквих појава да се није увек поклањала довољна пажња саобраћају, тако да се то касније тешко светило и командантима и трупама. Да би неутралисали немачке, јапанске и италијанске подморнице и ваздухопловство и одржали прекоморске комуникације које су им служиле за снабдевање и маневровање армијама на разним деловима Земљине кугле, Западни савезници су још од почетка Другог светског рата ангажовали хиљаде ратних бродова, авиона и сваковрсне друге технике. Па и поред губитака преко двадесет милиона тона бродског простора (од 1941 до 1945 године) они су снажном производњом и организацијом транспорта успели не само да одрже почетни транспортни капацитет, већ и да га при крају рата премаше. Али, док су правилно схватили важност сопственог саобраћаја и транспорта, дотле су, како изгледа, све до почетка 1944 године, били изгубили из вида да и за немачки ратни потенцијал саобраћај претставља основну снагу и средство за постизање успеха у маневровању (снагама и средствима) по унутрашњим оперативским правцима. Јер, иако су за разарање немачких градова, појединих индустрија и складишта стратешких сировина, биле ангажоване велике ваздушне флоте и драгоцене материјалне резерве, нарочито од 1943 године, ипак то није видно смањило немачки ратни потенцијал. Тек када је, почев од 8 фебруара 1944 године, полетало дневно на хиљаде бомбардера са база у Енглеској, Африци и Италији и бацало стотине хиљада тона разорних бомби на разне саобраћајне центре, ранжирне, диспозиционе и раскрсне железничке станице и пристаништа, немачка ратна машина је била знатно поремећена. Од тога дана па све до краја рата немачки саобраћај је био главни циљ савезничких ваздушних напада, нарочито у периоду пре и после извршене инвазије

у Француској. Тако су, услед парализовања саобраћаја, немачке армије остале без попуне, муниције, хране и бензина; њихово маневровање било је у великој мери укочено, а немачко становништво је све више трпело. Поред других, и ово је био један од главних узрока који је фашистичку силу довео до пораза и капитулације. А како је изгледао саобраћај у Западној Европи и Немачкој после искрцавања Савезника и шта су све они морали да предузимају да би га оспособили за потребе својих армија, најбоље се може видети из дела генерала Ајзенхауера „Од инвазије до победе“.

У модерним ратовима троше се огромне количине хране, муниције и разних техничких средстава, а све те потребе треба у позадини стално производити, транспортовати до складишта, стокирати и одатле дотурати на фронт јединицама. Ево неколико примера. Према изјави генерала Гела, команданта позадине инвазионих снага, за једног војника инвазионе армије у Француској требало је обезбеђивати дневно просечно по 24 кг. разних средстава, рачунајући у то целокупне потребе ове армије. За општи напад 5 америчке армије на тзв. „Густавову линију“ у Италији у пролеће 1944 године било је потребно дневно по два пуна бродска товара муниције. За дотур тих средстава на фронт, дневно је саобраћало око 32.000 камиона и око 13.000 мазги. Рачуна се да је свакој дивизији ове армије дневно просечно дотурано по 400 тона хране и других средстава, а оклопној дивизији и око 190 тона бензина. На путу за Рим, у лето 1944 године, истој армији било је потребно на сваки сат по 90.000 литара бензина. Исто тако, за дотур потреба својим армијама у времену од 10 маја до 21 јуна 1940 године (тј. за време битке у Француској) Немачка је ангажовала 955 возова и преко 10.000 камиона. Има много примера где је развој операција, па и њихов крајњи успех, зависео скоро искључиво од уредног дотура потреба за борбу и живот. Тако је Ромелова битка за Суец (пред Ел Аламејном 1942 године) пропала због слабог дотура и недостатка бензина и воде за пиће. У највећем јесу ове битке, 4 јула 1942 године, око 1.500 немачких војника, полулудих од жеђи, бацило је оружје и појурило да се преда енглеским трупама и напије воде. Исто тако, тешкоће у дотуру приморале су инвазиону армију, у јесен 1944 године, да стане пред немачком границом.

Изнети примери и бројке које се односе на велике војске не би требало да нас опчине. Ми бисмо могли да посматрамо капацитете ратног снабдевања у смањеном обиму, не узимајући искуство великих армија као општи закон. Али, с друге стране, пошто сматрамо да убудуће у Европи неће бити изолованих, а нарочито локалних ратова између слабије развијених земаља, то излази да ће ратна техника имати првокласан значај и за мање земље и њихове армије. Да би таква армија могла да допринесе свој удео у једном буљвем светском рату, потребно је да буде солидно опремљена и уредно снабдевана, а ово је тешко постићи без добрих комуникација, јаког транспорта и смишљене организације целокупног саобраћаја. Уосталом, у миру има довољно времена и могућности да се питања из ове области реше и у великој мери остваре. Да би се могли лакше уочити и схватити проблеми организације ратног саобраћаја и начин њихо-

вог најцелисходнијег решавања потребно је извршити анализу појединих саобраћајних грана.

1) *Железнице* су у погледу ратног снабдевања први пут положиле испит у Француско-пруском рату 1870—71 године и отада постале камен темељац у ратним плановима и „жила куцавица“ свих освајачких и одбранбених ратова. Као што је познато, до данас није пронађено ниједно транспортно средство које би било боље од железница у погледу транспортних капацитета, брзине, јевтиноће погонског горива, коришћења домаћих сировина, итд. У току Другог светског рата, до краја 1944 године, у Енглеској је саобраћало недељно по 7.000 посебних возова за раднике ратне индустрије, а месечно по 9.000 посебних возова за испоруке ратног материјала; у току рата извршено је 200.000 транспорта трупа, а недељно по 1.000.000 теретних вагона само са ратним сировинама и разним материјалом, док је за потребе ратне индустрије превезено преко 3.000.000 т. угља, итд.

Пре појаве ваздухопловства железница је у рату била сигурна, одговарала је својој намени и задовољавала потребе индустрије, војске и становништва. Такво стање много је утицало и на сам систем њене мирнодопске изградње. Пошто је било важно да се међусобно вежу политички, индустријски и др. центри, или ови споје са осталим крајевима земље, то су се и железничке пруге развијале већином у радијалном смислу. При томе, јако развијене земље имале су довољан број „везних“ пруга, које су повезивале радијалне кракове, док су се слабо развијене земље мучиле да изграде основне директрисе (без довољно попречних и везних пруга или варијаната за обилажење великих железничких чворова и раскрсница), као што је то донекле случај и код нас. Због таквог система железничке мреже, скоро све зарађене стране су и у Другом светском рату вршиле дотур преко „диспозиционих железничких станица“, сматрајући такву организацију испитаном у ратној пракси. Међутим, тај систем војно-железничког транспортовања могао се одржати углавном само у оним армијама које су могле да обезбеде сигурност у ваздуху над својом територијом. Немци су га такође успешно примењивали све до 1944 године, тј. све дотле док нису, савезнички авиони скоро свакодневно почели да сипају бомбе по разним железничким чворовима и раскрсницама Немачке и да на овим „уским грлима“ паралишу читав систем дотура ка фронтovima и евакуације у позадини. Они су тада покушавали да разним импровизацијама (користећи заробљенике, принуде раднике, цивилно становништво и железничко особље) одрже постојеће пруге и израде варијанте за обилазак великих центара. Међутим, све је то било недовољно и сувише касно.

Пошто ће железница и убудуће остати првокласан фактор ратног потенцијала сваке земље и пошто ратно ваздухопловство свакако предвиђа све јача рушења непријатељског саобраћаја, у првом реду уништење важних ранжирних, прекрчних, диспозиционих, раскрсних и других железничких станица, то се поставља оправдано питање: да ли је целисходно да се при мирнодопској изградњи и даље форсирају искључиво главне железничке пруге радијалног смера? Према досадашњим искуствима у погледу изградње железничке мреже

не може се остати при концепцијама које су важиле пре појаве ваздухопловства. Поред тога, детаљнијој анализи подлежу и питања техничке опремљености железничког парка, одређивање врсте и броја формација за одржавање железничких постројења, израда нових мостова у рату, а такође и питања општег система управљања (командовања) железницама у рату.

Ратна пракса је довољно јасно показала да су диспозиционе, прекрцне и остале станице на којима се концентришу већа железничка средства биле опасан мамац за непријатељско ваздухопловство. Ту је најчешће пропадао драгоцен саобраћајни материјал и са тешком муком створена убојна и остала средства која су била намењена армијама на фронту. Ако овоме додамо и то да су на тим станицама пропадале и скупочене сировине које су потребне ратној индустрији и без којих она, такорећи, ништа не значи, онда се тек види коликом се ризику излажу оне земље које се ослањају искључиво на такву организацију железничког саобраћаја. Па кад све то знамо, поставља се питање: да ли се приликом ратног планирања железничког транспорта овакви саобраћајни центри могу избећи? По нашем мишљењу, могу, али не потпуно. Јер, иако пружање постојећих железничких линија доводи возове на те центре, то ипак не значи да у миру не би требало размотрити план изградње нових железничких пруга и уложити максималне напоре да би се добрим системом „везних“ пруга могли заобићи велики железнички центри. То би се могло постићи ако би се поједине директрисе међусобно спојиле довољним бројем попречних и рокадних пруга, као и локалним варијантама око центра. На тај начин, железничка саобраћајна карта не би личила на паукове мреже, које су међу собом спојене са по једном директрисом, већ би се по изгледу приближила рибарској мрежи. Ако би се при томе настојало да се и директно из дубине земље у правцу граничних фронта пружа што већи број линија по којима би се у рату могли упућивати летећи војни возови са укрцних директно на искрцне железничке станице, тада би се избегло концентрисање, претовар и сортирање војних транспорта у диспозиционим станицама.

Ово, неоспорно, претставља велики и сложен проблем, који се не може тако брзо и једноставно решити. Да би се искључиле велике железничке раскрснице из ратног војног саобраћаја, потребно је да се још у току мира на томе упорно настоји, да се ангажују значајна буџетска средства и благовремено предузму потребни радови. А тај проблем је од толиког значаја за ратни потенцијал земље и њен успех у рату да би се све жртве потпуно исплатиле и донеле плодове у најпотребнијем моменту. Поред тога, такав систем изградње железничких постројења био би у складу и са већ усвојеним принципом децентрализације и широког ешелонирања индустрије и војних слагалишта. При томе би слагалишта требало преоријентисати утолико, што би поред такве железничке линије, која би уствари служила за снабдевање одређених јединица на фронту, постојала слагалишта родова и служби са комплетним потребама. На тај би се начин повећала растреситост чуваних резерви и увек обезбедио дотур, јер се евентуалним уништењем једног слагалишта неке снабдевачке службе не

би потпуно уништавао и једнородан материјал (имали би га и на другом месту у резерви).

Као даљи проблем који се појављује у ратном железничком саобраћају јесте одржавање транспортног копацитета. То се може постићи приливом резерви у железничком материјалу (средствима и опреми), као и одржавањем и оправком постојећих и изградом нових постројења. И овде ћемо се послужити примерима. По једној шведској процени, у почетку Другог светског рата, континенталне европске земље имале су 74.000 локомотива и око 1,864.000 теретних вагона од којих је у 1945 години остало свега око 20.000 локомотива и 513.000 теретних вагона. При томе треба имати у виду да су се ова средства у знатној мери производила и у току рата, углавном за потребе Немаца. Пошто су Англо-Американци пред инвазију знали да је европски железнички потенцијал знатно опао, то су за потребе својих инвазионих трупа у Енглеској припремили резерве у локомотивама и вагонима у укупној дужини од око 80 км. А како су резерве у железничким превозним и инвестиционим средствима важан чинилац за остварење ратног транспорта, треба их стварати још у току мира (када постоје и највеће могућности), а у рату такође обезбедити њихову производњу, заштитити индустрију од разарања и омогућити набавке са стране. При томе нарочито улогу играју резерве у локомотивама, вагонима и ратним железничким мостовима (склапајућим или преносним). Исто тако је од великог значаја и правилно ешелонирање ових резерви дуж одређених комуникација (поред већих мостова итд.), или њихово чување на местима (ужим рејонима) где ће се користити у случају потребе.

Питање одржавања (оправке или нове израде) пруга и постројења — посебно железничких мостова — у ери садашњих ратних разарања саобраћаја из ваздуха, заузима скоро прво место у проблему ратног железничког саобраћаја. Бројно јаке, добро обучене и опремљене трупе за оправку и одржавање железничког саобраћаја могу да допринесу огромне користи у рату. Зато је неоправдана честа бојазан да ће се бројнијим формацијама ових јединица ослабити оперативни ефективи. Искуства Другог светског рата су показала да су ове јединице у извесним случајевима више допринеле успеху у бици него нешто већи број дивизија.

При решавању питања управљања (командовања) железницама у рату треба узети у обзир и чињеницу да оне не служе само за дотур и евакуацију војног терета и трупа, већ и за потребе целокупне ратне привреде. Поред тога, железнички транспорт (саобраћај) само је део општег транспорта (саобраћаја) који се у рату користи. Зато, када говоримо о форми организације ратног саобраћаја, морамо мислити на целину, тј. и на друмски и водени транспорт (саобраћај), а не сме се заборавити ни растући значај ваздушног транспорта. Од моћи и правилне организације ратног саобраћаја често пута зависи и одлука војсковође да ли ће моћи извршити пројектовану операцију. Тако је, например, инвазија у Француској 1944 године одлагана због неизвршеног плана транспорта до предвиђеног рока, као и услед буре на

Атлантику. Иако је била предвиђена за 1 мај, одложена је за 1 јун, затим за 5 јун и најзад извршена 6 јуна.

2) *Путни (друмски) саобраћај*. Добри путеви су одувек били, а и сада су остали, главни носиоци ратних похода. Данас се без добро развијене и чврсте путне мреже не може ни замислити успешно дејство једне јаке, добро наоружане и модерном техником снабдевене оперативне групације. Тешка техника по лошим путевима била би осуђена да се још у почетку рата упропасти или да остане неискоришћена. Бројне трупе и снажна ватра траже у трупном и оперативном рејону јаку циркулацију дотура и евакуације, што се не може постићи без јаког транспорта, а он захтева добре путеве. Али ни добри путеви који се не одржавају и не оправљају не значе много. Према томе, за уредно функционисање друмског саобраћаја неопходне су добро развијене и солидне комуникације, јаке и способне транспортне формације и довољан број обучених и спремљених трупа за оправку и одржавање путева и мостова. Вештина изградње и одржавање путева била је позната још у давној прошлости. Она је омогућила Римљанима да освоје огромне области. Енглеска и већина континенталних земаља Европе (сем Балкана) имају добре путеве. Сама Немачка је, на пример, у 1940 години имала око 370.000 км друмова са чврстом подлогом и на њима 62.000 бензинских станица. Националсоцијализам је по доласку на власт издао преко 10 милијарди марака за изradу аутострада, које су у периоду од 1939 до 1944 године омогућавале маневровање немачких снага по унутрашњим операциским правцима.

Иако је познато да добри путеви и јак транспорт потпомажу иницијативу команданта на бојишту и осигуравају успех у предузетим акцијама, ипак се раније, па и данас, за време мира, често занемарује проблем путева. Па и у рату, брига за оправку путева се често пребацује на трећеразредне органе који, и поред добре воље, немају моћи ни средстава да задатак правилно и брзо изврше. Истина, било је случајева да су и лоши путеви некада одиграли корисну улогу, као на пример 1914 године када су аустроугарске групе настрадале у Србији, добрим делом због тога што су се њихове коморе услед јаких киша заглибиле на лошим путевима Мачве и Западне Србије. Али, треба имати у виду да су такви путеви спречавали и српској војсци уредно снабдевање трупа, затим дотур иностраног наоружања (није било добрих комуникација за везу са пристаништима у Албанији и Грчкој), а осим тога и уредно гоњење потучене аустроугарске војске. 1939 године немачко ваздухопловство је разорило друмове и мостове у Пољској у таквој мери да је снабдевање пољске војске било до крајности неуредно. Због недостатка аутомобила дотур је углавном био оријентисан на кољски транспорт, који је био прилично слабог квалитета, спор и гломазан, а поред тога служио је и као добра мета немачкој авијацији.

Често се може запазити да извесни стручњаци запостављају изградњу путних у корист железничких комуникација. Несумњиво је да су и путеви и железнице важни сваки на свој начин, али је неоспорно да и запостављање путне мреже може имати тешких последица на ратоводство, некада чак и тежих, него што су последице које

би настале због непостојања извесне железничке пруге, која није од битне важности за привредни и стратeгиски потенцијал земље. Поред тога, треба имати у виду да су путеви у оперативном, а нарочито у трупном борбеном рејону, скоро искључиве комуникације за дотур (сем све већег удела транспортне авијације у појединим приликама). Зарађене стране су у току Другог светског рата често улагале огромне напоре да би на разним деловима ратишта брзо изградиле врло дугачке путеве и тиме омогућиле снабдевање својих и савезничких армија. На пример, за стварање ваздухопловних база на Аљасци, Американци су у току 1941 и 1942 године, уз велике напоре морали на брзу руку да изграде друм од САД поред Канаде и преко целе Аљаске, на дужини око 2.500 км. Слично су и Руси до 1944 године саградили пут од 5.000 км кроз своје северне области, тако да је камионима (и бродовима) био омогућен дотур ратног материјала из Америке преко Аљаске и Беринговог Пролаза (широког само 90 км) све до Иркутска, а одатле Транссибирском железницом на поједине фронтове. Када су Јапанци 1942 године пресекли пут који је везивао Бурму са Кином, Англо-Американци су морали да приступе изради пута између Индије, Бурме и Чункинга дужине преко 5.000 км, који је био завршен почетком 1944 године. Пут је рађен у тешким теренским пределима и делом у маларичној области, али се једино преко њега могло вршити снабдевање Кинеске армије техником и наоружањем.

С друге стране, било је случајева да су разорени и упропашћени друмови кочили или потпуно упропашћивали велике офанзиве и планове. Тако, на пример, поред изнетог случаја у Србији 1914 године, и Наполеонова армија у Русији 1812 пропала је због рђавог снабдевања, лоших путева и удара руских партизана на позадинске комуникације; у јесен 1914 године, при повлачењу од Ивангорода за Шлеску, 9 немачка армија рушила је за собом све комуникације, тако да су Руси нешто због тога, а нешто и зато што се њихова линија дотура издужила на 120 км, престали са гоњењем немачких трупа; у јесен 1915 године Немачка је могла да пошаље само једну дивизију на фронт у Добруци, јер није било путева за снабдевање већих снага, тако да ни акција против Руса није успела; Ромелова офанзива пред Ел Аламејном је пропала, јер је постојао само један врло дуг обалски пут, који је услед дејства енглеске авијације био по дану несигуран и недовољног транспортног капацитета; руска офанзива 1944 године у Пољској застала је пред Вислом да би се дуге комуникације у позадини уредиле и оспособиле за дотур, итд.

Али ни бројни друмови неће бити од велике користи ако се не располаже правилно формираним и јаким транспортним јединицама. Тежњу за изградњом што развијеније мреже добрих и тврдих друмова не би требало тумачити као оријентацију искључиво на аутомобилски транспорт. Иако аутомобиле, као добро и корисно средство које има велике предности над запрежним транспортом, треба што више форсирати, ипак не треба губити из вида да они, поред осталог, траже велике количине разних резервних делова и огромне количине бензина. По нашем мишљењу, све дотле док се претходно не реши питање стварања резервних ауто-делова и лак дотур потребних ко-

личина горива, не би требало — бар у односу на нашу стварност и за јединице које дејствују у трупном рејону — сувише пренагљивати и потпуно се одређивати за ауто-транспорт. Истина, дотур горива могао би се прилично олакшати коришћењем спроводних цеви (пајп-лајн), као што је то било примењено код Ајзенхауерових моторизованих јединица при наступању кроз Француску.

Уосталом, ни најразвијеније земље нису могле да издрже рат само са камионима. Чим се дошло до мекшег или изразито испресецаног терена, одмах се појавила потреба за запрежним и товарним (коњским) транспортом. Иако су Немци у почетку оријентисали свој транспорт скоро искључиво на камионе, што им је донело велике користи при наступању кроз Чешку, Аустрију и Француску, они су 1941 године, када су се заглибили у припјатско, украјинско и белоруско бласто и, такорећи, остали без коморе, почели на врат на нос на све стране окупиране Европе да скупљају и пљачкају сваковерсна кола и коње, да би што пре формирали запрежне транспортне јединице за Источни фронт. У исто време и организација ТОТ је прикупљала све способне становнике окупираних области Русије и Пољске и терала их да раде и оправљају путеве. Но, и поред свих ових импровизација, дотур је био веома спор, а како није било средстава за даље напредовање, офанзива је постепено јењавала и на концу замрла пред самом Москвом. (Колики су напори у транспорту били потребни види се из изјаве једног немачког вишег државног саветника који наводи да је у 1941 години једном батаљону у борби на Источном фронту поред разне грађе и алата за израду ровова, склоништа, итд. требало дневно дотурати просечно по 3.850 кгр хране и муниције и 3.360 кгр сточне хране, а једној дивизији по 400 тона). Хитлер није трпео да проблеми снабдевања ометају његове замисли. Због тога је и оставио Паулуса код Стаљинграда да буде „тврђава“, не мислећи при томе како ће га снабдевати. А касније, после пораза код Стаљинграда, Обавештајни биро немачке Врховне команде био је принуђен да поред осталог објави: „Иако данима готово без хране, потпуно истрапљени официри и војници су кроз дубоки снег километрима вукли топове и артиљериску муницију, пошто моторна возила нису имала гориво, а коњи су већ били поједени“.

Према томе, организацији и стварању јаког запрежног транспорта треба поклањати пуну пажњу још за време мира, јер је то једна важна грана (служба) за себе, која има своје задатке, принципе, технику и проблеме. Зато се организација запрежног (товарног) транспорта не би смела препустити стихији или органима који би, поред редовних задатака, обављали и неке послове из области запрежног (товарног) транспорта, као неку споредну дужност, јер је овај транспорт сувише бројан и важан за армију, да се не би смео препустити самом себи.

Најзад, треба имати у виду да запрежни (товарни) и аутомобилски транспорт, заједно са путним комуникацијама, уствари чине јединствен систем друмског (путног) саобраћаја, који би морао да има израђене принципе дејства, обучене јединице за извршење задатака

и добру опрему. По нашем мишљењу, за њега би били потребни и одговарајући органи који би се старали о свим питањима организације, формације, наставе, попуње, итд. Они би имали да решавају задатке из области развоја и уређења путних комуникација и регулисања саобраћаја на њима, затим да се старају о аутомобилској опреми, кадру и транспорту (као и погонском гориву у целини) и да решавају сва питања која су у вези са колско-товарним транспортом. Према томе, оваква организација захтева посебне органе у одговарајућим штабовима (Врховне команде, армије, области) који би руководили и извршавали задатке службе „Путног (друмског) саобраћаја“.

3) *Ваздушни транспорт*. Иако је овај вид снабдевања новијег датума, ипак се у току Другог светског рата и садашњег у Кореји толико развио да понекад може доћи у први план, нарочито онда када се трупама морају хитно доставити извесна средства, а за то нема никакве друге могућности (ако су јединице опкољене, или комуникације порушене, ако је саобраћај онемогућен услед планинског терена, или дејства партизанских јединица и диверзаната, приликом снабдевања одреда за гоњење, евакуације рањеника, итд.). Примера за овај вид снабдевања има врло много. При ваздушном десанту на Крит, Немци су спустили из авиона и једрилица читаву пекарску чету, а Италијани у Абисинском рату, спуштали су и стоку за клање. Снабдевање англо-америчких трупа на битачним просторима у Тихом Океану, Африци и Италији вршило се великим делом помоћу авио-транспортне службе, која је нарочито дошла до изражаја у току инвазије у Француској и доцније (1944—1945 године). Према наводима потпуковника Стовер-а (*Quarter-master Review*) 1950 године, у току битке у Белгији, 101 падобранска дивизија била је снабдевана искључиво ваздушним путем за све време до спајања са 3 армијом. На исти начин снабдеване су у току јануара 1945 године и три челне дивизије 3 армије које су биле у продору. Поред редовних ваздухопловних транспортних јединица у америчкој војсци сада постоји и „падобрански снабдевачки транспортни одред“ који је у почетку рата у Кореји огромно допринео брзом пребацивању и благовременом снабдевању трупа на бојишту. Многобројни примери показују да су помоћу транспортних авиона читаве јединице, ауто-колоне, артиљерија, тенкови, муниција, грађа за баракe, храна, итд. за најкраће време пребацивани на веома удаљене фронтове.

Поред авиона и једрилица, у ваздушном транспорту почели су све више да се користе хеликоптери. Они су нарочито корисни за снабдевање мањих одреда у брдским пределима, и евакуацију рањеника, за снабдевање специјалном опремом, лековима, итд. Иако им је капацитет сразмерно мали, хеликоптери имају преднос у томе што им за слетање и полетање није потребно много простора, а што је иначе велики проблем за остале транспортне авионе. Иако је јачи ваздушни транспорт за слабо развијене земље далеко од практичног остварења, ипак би га требало предвидети бар у скромним размерама и укључити у општи војно-саобраћајни систем. За његово остварење требало би поднети и веће жртве, а нарочито због тога што је у стању да изврши транспорт у критичним ситуацијама, када друмски или

железнички дотур не могу ништа да помогну и када и од скромнијих, али у прави час дотурених средстава, зависи судбина боја или битке.

Питање управљања и командовања транспортном авијацијом није потпуно решено ни у армијама које имају велике ваздушне снаге, тако да и оне још увек истражују принципе за усклађивање њеног рада са потребама сувоземних трупа. А пошто ћемо, бар за прво време, располагати само скромнијим ваздушно-десантним средствима, тј. за подмирење најнужнијих потреба у рату, то сматрамо да би читавим транспортним системом требало да руководи Министарство народне одбране (или Команда позадине), с тим што би све те јединице и установе у техничком, снабдевачком и дисциплинском смислу остале под непосредном командом ратног ваздухопловства. Другим речима, Врховна команда, преко своје Саобраћајне управе — одељења, решавала би питања око унапређења ове службе и планирала њену употребу, док би извршење задатака и остало спадало у надлежност ратног ваздухопловства.

Када се размишља о комуникацијама, саобраћају на њима и транспорту, неминовно се појављује и питање „дотура“, као нераздвојног елемента. Поборници дотура „од себе“ и присталице дотура „к себи“ износе разне разлоге да би доказали предност једног или другог система. Међутим, основно је да трупу која се бори треба максимално помоћи из позадине од стране виших штабова и ослободити је брига око дотура како би се могла потпуно концентрисати на свој основни борбени задатак. Пошто виши штабови, као основни регулатори, имају пред собом шире перспективе и могућности и више времена него они који треба да спроводе и непосредно извршавају задатке, то је природно да и дотур треба да иде од вишег ка нижем. Уосталом скоро у свим војскама у Другом светском рату дотур је био организован по начелу дотурања од вишег ка нижем. Све тешкоће које би се применом овог система појавиле (покрети нижих јединица и лутање транспорта да је пронађе, понекада дотур непотребних или мање значајних средстава на рачун хитних и важних, закашњење у дотуру, итд.) могу се чврстим командовањем и добро организованим саобраћајном службом у вишем штабу на време отклонити или бар знатно ублажити.

При разматрању и решавању питања комуникација, транспорта и дотура треба имати у виду и ешелонирање снабдевачких служби у оперативним јединицама на војишној просторији. Осим тога, смишљеном организацијом транспорта и дотура треба сачувати материјалну способност јединице, а тиме и јачину њеног удара. Услови нашег земљишта и комуникација, наша тактика дејства и јачина јединица у односу на борбене рејоне можда не дозвољавају да се још више олакшају трупне јединице (пук-дивизија) са резервама материјала које имају у позадинским установама, али се зато позадинске установе и резерве у армиском корпусу могу у великој мери смањити, па чак и потпуно избацити. При томе треба водити рачуна о правилном одређивању ратног комплета и норми средстава за снабдевање, егалитацији, практичности и лакоћи амбалаже, избегавајући свако непотребно оптерећење транспорта.

Пошто је правилна организација и систем управљања саобраћајем од битног утицаја на успех планираних операција, то је потребно да се сви проблеми по томе још у миру правилно схвате и реше. Оно је код иностраних војски решавано на различите начине. У америчкој војсци, на пример, трупним транспортом управља сваки род војске, тј. служба која га има у своме саставу, а целокупан саобраћај на позадинском рејону регулише одељење штаба Г-4. Шеф одељења Г-4 (приближно одговара нашем команданту позадине) је преко начелника штаба директно потчињен команданту дотичне оперативне јединице и под њиме се налазе сконцентрисане и све службе снабдевања у односу на регулисање и координацију њиховог рада. Али веће оперативне јединице одређују посебног „команданта зоне комуникација“, који је непосредно потчињен команданту јединице. Он има задатак да руководи и управља целокупним системом саобраћаја, транспорта и дотура који тече преко позадинског рејона дотичне оперативне јединице, да гради и оправља комуникације, да их штити и да командује одређеном зоном у сваком погледу, а за то прима основне директиве и податке од команданта оперативне јединице непосредно или преко Г-4 одељења (штаба оперативне јединице). Слична организација била је спроведена и у немачкој војсци, док се код Совјетске армије орган за регулисање саобраћаја налазио у Команди позадине.

Ако је управљање саобраћајем сконцентрисано код команданта позадине тада се поставља питање: какав ће утицај на саобраћај имати општевојни командант и његов непосредни штаб када позадина оде у други ешелон? У томе случају саобраћајни орган је уствари тек на трећој степеници од општевојног команданта (командант — командант позадине — саобраћајни орган). Док се у нашој садашњој пракси под саобраћајем обично подразумевају само путне комуникације и железнички саобраћај, дотле се код Француза целокупним саобраћајем у штабу јединице бави 4 биро, и то железничким (морским) непосредно, а путним транспортом (аутомобилским и запрежним) преко „директора путних транспорта армије“ (Directeur des Transports sur la route de l' Armée). Ова дирекција тесно је везана са 4 бироом у погледу материјала (службе снабдевања су под 4 бироом), а са 1 — оперативним бироом у погледу усклађивања транспорта (саобраћаја) са планом операције. Међутим, командовање (управљање) саобраћајем може се организовати и тако да у саставу штаба јединице буду саобраћајни органи (железнице и општа организација комуникација), а друмска транспортна служба (аутомобилски и запрежни транспорт) у саставу Команде позадине. Али ово опет цепа јединство руковођења саобраћајем и захтева добру везу, већу администрацију и тесну сарадњу између I и II ешелона (чести додир у току једног дана), што се у пракси теже постиже. Али ако бисмо „позадини“ одузели трупни транспорт (аутомобилски и запрежни) и ставили га под непосредну команду штаба, тада бисмо органе снабдевања учинили беспомоћним.

Све ове поставке доводе нас на помисао да би требало обезбедити јединствено руковођење целокупним саобраћајем и да га не би

требало цепати на разне делове штаба. А то би се могло постићи или његовим концентрисањем у део ужег штаба — чиме би се „позадина“ (у садашњим нашим појмовима) довела у тешку ситуацију — или претварањем „позадине“ у „команду позадинске зоне“ (или сличан назив) с тим да командант те зоне (позадине) на одређеном позадинском рејону има права и власт команданта оперативне јединице. У овом другом случају, командант позадинске зоне био би непосредни члан ужег штаба општевојног команданта и његово место било би у првом ешелону штаба. Начелник штаба и командант позадине били би први командантови сарадници, а одељења штаба и позадине тешње би сарађивали при изради разних оперативних замисли. Поред изнетих постоје и друге комбинације по овом питању, али је важно да се пронађе најбоље, тј. она која од саобраћајних органа неће стварати само административно-технички апарат, већ организаторе и реализаторе свих послова који имају везе са правилним регулисањем саобраћаја. Најзад, може се на разне начине дискутовати и о томе да ли саобраћајној служби треба потчинити и друмски транспорт (аутомобилски, колски, товарни) или саобраћајној управи оставити да управља само железничким, воденим и евентуално авионским саобраћајем (транспортном), а образовати посебне органе за путеве, аутомобилски и колски транспорт.

Према томе, могле би се организовати две посебне службе: служба железничког (воденог) и ваздушног саобраћаја и служба путног (друмског) саобраћаја. Ове две службе могле би ући у састав једне нове формације: Управе војног саобраћаја. На тај начин, оне би имале своје органе у одговарајућим оперативним и територијалним командама, као и у претставништвима државних институција које управљају овим пословима на државној територији. Ако би Команда позадине организациски остала у садашњим оквирима и правима и у рату била ешелонирана у други део штаба јединице, тада би било нужно да у једном одељењу штаба оперативне јединице постоји орган који би Саобраћајном одељењу у Команди позадине преносио интеције команданта и штаба у односу на трупна превозења, давао му потребне податке и водио општу евиденцију стања саобраћаја и транспорта.
