

Мајор **МИХАИЛО ВУЈОВИЋ**

## **О ВАЖНОСТИ ПУТНЕ СЛУЖБЕ У РАТУ**

Познато је да и путна служба у рату има великог утицаја на развој, ток и успех операција, јер од ње умногоме зависи могућност уредног и благовременог снабдевања и пребацивања снага и средстава. Тако она већ у припремном периоду операције решава многобројне задатке који су тесно везани са планирањем саме операције и доношењем одлуке. Ту, на пример, спада процена путне мреже у погледу развијености, стања, капацитета и могућности коришћења путева; планирање обезбеђења, заштите, ПАО, ПТО и ПХЗ путне мреже и објеката на њој; планирање кретања и израда графикона кретања на војним путевима; планирање снага и средстава за регулисање саобраћаја на њима, итд.

Као извори за добијање података о развијености, стању и капацитету путне мреже служе: топографске карте — секције, статистички и географски подаци рејона, авионски снимци земљишта, подаци добијени од предњих делова трупа (као и подаци који су добијени на разне друге начине обичног, техничког или специјалног извиђања), у првом реду од органа путне службе и инжињерије, а и подаци који се добијају пропитивањем месних власти, становништва, заробљеника, итд. с тим да их треба проверити чим се за то укаже могућност.

С обзиром да је ово прикупљање и давање података о путној служби за време рата врло важно потребно је да се будући општевојни руководиоци и органи путне службе још у току мира, кроз наставу, вежбе и ратне игре, у том погледу што боље обуче. Међутим, дешавало се да су приликом припреме и извођења вежби и командноштабних ратних игара чињени мањи или већи пропусти и по врло важним питањима ове службе, од којих ћемо навести само најкарактеристичније. Тако на пример, приликом разраде оперативно-тактичких задатака давани су подаци о путевима и путним објектима само на основу топографских карата — секција, без претходног реферисања органа путне службе о њиховом стварном стању; или се при вежбама нису благовремено развијале путноексплоатационе јединице у циљу регулисања саобраћаја на војним путевима; затим, планирање кретања на војним путевима вршено је без консултовања органа аутомобилске и путне службе, и најзад, код дивизија се нису формирале

привремене јединице (одељења или водови) за регулисање саобраћаја на војним путевима у трупном рејону.

Да би се схватио потпуни значај ових пропуста и штетне последице које из тога могу настати у току рата, а да би се, с друге стране, указало и на мере које треба предузети ради отклањања ових последица, изнећемо главне узроке због којих оне настају. На првом месту треба имати у виду да топографске карте, па макар биле и скористијег издања, не могу приказивати стварно стање путева и објеката на терену, а нарочито оних путева чије се техничко стање релативно брзо мења (на пример, услед хабања, оштећења од непријатељског дејства са земље и из ваздуха и разних атмосферских падавина). Поред тога, категоризација код нас на путеве I и II реда (како је обележена и на секцијама) не одговара у потпуности и њиховим техничким условима, јер се приликом категоризације није водило рачуна само о техничким условима, већ и о важности путева у економском и војном погледу. Ово, другим речима, значи да приличан број путева II реда, који би према техничким условима требало да буду способни за саобраћај у оба правца (ширина коловоза 5—6 м) и да имају сталне објекте који могу издржати оптерећења и возилима највеће тонаже — у стварности су друкчији (широки су 3—4 м, способни само за саобраћај у једном правцу и имају полусталне објекте који издржавају само возила мање тонаже — запрежна возила и камионе). А разлика између путева са сталним објектима способних за саобраћај у оба правца и оних са полусталним објектима и саобраћајем само у једном правцу огромна је; јер, док се по првим могу кретати најтежа возила па и тенкови, без заустављања или смањивања брзине за време мимоилажења и претицања, дотле су други употребљиви само за лакша возила, која се у случају мимоилажења и претицања заустављају на одређеним местима (или се мора зауставити колона која се претиче или она која се креће у супротном правцу) и на тај начин знатно успоравају кретање.

Из овога произилази, прво, да за сваку нову операцију треба тражити најновије и проверене податке о стању путева и објеката на њима, и друго, да официри који учествују у пројектовању и извођењу оперативно-тактичких задатака за вежбе и командноштабне ратне игре треба да консултују и војно-путне органе у јединици пре но што дефинитивно одреде карактеристику путева и објеката и да тек на основу тога дају дефинитивну процену путне мреже у дотичном рејону. Неоспорно је да ће се руководиоци — ако буду тако радили на вежбама и ратним играма за време мира — привикнути на најправилнији поступак у случају рата, а поред тога ће стећи и тачну слику о стању и капацитету путне мреже, коју ће користити јединице у евентуалним будућим ратовима.

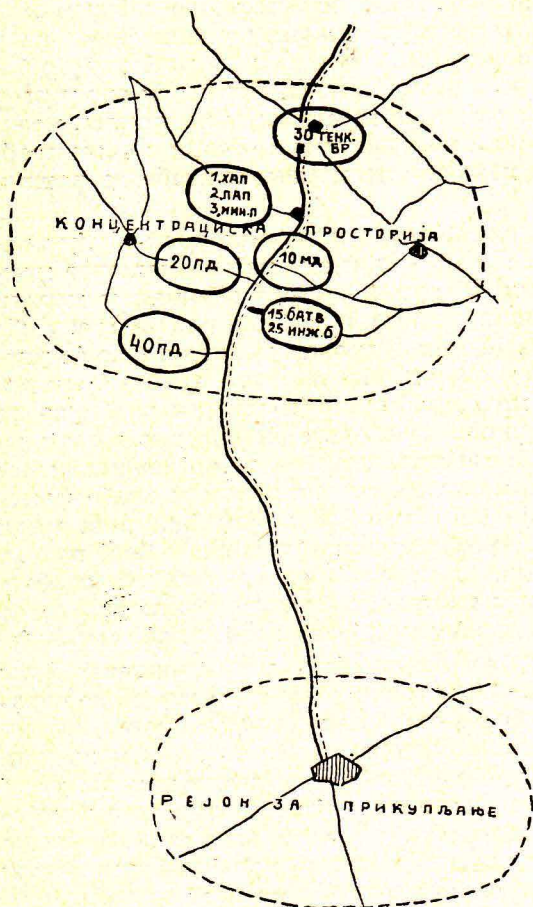
Пошто је саобраћај на војним путевима најинтензивнији у периоду пребацивања јединица са концентрациске просторије у рејоне прикупљања, потребно је да се у циљу правилног функционисања службе регулисања саобраћаја на војним путевима благовремено пребаци и на нова места поставе органи за регулисање саобраћаја,

саобраћајни знаци, сигнали и путокази. У вези са тим било би врло корисно да се и на вежбама и командноштабним ратним играма предвиде развијања путноексплоатационих јединица и све друге мере по томе, и то још пре покрета јединица, да би путни органи издали претходна наређења путним јединицама. Међутим, често се заборављало на овај тако важан моменат, па се пребацивање путних јединица у нове рејоне размештаја наређивало тек касније, тј. у периоду пребацивање базе и позадинских јединица и установа. Пошто би ово у рату претстављало озбиљан пропуст са веома штетним последицама, неопходно је да команданти јединица и њихови путни органи о овом проблему воде строго рачуна на вежбама и командноштабним ратним играма.

Обично се у ратној игри пре почетка динамике предвиђају кретања јединица са концентрациске просторије у рејоне њиховог прикупљања, да би се оперативни и путни органи обучили у изради планова и графикана кретања на путевима, и да би се родови и службе привикли на начин снабдевања јединица у овом периоду. Ово је утолико корисније уколико се пред оперативне и путне органе буду постављали задаци и проблеми што приближнији ратним да би се на тај начин привикавали на тешкоће са којима би сигурно имали да се боре и у случају рата. Такви проблеми ће се појављивати нарочито онда када се операција изводи на планинском и слабо комуникативном земљишту, када је број аутомобилских јединица мали тако да ће се већина јединица кретати пешке, када је и број путева за кретање мали, када је квалитет путне мреже релативно слаб и, најзад, када је време кратко и ограничено. Зато је неопходно да се планови и графикони кретања израђују најсавесније и најтемељније.

Међутим, дешавало се да су на вежбама и командноштабним ратним играма планови превозења и графикони кретања били израђивани доста површно и да при њиховој изради није било довољно сарадње између оперативних и путних органа. До овога је долазило, прво, због тога што су у питању биле вежбе а не ратни услови, те се руководиоци нису довољно уносили у ситуацију, а, друго, што су учесници већином били једновремено ангажовани у изради остале обимне документације. Разуме се да су овако површно израђени планови и графикони кретања јединица на војним путевима били нетачни и да се у ратним условима покрети не би могли остварити онако како је у њима предвиђено. Узмимо, на пример, да се на концентрациској просторији налазе снаге у јачини једног пешадиског корпуса, које у припремном периоду операције треба пребацити у њихове рејоне за прикупљање (извршити маршманевар), а потом их увести у борбу. При томе би јединице 40 и 20 пешадиске дивизије, 25 инжењерског батаљона и 15 батаљона везе требало да изврше покрет пешке, а остале (10 моторизована дивизија, 20 тенковска бригада, 1 хаубички артиљериски пук, 2 противтенковски пук и 3 минобацачки пук) као моторизоване да се пребаце моторним возилима (види шему бр. 1). С обзиром на размештај јединица на концентрациској просторији, дужине марша и брзине кретања појединих јединица, трајања преба-

цивања била би различита, тако да би маршеви трајали од 3.15 часова (10 моторизована дивизија) до највише 12 часова (20 пешадиска дивизија), што би на први поглед могло навести на закључак да се ове јединице могу пребацити у рејон прикупљања у току једне ноћи



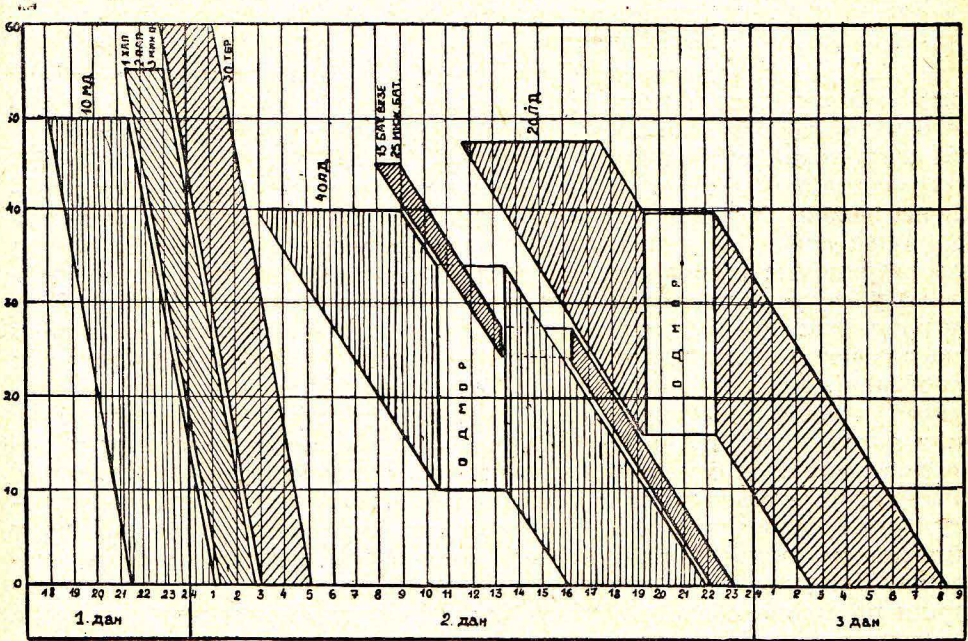
Шема размештаја јединица корпуса на концентрациској просторији пре поласка на марш (размера 1:500.000)

и ноћу, без утицаја непријатељског дејства из ваздуха, итд. Уколико би се узеле у обзир и неке од ових околности, требало би за покрет много више времена, а израда планова и графикана кретања била би много сложенија.

На основу овога може се доћи до јасног закључка да оперативни органи морају најтежње сарађивати са путним органима приликом планирања кретања јединица на војним путевима, јер на плановима кретања које израђују оперативни органи нису уочљиви

(или нешто дуже). До оваквог закључка дошло би се ако се не би узели у обзир сви елементи који утичу на кретање, као што су способност пута за кретање само у једном правцу, тј. кретање јединица у једној колони, затим велике дубине појединих јединица на маршу, тако да би дивизија која се налази на зачелу морала чекати да крене пуних 18 часова, док се не ослободи пут и да због тога не би могла стићи у рејон прикупљања у току прве ноћи, већ тек трећег дана у 8.30 часова, и то када би се кретање вршило и дању и ноћу. Разуме се да би услови били још тежи ако би се кретање вршило само ноћу (да би се избегло непријатељско извиђање и дејство из ваздуха). Све се ово детаљно види на приложеном графикану, који је израђен за најповољнији случај, тј. да се неће вршити покрет у супротном правцу, тако да неће долазити до мимоилажења колоне, да неће бити претицања и да ће се марш изводити непрекидно дању

сви елементи од којих зависи могућност и успех извршења кретања као што се то може видети на графиконима које израђују стручни путни органи.



Графикон кретања јединица корпуса са концентрациске просторије у рејон за прикупљање

Колико тешке последице може проузроковати неорганизовано кретање на војним путевима и невођење рачуна о њиховом капацитету показује нам овај пример.

Када су после пробоја немачких одбранбених линија јединице III украјинског фронта Црвене армије прешле у гоњење, наишле су на планински теснац којим је водио само један пут, који су Немци намерно напустили без борбе да би им приредили изненађење. У моменту када су се у теснацу налазиле не само стрељачке, већ и артиљериске, тенковске и аутомобилске јединице, Немци су извршили изненадни противнапад, комбинован са нападом јачих ваздухопловних снага, и тиме проузроковали не само огромне губитке у људству и техници него и страشان неред тако да је извлачење јединица из теснаца постало немогуће. Да би се успоставио ред у теснацу и јединицама омогућио даљи пролаз команда III украјинског фронта одмах је упутила једног генерала и наредила му да искористи сва средства која му стоје на расположењу да пут што пре рашчисти. Он је за то нашао најпростије решење — наредио је да се са пута гурну у провалију сви камиони, артиљериска оруђа и тенкови који су се на њему затекли. То је очигледан пример из кога се види како је због неорганизованог коришћења пута (за који су и Руси знали да води

кроз теснац) привремено била онемогућена офанзива јединица Црвене армије, које су уз то претрпеле и веома осетне губитке у људству и ратној техници. Да се водило мало више рачуна о условима кретања и да су притом консултовани и органи путне службе, свакако да до овога не би дошло.

Поред наведених пропуста, искуства са досадашњих вежби и командноштабних ратних игара показују да су команде дивизија често пута заборављале да формирају јединице (одељења или водове) за регулисање саобраћаја у трупном рејону. Овакви пропусти правдају се најчешће тиме да то нема тако великог утицаја на ток извођења вежби и ратних игара, јер се полази од претпоставке да се сва кретања извршавају правилно и благовремено и без учешћа органа за регулисање саобраћаја, као и тиме да саобраћај на војним путевима у трупном рејону није тако интензиван. Међутим, овај пропуст у рату могао би имати штетних последица када се дивизија налази на главном правцу удара, тј. када на путевима циркулише врло јак саобраћај, а нарочито у случају када дивизија оперише на планинском и некомуникативном земљишту, где ће поједини колски путеви или стазе бити једине комуникације на којима ће се вршити дотур и евакуација. Да би се ови путеви могли експлоатисати у потпуности, неопходно је да се на свим осетљивим местима поставе органи за регулисање саобраћаја, саобраћајни знаци, сигнали и путокази, јер у противном, војни путеви неће у потпуности одговорити својој намени. При томе треба имати у виду да ће се путеви у трупној позадини претежно обележавати саобраћајним знацима и путоказима за регулисање саобраћаја и да ће се за то ређе користити само људство. А пошто су за формирање јединица за регулисање саобраћаја, према садашњој организацији путне службе, надлежни саобраћајни органи, потребно је да се ти органи још за време мира обуче и у руковођењу таквим јединицама, нарочито у оним ситуацијама које су што приближније ратним и да се у томе циљу предвиђа њихово формирање за време припреме и извођења вежби и командноштабних ратних игара.

У току извођења операције путна служба решава многобројне задатке од којих су најважнији израда графикана кретања за сва оперативна и снабдевачка превозења која се врше на војним путевима и руковођење путноексплоатационим јединицама. При томе нарочито значајну улогу игра правилно планирање оперативних и снабдевачких превозења и израда графикана кретања, јер се без претходних пријава и на основу њих израђених планова превозења и графикана кретања не могу вршити никаква кретања, а да се не изложимо страшном хаосу на путевима. Сва ванпланска кретања по војним путевима требало би извршити пре почетка планских кретања, а ако то није могуће онда све такве јединице и одељења треба прикупити, формирати од њих колоне и планом регулисати њихово даље кретање.

Ако би старешине јединица са којима се изводе вежбе и ратне игре, као и материјални органи родова и службе дивизија, корпуса

и армија подносили редовно и благовремено пријаве за сва кретања у току вежбе или ратне игре, онако како би то радили и у рату, онда би органи аутомобилске и путне службе били ангажовани у потпуности у решавању скоро свих оних проблема који ће се појављивати и у рату, а на тај начин би се свакако најбоље и најпрактичније оспособљавали у својим ратним дужностима. Али старешине јединица и материјални органи најчешће не поступају овако, већ подносе пријаве за кретање по војним путевима само за један дан или изванредан краћи период, због чега органи аутомобилске и путне службе остају недовољно ангажовани, тако да не могу ни добити правилну претставу о величини и озбиљности проблема који ће се пред њих постављати у рату.

Најзад треба имати у виду да ће путна служба у евентуалном будућем рату играти пресудну улогу, и то како у припремама тако и у извођењу операција (без обзира како је развијена железничка мрежа на појединим операциским правцима) и да је потребно да се још у току мира — на вежбама и ратним играма — оперативни и путни органи привикну на што бољу међусобну сарадњу, да би знали шта и под којим условима могу очекивати од ове службе у рату. Овим би се у исто време огарантовало њено правилно и нормално функционисање.

## СРЕДИНОМ АПРИЛА ИЗЛАЗИ ИЗ ШТАМПЕ

### **КОМАНДОВАЊЕ БАТЕРИЈОМ И ДИВИЗИОНОМ**

од капетана I класе ОБРАДОВИЋА БОРИВОЈА

Овај приручник је неопходан сваком старешини који изводи тактичку обуку у оквиру батерије и дивизиона или руководи њеним извођењем. Приручник је писан првенствено за артиљериске старешине али ће исто тако бити од велике користи и за све остале.

У потсетнику се налази целокупна документација за батерију и дивизион.

ПОТСЕТНИК ЋЕ ВРЛО МНОГО КОРИСТИТИ  
СВИМ ОФИЦИРИМА КОЈИ СЕ ПРИПРЕМАЈУ  
ЗА ПОЛАГАЊЕ ИСПИТА