

## ОРГАНИЗАЦИЈА САОБРАЋАЈА И ТРАНСПОРТА У ВОЈСЦИ

Чињеница је да разлика у обиму и начину мирнодопског и ратног деловања ни у једном раду војске или струци није тако изразита као у саобраћају и транспорту. Наша су сопствена искуства ове врсте из времена Народноослободилачког рата, због његове специфичности, врло мала. Исто тако у том погледу ми немамо неког значајнијег наслеђа из бивше Југословенске војске, јер њена организација није уопште проверена кроз праксу. Ни искуства страних армија из Другог светског рата нису нам довољно позната да би нам могла пружити сигурну претставу о организацији и функционисању војног саобраћаја и транспорта. При свему томе, мирнодопске оружане снаге су релативно мале у односу на ратне, оне сада углавном мирују, не крећу се, не маневришу, а снабдевају се врло малим количинама материјала у поређењу са количинама које се троше у рату, те нема масовног дотура и евакуације. Изузев превозења регрута и ислуженика, као и организације саобраћаја и транспорта на маневрима, за време мира нема значајнијег извршавања саобраћаја и транспорта. Нема практичног рада ни у оној мери колико је потребно у сврху проверавања организације и увежбавања трупе. У мирнодопским условима овај рад је мање-више апстрактан и административан; он је познат само ужем кругу командног састава, а не и свима онима за које ће посао ове врсте у току рата претстављати крупан проблем. Због тога се по штабовима и у трупи мало зна и говори о саобраћају и транспорту; због тога често постоји и неправилан однос према њиховој улози и значају. О тим проблемима се мало и ретко пише. Истина, досада је изишло неколико чланака, али више начелног карактера, у којима су истицани улога и значај саобраћаја и транспорта у рату, а у много мањој мери давани извесни предлози за дискусију о начину и организационим формама рада ових органа. Зато ћемо у овом чланку разматрати конкретнија питања: организационе принципе, функције и систем руковођења саобраћајем и транспортом у војсци, тим пре што о томе засада постоји мноштво различитих, индивидуалних схватања. Али да би наше гледиште било што јасније, најпре ћемо у најкраћим потезима изнети примере организације војног транспорта и саобраћаја у страним армијама (разуме се уколико је то нама познато). Можемо истаћи да све модерно опремљене и



наоружане армије, без обзира на њихову величину, придају овом проблему велики значај и правилно уочавају улогу транспорта и саобраћаја у условима савременог рата. То се на првом месту види из бројности, разноврсности и детаљне обраде прописа, правила и разних приручника који обрађују питања саобраћаја и транспорта. Овде ћемо изнети организацију војног транспорта и саобраћаја само у Немачкој, Совјетској и Америчкој војсци.

У погледу саобраћаја и транспорта у Немачкој војсци разликоване су три врсте функција, односно послова, које су биле обухваћене и посебним органима. Ту је најпре био *транспорт* у смислу дотура, односно преношења материјала за снабдевање и евакуацију, затим *саобраћај* у смислу планирања коришћења комуникација и, најзад, *регулација саобраћаја* у смислу контроле саобраћајне дисциплине и уопште кретања возила и људства на комуникацијама.

*Транспорт* је био организован кроз посебну позадинску „службу дотура“, под непосредним руководством „Главног квартирмајстора“, тј. помоћника начелника Генералштаба за позадину (у позадинске службе спадале су: служба дотура, интендантура, санитарска служба, ветеринарска служба, служба безбедности, путно-грађевинска служба и служба војне поште). Основни задатак службе дотура био је да, употребивши расположива преносна средства, изврши транспортовање материјала које разни снабдевачки органи упућују на места потрошње. У ту сврху служба дотура имала је под својом командом потребне јединице, т.зв. колоне дотура (аутомобилске, возарске, товарних грла), затим чете планинских носача и аутомобилске колоне за дотур горива.

Колоне службе дотура биле су организоване тако да је свака команда у ланцу снабдевања имала своје посебне колоне за извршење својих задатака и појачање колона нижих команди (колоне дотура Врховне команде, армиске, корпусне и дивизиске колоне дотура). Сем ових колона служба дотура располагала је и посебним јединицама, т.зв. батаљонима за дотур, који су вршили радну службу у складиштима, на истоварним и утоварним станицама, прикупљали напуштени материјал и трофеје и сл.

Под појмом *саобраћај* и *саобраћајна служба* биле су обухваћене функције планирања искоришћавања капацитета самих комуникација, додељивање путева или пруга појединим командама за пролаз трупа или колона за дотур, као и целокупно руковођење железничким саобраћајем. То је био задатак саобраћајног органа, који није био у саставу позадине, већ у саставу оперативног дела штаба. Његов однос према помоћнику начелника Генералштаба за позадину био је консултативне природе. Однос службе дотура према саобраћајној служби био је такав да је на основу пријављених потреба службе дотура, саобраћајна служба или потпуно додељивала извесне комуникације служби дотура да их користи за кретање својих транспората, или јој је веременски и процентуално одређивала делимичне капацитете појединих комуникација.



Регулисање саобраћаја вршили су различити органи, зависно од тога о којим се комуникацијама радило, каквог је обима био саобраћај и чије и какве су јединице саобраћале истовремено једном комуникацијом. На железничким, морским и речним комуникацијама саобраћај су регулисали одговарајући стручни цивилни органи, под надзором или под командом придодатих војних саобраћајних органа. Друмски саобраћај регулисале су или посебне јединице пољске жандармерије (војне полиције), или посебне јединице за регулисање саобраћаја из састава копнене војске, или пак за конкретан случај одређени и одвојени делови јединице која саобраћа. У извесним случајевима регулисање саобраћаја вршило се комбиновано уз сарадњу сва три поменута органа.

После завршеног рата у Пољској и Француској констатовани су крупни недостаци и честе појаве закрчавања путева у току операција. Због тога су децембра 1940 године издати нови прописи који су предвидели нову организацију и извођење регулисања саобраћаја, затим основне мере за успостављање и учвршћивање маршевске дисциплине и начела командовања приликом саобраћаја.

\*

У Америчкој војсци такође се издваја функција транспорта од функције саобраћаја. Предвиђени су посебни транспортни органи за организовање преносне, односно транспортне службе, а посебни за планирање и нарочито за регулисање саобраћаја. Ова подвојеност функција и организациско одвајање надлежности нарочито је изражена код друмског саобраћаја. Пошто немамо довољно података о томе како је организовано руковођење саобраћајем и планирање коришћења самих комуникација, то ћемо приказати у главним цртама само организацију и функцију транспортне службе.

Транспортна служба је део једне шире организације, којом руководи штабни орган Ц-4, чији је задатак да обезбеди снабдевање војске. Транспортна служба је дефинисана као „организација која служи за потребну координацију, контролу и руковођење оним превозним средствима која су јој одређена од стране надлежног команданта, да би се извршила нетактичка превозења људства и материјала за војне снаге ратишта и потребе цивилног превозења у мери за коју је командант ратишта примио одговорност за то“. Таква служба има своје радне органе: војно-железничку службу, службу речног транспорта, службу моторног транспорта, службу дотура горива и мазива цевима „pipe line“, а остварује контролу и над ваздушним транспортом. Према овој дефиницији, према задацима и формациском саставу, транспортна служба је таква организација која има за циљ да из позадинских рејона изврши транспортовање материјала, а евентуално и људства, употребљавајући посебне и у ту сврху организоване транспортне јединице. Службом руководи шеф транспортне службе. Он је под командом команданта зоне комуникација.



Врло велика важност придаје се уској сарадњи између транспортне службе и осталих служби и родова. Та сарадња нарочито је подвучена и упадљива са јединицама и установама инжењерије, везе, интендантске службе, санитета и војне полиције. Оријентационе шеме формација показују правилно уочену обимност посла транспортне службе. Тако на пример, транспортни биро једног транспортног официра, који има да обезбеди транспортне потребе једног гарнизона или јединице јачине до 20.000 људи, има у своме саставу 75 људи, од којих 3 официра, 35 подофицира и 37 војника.

Посебна организација — војна полиција — има задатак да регулише саобраћај на путевима и да истовремено врши контролу кретања људства комуникацијама. Њен је задатак обезбеђење саобраћајне дисциплине возача и спречавање закрчавања комуникација. Међутим, из неких филмова који посебно обрађују проблеме саобраћаја, видели смо да се сем ових органа који регулишу саобраћај, појављују и посебни органи оних јединица које врше саобраћај.

Нарочита група официра за проучавање искустава из рата на европском земљишту, у свом извештају указује на низ недостатака које је овако замишљена организација транспортне службе показала приликом примене. У извештају је констатовано да су америчка VI, XII и IX армија, принуђене разним околностима, саме извршиле неке организационе измене и прилагодили организацију, форму и стил рада новим, наметнутим условима транспортовања и саобраћаја. На крају тога извештаја дато је доста практичних и конкретних предлога за измену и допуну организације транспорта.

Најзад, треба напоменути да се у новије време, а нарочито у Корејском рату, потпуно осамосталила транспортна авијација, организована у посебну службу ваздушног транспорта (Military Air Transport Service). Она располаже авионима такозваног јуришног транспорта, затим хеликоптерима и конвертопланима. Транспортна авијација је још у Другом светском рату одиграла значајну улогу у решавању проблема транспортовања материјала и људства, нарочито на већим отстојањима и у условима борбе у окружењу.

Организација саобраћаја и транспорта Совјетске армије у току Другог светског рата знатно се разликовала од немачке и америчке организације.

Саобраћај и транспорт на железницама и рекама спадали су у надлежност посебне железничко-пловидбене службе. Ова служба, која је улазила час у састав Команде позадине, час у састав Генералштаба, била је врло гломазна и оптерећена централистичким и бирократским методама руковођења. Карактеристично је да је целокупан апарат на железници за време целог рата и доста дуго после њега био потпуно милитаризован, тако да је суштински и формално претстављао саставни део армије. Поред редовног милитаризованог апарата запосленог на железници, Совјети су имали огроман број железничких стручњака, управа, одељења, команди и јединица у не-



посредном саставу војних команди и јединица. Железничко-пловидбена служба организовала је све врсте војних транспората железницом и рекама, а сем тога била је надлежна да одобрава и све цивилне транспорте овим комуникацијама за време рата.

Саобраћајем на путевима руководила је посебна путна служба, која је била надлежна само за војно-аутомобилске путеве, и то само на позадинским рејонима свих степена командовања. Поред управних органа у командама, путна служба је имала и своје извршне органе: путно-експлоатационе батаљоне, управе војних аутомобилских путева, етапне станице, путно-грађевинске и мосто-грађевинске батаљоне. Њен задатак био је техничко одржавање додељених војно-аутомобилских путева и организовање и регулисање саобраћаја на њима. Чињеница да је ова служба била надлежна само за војно-аутомобилске путеве говори о томе да је оваква организација претпостављала поделу путева према врсти возила која на њима могу саобраћати. Саобраћај запрежних возила и товарних грла вршио се посебним путевима, а регулисање тога саобраћаја није спадало у надлежност ове путне службе. Сем ове чисто војно-путне службе у руковођењу саобраћајем на путевима учествовали су и специјални органи НКВД-а и цивилне савезне, републиканске и обласне путне организације.

Транспорт моторним друмским возилима спадао је, поред осталих задатака, у надлежност аутомобилске службе. Она је сем техничко-снабдевачке функције имала и планерску функцију. Сем прорачунавања и обезбеђења потребних транспортних капацитета, ова служба је планирала и искоришћавање тих средстава. Ово се односило само на моторизовани транспорт, док су транспортовањем запрежним возилима и товарним грлима руководили родови и струке у чијем су се саставу налазиле овакве јединице. Није нам познато да ли је ова организација мењана после рата.

*Наше гледиште о организацији саобраћаја и транспорта.*

При решењу организације и система управљања саобраћајем и транспортом треба поћи од неколико најбитнијих момената који пресудно утичу на начин и форме решења овог питања. Пре свега, мора се поћи од тога шта се подразумева под саобраћајем, а шта под транспортом, или се тим изразима означава исти појам и посао. Затим, треба прецизно одредити какве врсте функција спадају у круг саобраћаја и транспорта за разлику од функција других органа (инжињерије, техничких, итд.). И најзад, при конкретном решавању организационих форми и система командовања саобраћајем и транспортом у једној војсци треба узети у обзир специфичности које карактеришу ту војску са гледишта њене материјалне опремљености, као и специфичности које карактеришу земљу са гледишта развијености мреже комуникација и способности цивилне организације саобраћаја и транспорта да задовоље потребе оружаних снага.

Саобраћај и транспорт нису и не могу бити једно те исто. Није у питању само вербална разлика, већ су то две различите делатности.



Друга је ствар што се обе те делатности у пракси организационо додељују једном органу. То може, али не мора, тако да буде и питање је да ли је то исправно.

*Саобраћај, као појам, уствари значи кретање извесних превозних средстава или људства одређеним комуникацијама. Руководити саобраћајем значи планирати коришћење капацитета комуникација и регулисање кретања свих врста на њима, без обзира ко или шта се креће, у какву сврху се креће и каквим средствима се служи при томе. Расподела комуникација у целини или делова њихових капацитета на коришћење појединим органима или за одређене сврхе, затим израда планова — саобраћајних маршрута колона било каквог састава — значи уствари планирање саобраћаја. Одржавање редовитости предвиђених маршрута, одржавање дисциплине при кретању и принуда да се испуњавају извесни прописи који важе за кретање комуникацијама значи регулисање саобраћаја на комуникацијама. Према томе каквим се комуникацијама врши, саобраћај може бити железнички, путни (друмски), ваздушни, поморски, речни и језерски.*

*Транспорт, међутим, значи пренос одређеним средствима извесне количине материјала, појединаца или групе људи на некој релацији. Према томе каквим се транспортним средствима тај пренос врши разликујемо: железнички, ваздушни, моторни (аутомобилски), запрежни, товарни (сточни) и бродски (речни, поморски) транспорт. Планирање врста и количина транспортних средстава, као и организација преноса или превоза посебним за то одређеним и формираним јединицама или појединачним средствима, чини уствари суштину функције транспорта.*

Очевидно је већ и из ове најкраће анализе особености и разлика да је саобраћај једна, а транспорт друга делатност. Оне су посебне, додирују се, али се не преплићу тако и толико да их не бисмо могли одвојити по појмовима и по организацији. Чак се, у извесним случајевима, те две делатности могу јављати потпуно одвојено, једна без друге. Тако, док се у сваком случају при појави транспорта мора вршити и неки саобраћај, дотле је врло чест случај да се врши саобраћај, а да се при томе не транспортује ништа, тј. да нема транспорта (на пример саобраћај празних возила). Уочавање ове разлике веома је важно, јер се врло често бркају ови појмови. По нашем мишљењу, то су уствари основни елементи за одређивање форме и организације, система командовања, суштине задатака и места саобраћајних и транспортних органа у склопу организације једне војске. Због тога је потребно да нешто детаљније анализирамо суштину сваке од ових двеју делатности.

### Саобраћај

Планирање саобраћаја обухвата планирање коришћења комуникација као целине и планирање сваког појединачног кретања одређеном комуникацијом. Да би се уопште могао планирати саобраћај



потребно је, пре свега, имати задатак изражен у количинама и врстама покрета, у релацијама и роковима за које се покрет планира и, најзад, у жељи којим комуникацијама се покрет намерава извршити. Сем тако изражене потребе, потребно је имати податке о капацитету, односно о техничким особинама и пропусној моћи свих комуникација. То су елементи на основу којих, како за време мира тако и за време рата, саобраћајни орган планира саобраћај.

За време мира, на основу података о стању комуникација и на основу потреба које проистичу из ратних планова покрета јединица и система дотура и снабдевања, саобраћајни орган треба да дође до закључка да ли постојеће комуникације по својим правцима протезања и капацитетима одговарају потребама. Из такве анализе проистиче захтев, односно предлог, које и какве нове комуникације треба градити и какве радове треба извести на реконструкцијама и већим оправкама постојећих комуникација. При изради тога предлога саобраћајни орган мора да консултује како оперативне органе тако и органе позадине. На тај начин, тај предлог ће уствари значити резултат једне јединствене, целовите студије свих потреба, без обзира на појединачне учеснике. Једино тако могу се спречити парцијална, неорганизована и због тога нетачна проучавања и захтеви овакве врсте. На бази оваквог предлога, изнетих приоритета појединих радова, затим радних и материјалних капацитета војске и, најзад, привредно-економских планова земље, највише војно руководство одређује које ће радове изводити сама војска, својим јединицама и на терет свог буџета, а за које ће радове испољити свој утицај да буду обухваћени привредним плановима земље. После овако донесене одлуке, даље предузимање свих потребних техничких мера на комуникацијама које проистичу из планова саобраћаја поверава се инжињерском органу, на било да их он сам спроводи, било да обезбеђује њихово спровођење преко одговарајућих цивилних органа. Очевидно је да је овај задатак проучавања и планирања коришћења комуникација у ратним условима веома уско везан за ратне планове и да управо проистиче из њих. А то значи да и орган који ради на томе мора добро да познаје те планове. Не може се тражити од саобраћајног органа никаква анализа комуникација у складу са ратним плановима, нити се саобраћајни орган може чинити одговорним за њихову припрему, ако не би — из било којих разлога — био упознат са тим плановима. *Задатак који саобраћајни орган добија у том смислу мора бити тако формулисан, да он уствари значи обезбеђење ратног плана са гледишта саобраћаја.* У току извршења тога задатка, саобраћајни орган мора бити стално и најтешње повезан првенствено са оперативним органима, а затим и са свим осталим који имају ма какве саобраћајне потребе у вези са ратним плановима. То је први важнији елеменат који одређује улогу и место саобраћајног органа у склопу једне војске.

Свака армија у склопу својих мобилизациских и ратних припрема израђује и разне варијанте планова мобилизациских и кон-



центрациских покрета. Познати су многобројни примери из историје, који указују на то да успех мобилизације и концентрације у првом реду зависи од реалности планирања мобилизацијских и концентрациских покрета и од успешног спровођења тих планова. На бази анализа саобраћајних капацитета и планова оваквих покрета врло често долази до измена основних концепција појединих варијанти ратних планова. Планове мобилизацијских и концентрациских покрета ради саобраћајни орган на основу захтева и података добивених од мобилизацијских, односно оперативних органа. При изради тих планова често се откривају разне могућности бољег коришћења капацитета комуникација, а понекад долази до неких измена или исправки погрешно датих и замишљених поставки или података. Једном речју, у динамици разраде планова долази до међусобног усклађивања замисли и рада саобраћајних, мобилизацијских и оперативних органа. Но, оно што је још важније, то је да у часу извршавања тих планова поједине етапе, темпо и начин извршења не морају остати онакви какви су првобитно замишљени и испланирани. Штавише, то ће бити ређи случај. Много чешћи случај ће бити да ће тренутна ситуација диктирати разне измене и допуне. Некад ће се догодити да су ти планови делимично или потпуно извршени још пре огласа мобилизације, или да се услед непријатељских дејстава мењају правци покрета или контингенти јединица у покрету, и сл. Све су то моменти који се не могу предвидети и планирати и који се решавају оперативно, одговарајућим одлукама надлежних команданата, односно оперативних органа. Хитност и оперативност извршења таквих одлука никако не трпе много посредника, физичку раздвојеност оперативних, мобилизацијских и саобраћајних органа и њихово одвајање у посебне ешелоне, већ захтевају њихову међусобну уску повезаност. То је, уствари, други важнији елеменат који одређује улогу и место саобраћајног органа.

За време развоја динамике ратних операција, све комуникације на војишној и позадној просторији деле се, према својој намени за коришћење, на комуникације за дотур и евакуацију и на комуникације за оперативне потребе. Ово, наравно, у случају да се располаже довољним бројем комуникација. Међутим, ако је њихова мрежа слабо развијена, долази до истовременог коришћења једне те исте комуникације у обе сврхе. Сем тога, комуникације се према правцима протезања и конкретним задацима могу додељивати на коришћење различитим степенима командовања. Тако разликујемо комуникације Врховне команде, армиске комуникације, дивизијске, итд. Приликом планирања сваке операције командант, на предлог саобраћајног органа, регулише својом одлуком и заповешћу коришћење и додељивање комуникација. На пример, командант армије, искључујући комуникације које је задржала Врховна команда за себе, одређује које ће се комуникације користити за дотур и снабдевање, које за оперативне покрете јединица његове армије и које додељује његовим корпусима, односно дивизијама. Уколико нема до-



вољно комуникација за овакву поделу, онда одређује учешће у заједничком коришћењу појединих комуникација. Ово се постиже било одређивањем времена, тј. када се у какве сврхе може користити поједина комуникација, било додељивањем одговарајућег дела од пуног капацитета комуникације. У овој подели одлучујућа је сарадња оперативних, позадинских и саобраћајних органа. У свим случајевима када је одређено заједничко коришћење истих комуникација нужно је да се планирањем покрета и регулисањем саобраћаја руководи јединствено од стране једног органа. То је један од најважнијих услова да се одржи потребан ред и спречи хаотичност и закрчавање путева. Та функција додељивања комуникација и планирање њиховог коришћења недељива је, а истовремено веома уско повезана са радом и одлукама на првом месту оперативних, а затим и осталих органа. То је, најзад, још један важнији елеменат који одређује улогу и место саобраћајног органа.

У делатност саобраћаја спада и *регулисање саобраћаја*. Код железничких и пловних комуникација, уколико нису потпуно прешле под управу војске и њено директно руководство, улогу регулисања саобраћаја врше цивилни стручни органи. У таквом случају, а тај је на пример на железници за време рата најчешћи и нормалан, посебни делегирани војни саобраћајни органи утичу на регулисање саобраћаја у потребној мери да би обезбедили уредност и планско извршавање војних превозења. На основу добивених задатака и приоритета у оквиру једне врсте превозења или између различитих врста превозења, они одређују приоритете у саобраћају појединих возова и на тај начин практично утичу на спровођење плана превозења и важећег реда војње. Тако, на пример, ако на једној прузи има више возова са снабдевачким материјалом, онда ће војни саобраћајни орган, на основу одлуке надлежног снабдевачког органа о хитности превоза појединих материјала, убрзавати или успоравати ход возова са превозом тог материјала, на рачун брзине хода осталих возова. Или, кад се ради о истовременом саобраћају возова са превозом трупа и возова са превозом снабдевачког материјала, војни саобраћајни органи, на основу одлуке оперативних органа или самог команданта о чијим се групама и материјалу ради, деловаће на исти начин, регулишући кретање појединих возова преко извршних железничких органа. Детаљније о функцији регулисања железничког, поморског и речног саобраћаја нећемо говорити, јер ту, по нашем мишљењу, нема неких нарочитих проблема. Битније је овде детаљније размотрити функцију регулисања саобраћаја на путевима, јер разноврсност и обим тога саобраћаја и много већа зависност ратних дејстава једне војске од уредног функционисања саобраћаја на путевима намеће много више проблема.

Регулисање саобраћаја на путевима треба да обезбеди најрационалније коришћење капацитета путева, да одржи дисциплину за време кретања и да спречи закрчавање комуникација, да би се покрети јединица и дотур потребног материјала извршили на време и



да би се омогућио плански развој појединих операција. Да би се ово постигло, потребно је, пре свега, да органи који регулишу саобраћај имају *извесну командну надлежност* за све јединице, појединце, установе и било кога ко се креће неком комуникацијом на којој је наређено регулисање саобраћаја. Ова командна надлежност даје органима за регулисање саобраћаја други карактер но што га имају остале струке у војсци, а то се мора благовремено регулисати основним уредбама и прописима о организацији једне војске. Оваква функција и надлежност саобраћајних органа нужна је из следећих разлога. Надлежни командант, коме је дат изванредан пут на коришћење, доноси одлуку о начину коришћења тога пута за време одређене операције. На основу те одлуке израђени су и планови кретања — саобраћаја свих јединица, колона и свега што треба тим путем да се креће. Спровођење тих планова значи уствари спровођење командантове одлуке. Органи који регулишу саобраћај, уствари спроводе ту одлуку, а то практично значи да је командант део своје функције командовања пренео на те органе. Они у његово име руководе саобраћајем на том путу, доносе све потребне одлуке у складу са основном одлуком команданта и спроводе свој утицај на кретање јединица путевима. Зато су сви делови, колоне, транспорти и појединци, без обзира на род, струку, ранг и остало, обавезни да се за време кретања тим путем потчине режиму који је заведен на њему и мерама које одређени саобраћајни органи предузимају ради што бољег тока саобраћаја. Без тога нема реда на путевима. Без тога, нарочито на путевима са густим и разнородним покретима, неминовно мора доћи до самовоље старешина, до стихије и хаоса, што у коначној линији води неуспеху операције.

У основне задатке органа за регулисање саобраћаја на путевима спада: развођење возила и колона у различите правце на раскрсницама, регулисање кретања на саобраћајним грлима (мостовима, теснацима, клисурама), регулисање претицања и укрштавање колона, интервенција приликом саобраћајних незгода, одржавање и надзор над саобраћајном дисциплином у погледу брзине и праваца вожње и осталих саобраћајних прописа, контрола возних исправа возача и, најзад, предузимање свих осталих мера у циљу извршења свих предвиђених планова и графикаона кретања. Сем ових основних задатака, они врше општу контролу кретања људства и материјала путевима, испитују рационалност искоришћавања транспортних средстава, врше мање оправке путева и објеката на њима и указују брзу помоћ при саобраћајним несрећама.

Регулисање саобраћаја могу вршити различити органи, што зависи од неколико момената. Пре свега, густина и структура саобраћаја одређеним путем, загим број и врста „саобраћајних грла“ на путу и, најзад, надлежност над тим путем, тј. коме је додељен на коришћење, претстављају најважније елементе који одређују организацију регулисања саобраћаја. За регулисање и контролу саобраћаја могу се употребити специјалне јединице, посебно формиране и осло-



собљене за ту дужност, посебне групе из састава сваке јединице, поједини официри из штабова јединица и, најзад, јединице војне милиције, уколико такве постоје у саставу војске.

Специјалне јединице за регулисање саобраћаја на путевима формирају се обично као самостални батаљони, евентуално и као самосталне чете, и то у потребном броју за сваки степен командовања, почев од Врховне команде, па до команде корпуса или дивизије. Рејони опслуживања ових јединица зависе од њиховог личног и материјалног састава и од терена на коме дејствују. Просечно се узима да један средње опремљен батаљон за регулисање саобраћаја може успешно да извршава своје задатке на рејону путева дужине 200—250 км. Ови батаљони, или њихове одвојене чете, употребљавају се начелно на путевима са јачим и разноврсним саобраћајем. Јединице за регулисање саобраћаја могу вршити своју службу на више начина. На раскрсницама и саобраћајним грлима треба поставити саобраћајце који ће у сменама вршити стално регулисање саобраћаја на основу извода из планова саобраћаја. Дуж целог рејона, а нарочито на тежим и опаснијим деоницама, треба да крстаре покретне патроле на лаким моторним возилима да би интервенисале у свима случајевима где је потребна њихова помоћ (судар, удес, непроходност, итд.). Сем тога, треба образовати потребан број пунктова од командних места и контролних станица, одакле се могу упућивати посебне патроле на терен ради контроле саобраћаја и рада саобраћајних органа. Очеvidно је да овако сложена делатност захтева врло солидан и способан лични састав тих јединица, а затим и одговарајућу материјалну опрему. *Не могу батаљони пешака, који су само провизорно обучени да дају знаке: „стој“, „лево“ и „десно“ успешно да држе у рукама саобраћај средње опремљене и моторизоване савремене војске.* Сваки припадник оваквих јединица мора бити добро писмен окретан, бистар, енергичан, одличан шофер и познавалац мотора, способан у давању прве помоћи при озледама, способан да организује брзу провизорну оправку пута и објеката на њима, итд., итд. Овакве јединице морају бити моторизоване и способне да се сопственим средствима пребацују са рејона на рејон. Осим транспортних камиона, оне у свом саставу треба да имају потребан број мотоцикла и теренских аутомобила снабдених радиодонским уређајем. Задатке и употребу оваквих јединица треба да одређује надлежна команда којој је дат пут на коришћење на предлог свог саобраћајног органа. Ако та команда нема таквих јединица, онда их мора тражити од своје претпостављене команде.

Ако се регулисање саобраћаја не може организовати помоћу специјалних јединица, онда га мора вршити сама јединица која се креће и то људством из свог редовног састава. Зато свака јединица мора бити добро упозната са свима прописима о саобраћају. Сем тога, по нашем мишљењу, у свакој јединици ранга батаљона треба да има потребан број војника и подофицира који ће, поред својих редовних функција, бити способни да у конкретним ситуацијама, по наређењу коман-



данта, регулишу кретање своје јединице. У таквим случајевима од њих треба формирати покретне екипе и у току покрета слати их испред јединице ради поседања извесних осетљивих места, да би затим, по пролазу јединице, поново ушле у састав колоне, а касније опет биле послате на одређена места, итд. Оне могу да крстаре и дуж колоне, да пазе на отстојања делова јединице, на брзину кретања, на однос јединица према путу као према објекту, на заостале, избачене из строја, итд. Оваква пратња јединица у покрету или „пилотирање“ — како се то стручно каже — може се вршити и помоћу издвојених одељења, водова или чета из батаљона за регулисање саобраћаја. Слично се могу употребити и официри из штабова, само што је њихова функција више контролно-инспекциског карактера.

Регулисање саобраћаја на комуникацијама, по нашем мишљењу, претставља споредну и помоћну делатност војне милиције. Природа њеног посла је таква да она делује свуда, па и на комуникацијама. Она се појављује на станицама, у возовима, на пристаништима и путевима и извршавајући своје задатке долази у контакт и са саобраћајем. Повремено присуство војне милиције на путевима допуњава и олакшава регулисање саобраћаја. У свима случајевима грубог кршења дисциплине при саобраћају, у случају неовлашћеног поседовања и управљања возилима и сл. саобраћајни органи треба да предају кривце војној милицији на даљу надлежност. Органи војне милиције такође треба да помажу раскрчавање саобраћаја на путевима, да штите саобраћај од евентуалних акција сумњивих и непријатељских елемената, да отклањају последице саобраћајних несрећа и незгода, а некад и да учествују у самом регулисању саобраћаја. Међутим, разграничење функција и сарадњу саобраћајних органа и органа војне милиције могуће је решити и на други начин.

По питању организације регулисања саобраћаја на путевима уствари постоје две различите концепције. По једној не би биле потребне никакве специјалне јединице за регулисање саобраћаја, већ би те дужности обављале нарочито одређене и обучене јединице војне милиције. По другој, напред изнетој концепцији, поред војне милиције која извршава своје задатке, у оквиру борбених јединица постојале би и специјалне јединице за регулисање саобраћаја. Присталице прве концепције сматрају да би регулисање саобраћаја требало поверити војној милицији због њеног ауторитета и права примене принудних средстава и у томе виде већу гаранцију извршења планова саобраћаја и одржавања реда на путевима. Присталице друге концепције, са којом се и ми слажемо, придају приоритетну важност јединственом руковођењу саобраћајем. Због тога они сматрају да планирање и регулисање саобраћаја треба ставити у дужност једном, саобраћајном органу, који ће помоћу својих јединица моћи да регулише и контролише извршење планова саобраћаја које је он сам израдио. Сем тога, на тај начин ће се најбрже и најцелисходније вршити све промене у плановима саобраћаја које се у току динамике операције морају брзо спроводити, јер на целом путу од одлука опе-



ративних органа, преко руководећих саобраћајних органа, до извршних јединица за регулисање саобраћаја, неће бити никаквих посредника, чиме ће и процес извршења бити лакши и без евентуалних неразумевања и грешака. Што се тиче ауторитета, он се стиче стручном способношћу и одлучношћу органа који регулишу саобраћај, а пре свега дисциплином припадника оружаних снага, без које ни један орган за регулисање саобраћаја не може успешно извршавати свој задатак и држати саобраћај на путевима чврсто у својим рукама.

Најзад, неколико речи о потребној спреми и стручности саобраћајних органа. Све старештине које у оквиру штаба планирају и руководе саобраћајем треба, пре свега, да буду добри саобраћајци — специјалисти за један вид саобраћаја, а по могућству да владају материјом и из осталих саобраћајних грана, са тежњом да постану универзални стручњаци — саобраћајци. Но, исто тако је важно да буду добри војници, тј. да добро познају тактику и оперативку, да би могли правилно схватити и проценити ситуацију и пронаћи најцелесходније решење са гледишта саобраћаја. То практично значи да сваки саобраћајни официр поред стручне саобраћајне школе, треба да има и одговарајућу општевојну школу, војну или вишу војну академију.

### Транспорт

Транспортна служба или служба дотура је орган позадинског, снабдевачког карактера. Њен је основни задатак да обезбеди потребне транспортне капацитете (железничка, речна, поморска, ваздушна, друмска моторна возила, возила са сточном запрегом и товарна грла) и да организује транспорт материјала до јединица. Неки од наведених капацитета стоје под непосредном управом саме војске, а неки под управом цивилних транспортних организација, преко којих војни транспортни органи организују њихово коришћење за потребе војске.

Организациске форме деловања транспортне службе за време мира и за време рата у суштини су исте. Постоји само разлика у обиму и структури њених задатака зато што су количине и врсте материјала које се транспортују ради снабдевања за време мира несразмерно мање од оних које се превозе и троше у току ратних дејстава. Због тога је мирнодопски рад транспортних органа више припремног и планерског, а мање извршног карактера, док за време рата долази до изражаја и једно и друго у приближно истом опсегу. Поред задовољења мирнодопских транспортних потреба, транспортни органи треба још за време мира да припреме одговарајуће транспортне капацитете и одговарајућу организацију за њихово коришћење у рату. Ради тога транспортни органи морају имати податке о количинама и врстама материјала који се транспортују од њихових извора или стоваришта до места потрошње. Они морају познавати и систем, односно ланац снабдевања, као и релације на којима ће се материјал транспортовати. Овде се поставља питање: да ли транспортни органи



треба да прорачунавају потребне капацитете само за онај материјал који ће се транспортовати посебним, специјалним транспортним јединицама којима сами транспортни органи располажу или при прорачуну треба да узму у обзир и онај материјал који ће се пребацивати транспортним средствима додељеним појединим родовима, службама и трупним јединицама? Наше је мишљење да транспортни органи треба да прорачунавају целокупне транспортне капацитете, без обзира на врсте транспортних средстава и на то ко и на какав начин руководи и користи те капацитете.

Потребне транспортне капацитете на железници транспортни орган прорачунава на тај начин што од укупне количине материјала који ће се транспортовати на одређеним релацијама издваја оне количине које ће се вероватно транспортовати железницом. Та његова претпоставка о коришћењу железнице и уопште одређених транспортних средстава мора да буде што реалнија. Она мора бити заснована на стварним могућностима коришћења железнице с обзиром на степен непријатељских дејстава, на степен искоришћавања железнице за остала превозења и сл. Транспортни орган обезбеђује и припрема потребан број и врсту железничких транспортних средстава, а затим их непосредно и користи преко војних делегација код појединих железничких дирекција.

Док је код речног транспорта поступак исти (само је обим задатака знатно мањи због тога што се речни транспорт може далеко мање користити у ратним условима), дотле је код поморског транспорта ствар нешто компликованија због тога што у извршењу задатака могу учествовати како органи ратне морнарице, тако и органи цивилне, трговачке морнарице. У сваком случају, транспортни орган и овде мора знати шта, колико и на којим релацијама има транспортовати морем ради снабдевања војске да би затим, у заједници са поменутиим органима цивилне и ратне морнарице, могао решити питање обезбеђења и начина коришћења потребних капацитета.

Код друмског транспорта ово је питање још сложеније. Ту, пре свега, постоји више врста транспортних средстава (моторна, запрежна и товарна), а и капацитети су раздвојени по начину коришћења на специјалне самосталне транспортне јединице или на јединице или појединачна средства у формациским саставима појединих родова или служби. Јасно је да самосталне аутотранспортне јединице (аутобатољони, чете и сл.) спадају под транспортну службу, која предлаже њихове личне и материјалне формације, стара се о њиховом оспособљавању и руководи њиховом употребом. Међутим, поставља се питање какав је задатак транспортне службе у погледу возарских и товарних капацитета, као и оних моторних транспортних средстава која су ван самосталних транспортних јединица, а служе за дотур и снабдевање јединица. По нашем мишљењу, транспортна служба треба да руководи и самосталним возарским јединицама које се налазе у саставу закључно са пуком, а да за остале поменуте транспортне капацитете има само помоћну контролну улогу. Она треба да учествује



у састављању њихових формација и да даје своје примедбе и сугестије у погледу броја и структуре предвиђених транспортних средстава. Исто тако, у току коришћења тих средстава може се ставити у дужност транспортном органу да повремено врши контролу коришћења тих средстава. Само давање задатака и руковођење тим јединицама треба оставити у надлежност родовима или службама којима су придате. На тај начин, транспортни органи били би потпуно надлежни само за самосталне специјалне аутомобилске и возарске транспортне јединице.

Расположиви транспортни капацитети користе се претежно за организацију дотура и за евакуацију разних материјалних средстава. То не значи да транспортне јединице (нарочито аутомобилске), не могу превозити и борбене јединице које иначе нису моторизоване. Међутим, највећи део задатака транспортне службе проистиче из потреба снабдевања. За време рата обично су складишта свих снабдевачких органа једне здружене јединице сконцентрисана у једном рејону да би се лакше руководило њиховим радом и ради боље координације. У близини таквог центра или базе обично се налазе и посебне транспортне јединице, док сам транспортни руководећи орган, заједно са осталим снабдевачким органима, улази у склоп руководства позадине. Он планира употребу транспортних јединица на основу налога и тражења снабдевачких органа које је претходно прегледао и одобрио помоћник команданта за позадину. Да би транспортни орган могао најрационалније да искористи своје расположиве капацитете, потребно му је да неко одреди приоритете у оквиру свих најваљених потреба. То може бити оперативни орган позадине или сам помоћник команданта за позадину. У сваком случају, то мора бити орган који је надлежан да одлучује по свим питањима снабдевања. У споразуму са тим органом и по његовом налогу транспортни орган планира организацију транспорта, одређује шта ће се превозити железницом, шта моторним средствима, итд., којим редом ће се превозити и, најзад, на основу тога плана одређује дневне задатке транспортним јединицама.

Однос транспортног и саобраћајног органа може бити двојак. То зависи од тога које ће комуникације користити транспортни орган за своје потребе. Ако би се одредиле посебне комуникације за потребе снабдевања и евакуације, онда за непосредну организацију регулисања саобраћаја на њима транспортни орган може употребити своје потчињене органе или му саобраћајни орган може доделити посебну јединицу за регулисање саобраћаја. Уколико се за снабдевачке транспорте користе комуникације које су одређене за оперативне покрете или за општу употребу, онда транспортни орган мора благовремено пријављивати покрете својих јединица надлежном саобраћајном органу. У том случају, у склопу целокупног плана саобраћаја, саобраћајни орган планира и покрете транспортних јединица, односно одређује у које се време оне могу кретати одређеним комуникацијама. Непосредно регулисање кретања тих јединица обу-



хвата се већ постојећом организацијом регулисања саобраћаја на том путу. У случају да је због недовољне пропусне моћи комуникације немогуће планирати све покрете у жељеним роковима, онда командант, или од његове стране овлашћени орган штаба, одређује приоритете између оперативних и снабдевачких покрета. У сваком случају, однос транспортног и саобраћајног органа мора бити заснован на сарадњи и разумевању и усклађен са основним задатком јединице.

Руководиоци транспортне службе треба да буду стручњаци који познају експлоатацију и руковање одговарајућим транспортним средствима. Они морају знати да на најрационалнији начин и у складу са одговарајућом оперативном ситуацијом планирају, деле и искоришћавају расположива превозна средства и транспортне јединице, као и да познају основне принципе и прописе саобраћаја. Најзад, и ове старешине, иако знатно мање од саобраћајних органа, треба да располажу најнужнијим општевојним знањем. А то значи да, поред стручних школа: железничко-транспортне, аутотранспортне и сл., треба да имају бар нижу војну школу, а највиши руководиоци и вишу војну академију.

\*

Основна обележја изложене концепције организације саобраћаја и транспорта, која, свакако, не претставља једино могуће и неко стално решење, била би следећа:

1) да постоји битна разлика у функцијама саобраћаја и транспорта у томе што саобраћај обухвата планирање и регулисање кретања на комуникацијама, а транспорт — планирање и организацију преноса материјала, изузетно и људства;

2) да је руковођење целокупним саобраћајем јединствено, недељиво на више органа и да њиме руководи посебан орган који се налази у саставу оперативног дела штаба;

3) да самостална транспортна служба позадинског карактера у саставу осталих позадинских органа, у другом ешелону, руководи транспортом, односно планирањем и коришћењем транспортних капацитета који су јој непосредно стављени на расположење, као и оних које користи преко надлежних цивилних органа.

Овим чланком нису исцрпљена сва питања по овој теми али су додирнута битна питања која највише интересују наше оперативне команде и дата је основа за дискусију. Зато би било пожељно и корисно да се по изнетој концепцији чују примедбе и мишљења, нарочито од стране оперативних органа и органа позадинских служби.