

## РЕГУЛИСАЊЕ САОБРАЋАЈА У БОРБЕНОЈ ЗОНИ

Засићеност јединица савременим техничким средствима и већаност знатног дела ових средстава (првенствено тежих моторних возила) за комуникације довела је до тога да је регулисање саобраћаја постало проблем који се данас теже решава него раније. Зато ћу у овом чланку разматрати основна питања саобраћаја у борбеној зони првенствено зато што је саобраћај у њој релативно гушћи него у дубљој позадини, што се одвија у сфери дејства непријатељске артиљерије и што је у већој мери зависан од развоја ситуације на фронту. Због свега тога тај се саобраћај и теже регулише, али се његовим правилним решењем олакшава и саобраћај у позадини (ван сфере дејства артиљерије).

Саобраћај у борбеној зони обухвата све покрете борачких и позадинских делова који се врше комуникацијама у зони дејства непријатељске артиљерије, која је просечно дубока 10—12 км (од линије фронта до границе домета непријатељске артиљерије). Сфера дејства артиљерије узима се за дубину борбене зоне због тога што артиљерија својом ватром може у свако време да утиче на саобраћај комуникацијама у њој, услед чега се и саобраћај врши под другачијим условима него на већој дубини где, углавном, само непријатељска авијација може утицати на њега. Како се дубина од 10—12 км приближно поклапа и са отстојањем дивизиских база од фронта (10—15 км), онда се то отстојање, у погледу организације саобраћаја, може узети као дубина борбене зоне. То значи да организација саобраћаја у зони између дивизиских база и фронта спада, начелно, у надлежност дивизија, а од дивизиских база уназад у надлежност корпуса и осталих виших команди.

У наведеној борбеној зони дејствују сви делови борбеног поретка (осим оперативних резерви) и позадински делови пукова и дивизија. Према томе, регулисање саобраћаја у тој зони треба да обухвати покрете свих тих делова када се одвијају комуникацијама, као и покрете оперативних резерви када уђу у ту зону.

У циљу регулисања саобраћаја на комуникацијама у борбеној зони, по мом мишљењу, треба оспособити комуникациску мрежу за саобраћај који претстоји, затим благовремено предвидети покрете које треба извршити, одредити приоритет разних покрета, извршити планирање и евиденцију покрета, предвидети брзе интервенције у случају евентуалних промена ситуације.

Оспособљавање комуникациске мреже врши се на основу командантове одлуке о претстојећем дејству. Из ње резултирају разни покрети које треба извршити, па се на основу тога и одређује које комуникације и за какав саобраћај треба оспособити. Благовремено предвиђање покрета врши се на основу борбене заповести, наређења и планова за претстојеће дејство. Притом треба разликовати покрете који се могу тачно предвидети по времену и правцу (на пример, пре-групписавање у припремном периоду, дотур и евакуација у циљу свакодневног снабдевања), и покрете који се могу предвидети са довољном тачношћу у погледу правца, али само глобално у погледу времена (на пример, премештање артиљериских група у току напада). Ови последњи покрети чине посебан проблем. Зато је нарочито важно да одговарајуће старешине, чим у току извођења борбених дејстава наступи таква ситуација да се време тих покрета може прецизирати, о томе хитно извештавају претпостављени штаб како би он могао тачно да одреди време и правце тих покрета. Које ће покрете предвиђати начелник штаба и оперативни отсек, а које начелници родова, заменик за позадину и старешине извесних потчињених јединица, зависиће од ситуације. Начелно, оперативни отсек треба да предвиђа покрете борачких делова, а заменик за позадину покрете позадинских делова, стим што у току борбеног дејства и старешине потчињених јединица могу предвиђати нове покрете (које захтева ситуација) и давати тачне податке за оне покрете који су се раније могли предвидети само глобално. Ако се покрети раније предвиде, онда се они могу благовремено планирати тако да се и одговарајућа наређења могу на време доставити потчињенима како би и они, са своје стране, могли да предузму потребне мере за организацију покрета. Напротив, ако се изванредан покрет предвиди и нареди у последњем моменту, неминовно ће доћи до поремећаја у саобраћају, не само зато што јединица неће имати времена да изврши потребне припреме и што ће ретко када моћи да отпочне покрет у одређено време, већ и зато што ће се и постојећи план морати да мења; све то доводи до непотребних застоја и чекања. Према томе, благовремено предвиђање, планирање и наређивање покрета претставља један од основних услова за успешно регулисање саобраћаја.

Одређивање приоритета покрета који треба да се изврше истом комуникацијом и у исто време треба да врши начелник штаба, односно командант. Орган који регулише саобраћај у таквом случају цени ред хитности појединих покрета и реферише о томе начелнику штаба; начелник штаба решава о приоритету тих покрета и на основу тога решава покрет се регулише и јединицама саопштава време које им је одређено за његово извршење.

Планирање покрета може се вршити за краћи или дужи временски период. С обзиром на то да већину покрета изводе борачки делови у циљу груписања за претстојеће дејство и позадински делови у циљу снабдевања, као и да се ти покрети врше већином ноћу, најцелисходније је — нарочито у оквиру дивизије — да се покрети планирају за период од 24 часа, и то од пада мрака једног до пада

мрака идућег дана. Орган који регулише саобраћај треба да приступи планирању пошто утврди стање комуникациске мреже и прими од начелника штаба упутства за планирање покрета борачких делова и пријаву о покретима позадинских делова. Како ће бити случајева да и поједини борачки делови поднесу пријаве за покрет (директно или преко начелника родова војске), то овај орган за регулисање саобраћаја, пошто проучи предвиђене покрете, треба најпре да издвоји оне за које се мора решити питање приоритета (уколико већ раније није добио од начелника штаба приоритет појединих покрета). Тек када начелник штаба одреди приоритет, покрети се планирају и уносе у графиконе, па се затим потчињене јединице обавештавају о правцу и времену одређеном за покрет. При самом планирању покрета може доћи до тога да се извесним јединицама, у вези са приоритетом покрета других јединица и квалитетом појединих комуникација, одреди не само друго време, већ и други правац од онога који је за те јединице предложен. Као што се из овога види, планирањем се покрети дефинитивно одређују и на основу тако утврђеног плана издају наређења потчињеним јединицама. Међутим, планирање и издавање наређења за покрет још увек није довољно за правилно одвијање саобраћаја. Да би се то постигло, треба водити сталну евиденцију о току извршења наређених покрета; том евиденцијом постиже се не само контрола тачности у извршењу одређених покрета, већ се омогућава и праћење стања на комуникацијама. Евиденција стања и заузетости комуникација има нарочити значај у току извођења борбених дејстава, јер се без ње не могу регулисати нови покрети (изазвани променама тактичке ситуације), као ни покрети који су раније планирани само глобално. Кад се у току борбе не би водила евиденција о заузетости комуникација, могло би се десити да се извесна јединица упути правцем на коме се већ налази нека друга, што би довело до нагомилавања или укрштања јединица.

Брза интервенција у случају такве промене ситуације која би пореметила саобраћај потребна је не само због тога да се такве сметње што пре отклоне и саобраћај поново успостави, већ и због тога да се спречи нагомилавање и закрчвање комуникација, јер то може довести до тога да дотичне јединице, згомилане на комуникацији, претрпе непотребне губитке од непријатељске артиљериске и авијациске ватре.

Дејство непријатељске артиљериске, односно авијациске ватре најчешће изазива поремећај у саобраћају; том ватром могу бити порушени или оштећени објекти на комуникацијама, а могу бити и уништена или оштећена возила која се затекну на путу. И једно и друго доводи до тога да се такав део пута за краће или дуже време не може користити за саобраћај, а то све изазива неколико проблема које треба хитно решавати. Пре свега, потребно је да се саобраћај што пре успостави. У првом реду, такве делове пута треба обићи, а ако је то немогуће, онда се што пре мора извршити оправка (користећи за то благовремено припремљен материјал) или уништена односно оштећена возила склонити с пута и пут раскрчити. Ако би

комуникација била онеспособљена за саобраћај на неколико разних места, појављује се и питање приоритета оправки, односно раскрсница пута. Ово питање се мора такође хитно решавати, и то с обзиром на приоритет покрета оних јединица које треба да прођу појединим деоницама дотичне комуникације. О сметњама треба хитно обавестити јединице које су већ у покрету ка таквом делу комуникације како би се регулисало њихово даље кретање.

Непријатељска артиљериска и авијацијска ватра може изазвати и друге поремећаје у саобраћају. Тако се може десити да јединица у току покрета од свог дотадашњег рејона до раскрснице са које ће ући на извесну комуникацију буде том ватром ометана тако да у одређено време не може стићи на раскрсницу. По доласку тамо, она се може сусрести с неком другом јединицом која није била ометана и која је на ту раскрсницу стигла у одређено време. У таквом случају треба брзо интервенисати на лицу места и одредити приоритет покрета с обзиром на моментану тактичку ситуацију.

У сваком случају, кад дође до заузетости једног дела комуникације, потребно је хитно регулисати поступак јединица које наилазе из дубине или са стране ка том заузетом делу комуникације. Према томе колико ће времена трајати та заузетост, према приоритету покрета разних јединица, као и према могућности коришћења неке друге комуникације, јединице се могу упутити на другу комуникацију или се покрет јединица мора привремено прекинути и те јединице задржати у заклоњеном рејону док комуникација не буде слободна. На исти начин треба поступити и у случају када део комуникације буде онеспособљен за покрет а не постоји могућност да се тај део обиђе.

У погледу изложености појединих делова комуникациске мреже непријатељском осматрању са земље, па према томе и непријатељској артиљериској ватри, такође могу наступити промене у току извршења извесног покрета. У вези са променом ситуације на фронту поједине осматрачке тачке могу бити заузете било од стране сопствених снага, било од непријатељских, а то доводи до тога да извесни делови пута, који су до тога времена били заклоњени, постану видљиви са непријатељских осматрачница и обратно. Да би јединица у току свога покрета могла предузети потребне мере при преласку преко видљивих делова пута, потребно је да претходно о томе буде обавештена.

Ако све ове услове, од којих зависи регулисање саобраћаја у борбеној зони, обухватимо општим погледом, можемо доћи до закључка да штаб може и треба да врши благовремено предвиђање, планирање и евиденцију саобраћаја. Али, штаб не може брзо интервенисати ако у току покрета наступи опасност поремећаја у саобраћају, већ само органи који се налазе на лицу места, који на основу тренутне ситуације могу брзо предузети мере за његово регулисање. Из овога закључка резултира и подела саобраћајних органа на управне и извршне. На основу свих оних података који су раније изнети, управни органи имали би задатак да планирају саобраћај, достављају

јединицама наређења о покрету и воде о томе евиденцију. Извршни органи, на основу графикона покрета које им даје управни орган, затим на основу наређења и обавештења која у току борбе добију од управног органа, као и на основу тренутне ситуације на комуникацијама, регулисали би саобраћај непосредно и предузимали би хитне мере у случајевима када наступи опасност да овај буде поремећен.

Који орган штаба треба да буде управни орган за регулисање саобраћаја? Да би се могло одговорити на ово питање треба се потсетити на то да се у борбеној зони врше покрети и борачких и позадинских делова и да се покрети тих делова не могу раздвојити ни по простору ни по времену, иако је у извесним ситуацијама и на извесним комуникацијама јачи саобраћај позадинских делова, а слабији саобраћај борачких делова и обратно. Ако би посебан позадински орган планирао само покрете позадинских делова, а посебан штабни орган само покрете борачких делова, и ако би се саобраћај одвијао по тим плановима, несумњиво је да би дошло до поремећаја, јер се истим путевима крећу и једни и други делови. Потребно је, дакле, да само један управни орган детаљно проучи све предвиђене покрете (борачких и позадинских делова), да их усклади с обзиром на приоритет појединих покрета и тактичку ситуацију и да саобраћај регулише према јединственом плану. С обзиром на структуру општевојног штаба и функцију његових органа, најцелисходније је да тај управни орган буде оперативни отсек и да он, под непосредним руководством начелника штаба, врши планирање и евиденцију саобраћаја.

Извршни органи, за регулисање саобраћаја на самим комуникацијама, треба да буду екипе које ће бити постављене на кључним тачкама саобраћаја, које ће га контролисати и регулисати на једном делу комуникације. Ове екипе могу имати различит назив — саобраћајне станице (како ћу их даље називати), саобраћајне патроле, станице за регулисање саобраћаја, итд. Иако је већ изнета функција тих извршних органа, ипак би требало размотрити начин њиховог рада, као и њихов састав. По моме мишљењу, саобраћајна станица имала би задатак да регулише саобраћај на једном делу пута чија би дужина зависила од броја и карактеристика критичних тачака на томе путу (раскрснице, мостови, итд.) и јачине предвиђеног саобраћаја на њему, али тако да не буде већа од 4—6 км (сем у случају ако би на већој дужини пута постојао мањи број критичних тачака или ако се предвиђа слабији саобраћај). Људство станице распоређивало би се на саобраћајна места тако да код сваке раскрснице и сваког важнијег објекта буде војник-саобраћајац. Ови саобраћајци би вршили службу слично као и у стражарској служби, а потребна наређења за регулисање саобраћаја примали би од командира станице, који би се начелно налазио код најважније тачке на путу и повремено обилазио додељени му део пута. Ради брзог обиласка пута, као и ради брзе интервенције у случају опасности поремећаја у саобраћају, командиру станице је потребно моторно возило (џип), као и радиостаница да би могао одржавати сталну, сигурну и брзу везу са оперативним отсеком.

Из напред изнетог може се закључити да би просечан састав саобраћајне станице био: командир станице (официр), 1—2 помоћника (подофицира), 9—12 војника (за 3—4 саобраћајна места) и цип са радиостаницом, радистом и шофером (код најважнијих станица једно моторно возило најчешће не би било довољно, тако да би у том случају, поред ципа, био потребан и мотоцикл са приколицом). Од саобраћајних станица могу се очекивати потпуни резултати само ако имају сталан и пун састав (као што је напред наведен) и ако су добро извежбане за регулисање саобраћаја у борбеној зони.

Организација саобраћаја у борбеној зони вршила би се, у првом реду, у оквиру дивизије, јер се сви дивизиски борачки и позадински делови налазе у тој зони. На основу стања комуникациске мреже и претстојећег борбеног дејства, у дивизији би се одређивало које ће комуникације бити потребне за покрете дивизиских борачких и позадинских делова, као и на којима ће штаб дивизије регулисати саобраћај. Притом треба узимати у обзир делове за чији су покрет потребне комуникације: ДАГ, ПАГ-ови, ПТР, ПОЗ, возеће и моторизоване делове у саставу другог ешелона (опште резерве), остале моторизоване и возеће делове (рачунајући ту и позадинске делове). Дивизија би обично регулисала саобраћај у дивизиској зони на 1—2 комуникације управне на фронт и, евентуално, на једној рокадној комуникацији (ово последње првенствено у одбрани). При нападу треба узимати у обзир и комуникације на просторији коју држи бранилац и која се, према мери напредовања пешадије, рашчишћава и оспособљава за саобраћај. На осталим, слабијим комуникацијама дивизија најчешће неће имати потребе да регулише саобраћај, јер ће се таквим комуникацијама обично кретати само мањи делови који припадају борбеним порецима пукова, односно батаљона. Пошто се одреде комуникације на којима ће дивизија регулисати саобраћај, оперативни отсек може вршити планирање покрета на основу података који су већ размотрени и на начин који је раније изложен, одређујући при томе и задатке за саобраћајне станице.

Штаб корпуса, начелно, треба да регулише сав саобраћај у зони између корпусне и дивизиских база, а саобраћај за делове корпусног борбеног поретка који ће дејствовати у борбеној зони (КАГ, ПТР, ПОЗ, други ешелон, односно општа резерва, тенкови), по моме мишљењу, може се регулисати на два начина:

а) Одредити време и правце покрета тих делова и наредити дивизији у чијој ће се зони ови покрети вршити да у предвиђеном времену обезбеди слободне комуникације. Штаб дивизије ће унети ове покрете у свој план и графиконе и регулисати све што је потребно да се огарантује њихово извршење. Овај се начин може применити онда када корпус дејствује на широком фронту и када се, с обзиром на стање комуникациске мреже и карактер претстојећег дејства, предвиђа да на правцима покрета наведених корпусних делова неће бити јачег саобраћаја.

б) Комуникације којима ће се кретати корпусни делови (сви или већина њих) ставити под команду корпуса и корпусним саобра-

Њајним средствима регулисати сав саобраћај на њима (обично ће то бити случај на једној, ређе на две комуникације). У том случају, приоритет покрета на тим комуникацијама имају корпусни делови који се крећу по плану корпуса, а дивизија, у чијој је зони таква комуникација, мора покрете својих делова на тој комуникацији најпре пријавити корпусу, стим што их може извршити само ако за то добије одобрење од њега. Овај се начин може применити када корпус дејствује на ужем фронту (на пример, при пробоју солидно организоване одбране) и када се предвиђа да ће на правцу покрета корпусних делова бити јачи саобраћај.

Штаб армије, начелно, треба да регулише сав саобраћај између армиске и корпусних база, а саобраћај за делове армиског борбеног поретка који ће дејствовати у борбеној зони (ААГ, ПААГ, ПТР, ПОЗ, други ешелон, покретна група, односно тенковска резерва) слично као што је то изнето код корпуса.

Организација саобраћаја у оквиру саобраћајних станица обухватала би припрему и извршење. Припрема би обухватала рад станице од момента пријема задатка до почетка првог покрета, док би извршење обухватало рад станице од почетка првог покрета до добијања новог задатка. Пошто прими задатак и графикон покрета од оперативног отсека, командир станице треба да обиђе одређени део комуникације и да га проучи. Притом он треба да ступи у везу са командиром инжињерске јединице која одржава комуникацију, да прими од њега потребна обавештења и да у сарадњи с њим обиђе и проучи места евентуалних обилазака дуж комуникације. Пошто све ово проучи, командир станице треба да одлучи где ће поставити саобраћајна места, да обавести своје помоћнике и остало људство о свему оном што им је потребно да би могли регулисати саобраћај и да им постави задатке, укључујући ту и обезбеђење радиовезе с оперативним отсеком.

У току извршења покрета јединица, командир станице треба да регулише саобраћај према графикону и да о свима променама у покрету јединица, као и о стању на комуникацији, извештава оперативни отсек, примајући од њега наређења за даљи рад и обавештења о тактичкој ситуацији. Код покрета који се врше у припремном периду обично нема већих тешкоћа нити поремећаја у саобраћају, јер се ти покрети раније прецизно планирају и припремају, а утицај непријатељске артиљериске и авијациске ватре мање је вероватан (овакви покрети углавном се врше ноћу). Међутим, приликом регулисања саобраћаја највеће тешкоће се појављују у току извођења борбених дејстава, и то како због непријатељске ватре тако и због промена у тактичкој ситуацији, које изазивају нове покрете, односно промену времена за раније планиране покрете. Али, и у таквим условима важи основни принцип по коме се никакав покрет јединица не може извршити ако претходно није наређен или одобрен. То значи да оперативни отсек мора стално да прати тактичку ситуацију и њене промене, као и стање заузетости комуникација. Он мора благовремено да предвиђа претстојеће покрете и њихов приоритет како би, у мо-

менту када команда дивизије нареди да се изврши извештајни покрет или кад потчињена јединица затражи да јој се одобри покрет извештајном комуникацијом, могао одмах да одреди време његовог извршења и да предузме одговарајуће припремне радње. За командире саобраћајних станица примена овог принципа треба да значи да они не смеју пустити на комуникацију ниједну јединицу којој није одобрен или наређен покрет од стране оперативног отсека. Ради регулисања саобраћаја у току извођења борбених дејстава нарочито је важно да командири саобраћајних станица посебно воде рачуна да се саобраћај одвија и поред рушења и кварова који могу настати на комуникацији (првенствено обиласцима онеспособљених делова или брзом опоравком пута, или ако то није могуће да оперативном отсеку предложи да јединица изврши покрет другом комуникацијом). Поред тога, они треба да спрече нагомиланање јединица на комуникацији и откривеним рејонима у њеној близини, јер тако нагомиланим јединицама може непријатељска ватра нанети осетне губитке и смањити њихову борбену способност.

У оквиру проблема регулисања саобраћаја у борбеној зони може се поставити питање односа између изнете организације опште саобраћајне службе и органа заштитно-контролне службе који постоје у појединим родовима војске. Уствари, и једни и други органи су потребни, јер се међусобно допуњавају.

Овим су чланком размотрена само извесна основна питања из проблема регулисања саобраћаја у борбеној зони. Како је овај проблем релативно нов, а за нас је актуелан у вези са јачањем наше Армије и повећањем њених техничких могућности, пожељно је да се о њему поведе дискусија и чују и друга мишљења.

U izdanju „MALE VOJNE BIBLIOTEKE“ uskoro će izići nekoliko novih knjiga među kojima:

#### **IZNENAĐENJE U RATU**

**od S. Orovića, general-pukovnika u penziji**

Knjiga je protkana brojnim primerima iz istorije ratova, naročito iz našeg Narodnooslobodilačkog rata.

#### **UBACIVANJE**

**od pukovnika A. Vojinovića**

U ovoj temeljnoj studiji pisac u nizu zgodnih primera iznosi ovaj način borbenog dejstva koji su sa tako velikim uspehom primenjivale naše jedinice u toku Narodnooslobodilačkog rata.

#### **SRPSKA FEUDALNA VOJSKA**

**od majora N. Stijepovića**

Ova knjiga znatno doprinosi boljem osvetljavanju i upoznavanju naše srednjovekovne vojne istorije. U njoj pisac uglavnom daje opis nekih poznatih bitaka koje je vodila srpska vojska u doba Nemanjića, zatim organizaciju, naoružanje i opremu srednjovekovne srpske vojske, prikaz ondašnjih gradova i utvrđivanja uopšte. Knjiga je ilustrovana velikim brojem fotografija, crteža i skica.