

О САОБРАЋАЈУ И САОБРАЋАЈНОЈ СЛУЖБИ У НАПАДУ

Тактичке радње су готово увек везане са извршењем извесних покрета под веома различитим околностима, те зато све јединице (а нарочито моторизоване) при извођењу разних борбених дејстава морају да решавају, поред многобројних других проблема, и проблем покрета. Успешно извршени покрети у току припремног периода, прегрупације јединица, непосредне припреме за борбу и у динамици саме борбе одражавају се на правилно груписање снага и на ток самог боја. Од правилности извршених покрета зависи да ли ће моћи постићи и одржавати надмоћност на главном правцу дејства. Задоцнеле или прерано стигле јединице штете извођењу маневра, а то може бити врло често и пресудно за коначне резултате борбе. Покрет и ватра су они утицајни чиниоци који чине саставни део прорачуна старешина у скоро свима тактичким радњама. Зато је потпуно разумљива пажња, која се у свима вежбама посвећује организацији и начину извођења кретања и тежња да се у току њих прикупи што више нових искустава ради будућег коришћења. У тој организацији покрета и његовом извођењу врло важно место заузима саобраћајна служба.

Саобраћајна служба *руководи покретом* и регулише га, што добија нарочити значај у савременим условима бројних моторизованих јединица и насупрот томе релативно малом броју одговарајућих квалитетних комуникација. Саобраћај на већим удаљеностима од непријатеља има своје посебне организационе облике, по којима се разликује од организације саобраћаја у близини непријатеља. Нарочито је отежана организација саобраћаја у борбеној зони, јер су у њој покрети најчешћи, а поред тога и ограничени на мали простор. Зато ми је жеља да на основу искустава стечених у недавним вежбама укажем на неке проблеме саобраћаја у ситуацијама када се њиме најтеже управља.

Рејони полазних положаја претстављају нарочито зоне најгушћег саобраћаја, јер се на ограничени простор — првенствено на правцима главног удара — доводе пешадиске и артиљериске јединице са коњском и моторизованом вучом (за састав ПАГ-а, ДАГ-а, КАГ-а, ААГ-а, ПТР, ПААГ-а, итд.), а непосредно пред напад долазе и тенкови. Уочи дана напада полазни положај здружених јединица

просто ври као кошница, нарочито ноћу, а покрети јединица преплићу се као у мравињаку. Притом сваки појединац тежи да се што потпуније припреми за извршење свога задатка како би напад могао почети у одређено време. Сваком је старешини, који руководи и контролише ове последње припреме за напад, познато од колике је важности да на прилазним путевима не дође до нагомилавања па и прекида кретања, што ће редовно бити случај када није добро организована служба саобраћаја.

У читавом низу питања која треба решавати при организацији саобраћајне службе у борбеној зони, као најважније се истиче правилно постављање руковођења овом службом. Па ипак се десило на једној вежби да су у њеном почетку позадински саобраћајни органи руководили саобраћајном службом на читавој зони одвијања вежбе у коју су ушли и борбена зона и позадински рејон. Убрзо се показала нецелисходност оваквог руковођења: на командном месту другог дела команде није било никаквих података о времену и правцима кретања јединица, сем позадинских, нити су органи другог дела команде били спремни да их примају, већ су све те податке добијали само оперативни органи, који су се налазили на командном месту првог дела команде. Оперативни органи радили су графиконе кретања, примали пријаве о кретањима у борбеној, па и позадинској зони, а били су конкретно без саобраћајних органа помоћу којих би руководили службом саобраћаја. Пракса рада у току те вежбе показала је непогодност почетне организације саобраћаја. Руковођење саобраћајном службом било је у току даљег одвијања вежбе поверено оперативним органима; што се показало као правилно. Међутим, ова промена је изазвала извесне импровизације и тешкоће у раду код оперативних органа, јер они нису очекивали да ће им се доделити и дужност руковођења саобраћајном службом. Због тога је непосредно управљање овом службом у команди јединице спало само на оперативне органе, и то на једног официра који је био недовољан и неприпремљен за обављање оваквих послова.

Због свега тога саобраћајни органи нису могли ефикасно интервенисати када су се дешавали велики застоји у ноћним маршевима и на важним раскрсницама. Ти су се застоји отклањали више-мање самоиницијативно и импровизовано, а руководећи органи команде нису ни били упознати са њима или су били обавештени о постојећим застојима доцкан, пошто су исти већ били отклоњени. Због поменутих застоја, који су трајали и по 3—4 часа, поједине јединице су закашњавале и нису благовремено стизале у рејоне полазног положаја или су стизале дању, када их је могла открити непријатељска авијација. Исто тако, органи саобраћајне службе нису интервенисали ни онда када су се на појединим релацијама аутодрома кретале пешадиске јединице и јединице са коњском вучом, које су ометале а понекад и јако успоравале кретање моторизованих колона.

На пракси се показало да руковођење саобраћајном службом и њена контрола треба да буду у првом реду дужност начелника штаба и његовог помоћника за оперативне послове, јер је само командант

уствари одговоран ако му због слабо организоване службе саобраћаја потчињене јединице задоцњавају и неблаговремено стижу у полазне рејоне за напад, чиме би, свакако, и почетак напада могао бити доведен у питање. Зато је природно да сваки командант повери руковођење службом саобраћаја у одговорној зони, а нарочито у периоду прегрупације јединица и поседања полазног положаја, свом најближем сараднику, начелнику штаба, и да се сам непрекидно обавештава о току кретања потчињених јединица. Начелник штаба ће за непосредно руковођење саобраћајном службом употребити своје оперативне органе. Оперативни органи ће за руковођење покретима у позадинској зони своје јединице користити позадинске органе и координирати ток покрета јединица нарочито при прелазима из позадинске у борбену зону и обратно. Редовно снабдевање јединица има за последицу такорећи сталан прелаз снабдевачких колона из позадинске у борбену зону и обратно, и оне увек ометају покрете борбених ешелона, ако на датим релацијама није регулисано време њихових покрета у одласку и повратку.

Управљање покретима треба вршити у оквиру одређених граница зоне покрета, по регулативним линијама и осама, односно правцима покрета. Тако, на пример, када се корпус креће ради поседања полазног положаја, тада командант корпуса треба да одреди дивизијама правце покрета, односно зоне марша (десну и леву границу) и да прецизира тактичке линије које смеју прећи чела главнина колона тачно у одређено време (регулативне линије). У оквиру одређене зоне напада сваке дивизије одвијају се борбена дејства потчињених јединица, а у вези с тим и њихови покрети. Нормално је да одређене зоне напада, односно правци напада претстављају основне елементе за управљање саобраћајем потчињених јединица, па према тој и да свака команда руководи и регулише саобраћај у својој нападној зони. Пошто границе зоне напада деле зону за управљање саобраћајем само по фронту, треба прецизирати линију до које ће потчињена команда управљати саобраћајем и од које ће почети да управља саобраћајем претпостављена команда.

На једној вежби десило се да су на истим путевима и раскрсницама били постављени саобраћајни органи корпуса и дивизија, а да није била извршена подела зоне саобраћаја по дубини, односно додељивање комуникација појединим јединицама. Због тога је дошло до двојног управљања, што је имало за последицу да саобраћајни органи нису били довољно искоришћени. На тој вежби било је и тежих случајева: због тога што зоне за регулисање саобраћаја нису биле подељене по дубини, десило се да су поједини путеви, који су се налазили у одређеној зони једне дивизије, једновремено служили и за покрет делова друге дивизије, тако да су се различите колоне или делови корпусног и дивизиског борбеног поретка на истим путевима укрштали. Очигледно је да је до тога долазило зато што тим покретима није руководила иста команда, а то је условило да су поједине колоне задоцњавале чак и по више часова.

Сада се поставља питање: како треба управљати и регулисати покрете оних делова борбеног поретка претпостављене команде, који ради борбене употребе морају да прођу кроз саобраћајну зону потчињене команде? Тако, на пример, неки елементи борбеног поретка корпуса (КАГ, КПТР, КПОЗ и сл.) морају проћи кроз дивизиску саобраћајну зону када треба да поседну ватрене, односно полазне положаје. Такви случајеви су редовни на правцу главног удара претпостављене команде. Ово питање може се, по мом мишљењу, решити на тај начин што ће претпостављена команда за себе задржати управљање саобраћајем на једној комуникацији по читавој дубини — до полазног положаја — да би могла успешно пребацити своје делове. У том случају, потчињена команда, која управља саобраћајем у зони кроз коју пролази одговарајућа комуникација, добила би од претпостављене команде слободно време за коришћење поменуте комуникације на основу својих захтева.

Планирање покрета је основ на који треба да се ослања саобраћајна служба. Железнице могу послужити за пример како се правилним планирањем може успешно одвијати јако учестани саобраћај на истој пруги. Графикони кретања су документи по којима се извршава и контролише покрет. Постоји, међутим, схватање да је графикон кретања непотребан документ, који може да замени кратко обавештење или маршевска заповест. Са овим бисмо се могли сложити једино под условом да један пут користи само једна јединица, што је веома редак случај за зоне о којима је напред говорено. На једној се вежби десило да су били израђени графикони кретања по јединицама, а не по путевима, тако да су две велике јединице које су се кретале по истом путу биле претпостављене на два графикана. Такве графиконе није било могуће правилно искористити, те се десило да оперативни органи уствари и нису имали потпуне графиконе за све путеве у својој зони по којима су се вршили покрети. Поред тога, они нису уносили у своје графиконе новопријављене покрете, нити их усклађивали са онима који су већ били пријављени. Исто тако, они нису одобрене изводе покрета за јединице које су требале да маршују благовремено враћали јединици, нити су са изводима упознавали саобраћајне извршне органе на релацијама, на којима су се вршили покрети. Због свега напред изнетог није било могуће успешно руководити ни контролисати маршевање јединица.

Постоји мишљење да је графикон неопходан документ за довођење јединица на полазне положаје, за маршевање уопште и покрет позадинских делова, али да није подесан за динамику боја, чијој суштини не одговара један такав унапред састављен план покрета.

Графикон временски регулише покрете колона на једној комуникацији, а у динамици боја, која се одвија у условима противдејства непријатеља, немогуће је предвидети у час и минут покрете делова сопственог борбеног поретка. У току динамике боја, нарочито после почетних успеха, када се први ешелон пешадије удаљи од полазног положаја, покрети јединица постају све чешћи: врше се премештања артиљериских група на нове ватрене положаје, ПТР прате покретом

борбени поредак, крећу се унапред опште и тенковске резерве (односно други ешелони). При томе се моторизовани делови колоне стичу на релативно ретке комуникације, чија оптерећеност смањује темпо напада. Зато смо и наишли на једној вежби после првих часова напада на овакве призоре: моторизоване ПТР су најашиле на делове ПАГ-ова, а други ешелони су обилазили дуж пута моторизацију која је на њему стајала укочена. Иако је тачно да се још у току припреме и организације боја не може унапред саставити графикон за динамику, исто је тако тачна и поставка да без регулисања покрета по времену у току динамике није могуће њиме успешно управљати и да, према томе, ипак треба да постоји неки план и графикон. По моме мишљењу, могао би се у току припреме и организације боја унапред састављати план покрета по коме би се управљало у току динамике с тим што би се тај план у току саме динамике допуњавао графиконом на основу података из тога плана и потреба тренутне тактичке ситуације. План покрета би био у виду табеле и садржавао би правце покрета елемената борбеног поретка када пешадија избије на одређене линије. Доњи образац показује један такав план покрета.

План покрета у току напада . . . пд.

Тактичко време (када пешадија избије на линију)	На правцу друм с. Градачац — с. Врбовско	На правцу друм Адашевац — Владимировац	Итд.
к 158 — с. Петрушевац — Жабари	1) ПТР—14 пп (300 м): Кошутин — Паланка; 2) 1/14 ап из ПАГ—9 (600 м): к 192 — Паланка; 3) 2/14 ап из ПАГ—9 (600 м): к 102 — Паланка	1) ПТР—20 пп (300 м) к 160 — Дубровци	
к 220—с. Топаловци — Зеленовац	1) ПТР—20 пд (800 м): к 225 Средиште; 2) 3/14 ап из ПАГ—9 (600 м): к 192 — Паланка; 3) ПТР—3 к (2200 м): Кошутин — Голубовац	2) 1/2 ап итд.	

Као што се из обрасца види, план даје податке реда хитности покрета елемената борбеног поретка који се крећу истим правцем, па било да су из састава пукова, дивизија или корпуса. У току динамике боја би се на основу овога плана благовремено допуњавао графикон одређеног пута. Према часу завршетка покрета првоодређене јединице, одређивао би се и час почетка покрета следеће јединице.¹⁾ Ако би

¹⁾ На основу података из плана (дубине колоне и места одакле и докле треба да се креће) одмах би се попунио графикон и према њему би се регулисао покрет јединица.

противдејства непријатеља имала за последицу спорије напредовање пешадије и захтевала неопходност покрета неког од елемената борбеног поретка (што није било предвиђено по плану) исти би се покренуо унапред по командантовом наређењу у складу са графиконом с обзиром на то да ли је комуникација слободна, како се не би десило најакхивање јединица. Ако би ситуација налагала безуслован покрет, у случају да је комуникација већ заузета, онда би се извршило склањање претходне јединице са те комуникације, не чекајући да се пролаз ослободи. Саопштавање одобрења оваквих покрета вршило би се преко веза командовања.

Свака јединица, која управља покретом у одређеној зони, израђивала би општи план покрета, а за сваку комуникацију још и посебан графикон. У зони главног удара претпостављене команде (на пример, корпуса), иста би вршила управљање покретом и примала пријаве саобраћаја за елементе борбеног поретка потчињене јединице (на пример, дивизије).

О овим пријавама покрета на вежбама се обично не води довољно рачуна. Тако су на једној вежби оперативним органима корпуса на путу А—Б били пријављени покрети једног ПАА дивизиона и једне аутоколоне за снабдевање, али органи везе и инжињерије корпуса нису били пријавили покрете батаљона за везу, односно пионирског батаљона на том истом путу. Зато се у току ноћи и десило да су батаљон за везу и пионирски батаљон отпочели покрет непријављени. А да би незгода била већа, они су се кретали у супротним правцима. Све поменуте јединице биле су моторизоване. При наиласку ПАА дивизиона, на путу А—Б, оспособљеном само за једносмерни саобраћај, десило се застој који је трајао 3 часа, тако да су све поменуте јединице задоцниле у извршењу својих задатака. До горњег задоцњења не би уопште дошло да су саобраћајни органи на наведеном путу правилно радили и да су забранили покрет непријављеним јединицама.

Органи саобраћајне службе треба уствари да буду извршни органи и да — као на железници шефови железничких станица — пропуштају одговарајуће јединице на одобреним релацијама. Није довољно само ако је кретање додељеним путевима тачно планирано и ако је правилно решено питање руковођења покретом тим путевима. Често се дешава да долази до застоја и гомилања на раскрсницама и при тачно планираним укрштањима, и то услед прераног доласка или закашњења једне од колона или због њихових неправилних поступака. У току боја, приликом покрета јединица унапред или уназад, често треба дати приоритет пролаза на раскрсницама баш оним јединицама које треба прве да ступе у борбу. Решења по овим хитним случајевима треба да доносе команданти претпостављених јединица преко органа саобраћајне службе. Зато би саобраћајни органи на раскрсницама требали да преко оперативних органа буду у вези са командом јединице у чијој зони раде, те да могу добити наређење за поступке у критичним случајевима.

Сматрам да је веза органа саобраћајне службе са командама јединица у чијим зонама регулишу саобраћај још увек слаба и да више не одговара савременим захтевима. Осим тога, често се дешава да се одређују и на важније раскрснице недовољно ауторитативни органи — војници, који нису у стању да регулишу кретање на основу постојећих графикана, односно наређења. Последице таквог рада најбоље се виде из раније наведених примера са поменуте вежбе. Војник који је на тој вежби регулисао покрет на релацији А—Б пропустио је на раскрсници Ц пионирски батаљон у правцу А иако није био најављен. Када се поменута колона већ увелико издужила, наишла је из правца А пријављена колона СПАА дивизиона. Ова колона није стала на знак саобраћајног органа, већ је наставила пут у правцу Б, усусрет пионирском батаљону. Пут А—Б је био сеоски, неспособљен за дво-страни саобраћај, због кише клизав, те се мимоилажење између камиона и топова тих колона вршило споро и уз велико напрезање управљача возила. Изненада се један камион са топом оклизнуо у јарак због чега је наступило гомилање, те је око 90 возила најашило једно на друго. Позади пионирског батаљона кретала се такође непријављена колона батаљона за везу. Његов командант тражио је у овој општој гужви приоритет пролаза због свог задатка, и не поштујући наређења саобраћајних органа наредио да прво поједина моторна возила, а потом и кола са коњском запрегом, обилазе заглављена возила не би ли се некако пробила унапред. Тиме су само повећавали гужву и сами се заглављивали у блато. За отклањање целог овог застоја било је потребно око 3 часа. На основу изнетог може се закључити да је за правилно одвијање саобраћаја потребно да извршни органи саобраћајне службе буду довољно ауторитативни, и да се по могућству на важне раскрснице постављају официри, односно подофицири. У Америчкој армији ово је питање решено на тај начин што службу регулисања саобраћаја врше војно-полициске јединице, које за свако непоштовање прописа лишавају слободе одговорна лица и предају их војном или преком суду.

За успешно отправљање саобраћајне службе неопходно је да веза буде што боље организована. На једној вежби између команде јединице и саобраћајних органа постојала је само курирска веза и то је имало за последицу разне незгоде и неправилности, јер наређења о пријавама маршевања нису могла бити благовремено саопштавана саобраћајним извршним органима који су регулисали промет. Тако је, на пример, дан пре прегрупације снага командир саобраћајне јединице, која је регулисала покрет, позват у штаб код оперативних органа да би се упознао са променом рејона рада његове јединице и са онда стиглим и одобреним пријавама кретања јединица на комуникацијама у том рејону. После подне истога дана овај командир позват је опет у штаб (удаљен око 5 км) да му се саопште неке новоодобрене пријаве кретања, а увече, због накнадне измене у графикану кретања, штаб је поново затражио једног официра из поменуте јединице ради саопштавања нових промена. Пошто у овој јединици није било другог официра на лицу, то је и по трећи пут

командир у току истог дана одлазио у штаб, и то два пута пешке. Због тога се ни промене кретања нису могле благовремено саопштити саобраћајним станицама, тако да је регулисање саобраћаја вршено више-мање формално. Као што се види из наведеног примера, команде као управни органи имају врло честе додире у међусобном општењу са извршним органима — саобраћајним јединицама за регулисање покрета. Искуство је показало да је неопходно одржавати међу њима не само жичне већ и радиовезе. У појединим борбеним ситуацијама — на пример у нападу на критичним тачкама струјања саобраћаја — десиће се да у току динамике боја треба дати приоритет пролаза некој јединици (на пример, ППТР у случају дејства непријатељских тенкова). Зато је корисно да ради целисходних одлука у сличним ситуацијама постоје директне радио или телефонске везе између команди јединица и важних раскрсница, прелаза преко река, итд. У току Другог светског рата често се дешавало да су оперативни органи у критичним моментима борбе лично регулисали покрет на важним раскрсницама и на тај начин је команда непосредно контролисала и утицала на покрете потчињених јединица и делова борбених поредака.

Из свега досада изнетог види се да је ради отклањања неких недостатака у функционисању саобраћаја и саобраћајне службе потребно у првом реду регулисати руковођење овом службом, а затим правилно ускладити односе између управних и извршних органа ових служби, што долази нарочито до изражаја у борбеној зони.

U VOJNOIZDAVAČKOM ZAVODU „VOJNO DELO“ MOGU SE NABAVITI

„ORGANIZACIJA I RAD POZADINE RATNIH JEDINICA“

RAD GRUPE NASTAVNIKA VVA JNA

I

„ARTILJERIJA U SAVREMENOM BOJU“

RAD GRUPE NASTAVNIKA VVA JNA

Ove knjige mogu dobro poslužiti naročito onim oficirima koji se pripremaju za ispite, jer su u njima obrađene sve teze koje je program postavio.