

ЗНАЧАЈ ВОЈНОГ САОБРАЋАЈА И ЊЕГОВА ОРГАНИЗАЦИЈА

Данас се често говори да „од саобраћаја зависи победа“, а још је и Наполеон рекао: „Ноге мојих војника добиле су битке и победе“. И заиста, проучавањем многих примера и операција из Првог и Другог светског рата¹⁾, као и околности под којима су те операције извођене у припремном и решавајућем периоду, може се доћи до закључка да је саобраћај имао огромну улогу у извојевању победе, односно у губитку битке, и да ће он, с обзиром на данашња техничка достигнућа, и у будућности имати можда још већи значај. Другим речима, саобраћај се мора организовати и припремити за евентуални будући рат ако се жели да се постигне успех. Зато ћу у овом чланку, на основу искустава из Другог светског рата, укратко изнети своје мишљење о важности, основној организацији и кадровима војног саобраћаја²⁾ за време рата.

Немачка одлука о окупацији Норвешке 1940 године остала би само неостварена замисао да немачка флота, упркос британског господства на мору, није успела да брзо пренесе немачке војне јединице у Осло, Ставангер, Берген и Нарвик. Исто тако, и успех немачког пробоја савезничког фронта 1940 године на правцу Седан — према немачким изворима — зависио је само од саобраћаја. Наиме, слабе, тешке и малобројне комуникације у пределу Ардена биле су једина слаба тачка немачког оперативског плана, тако да је лако могло доћи да застоја и нагомилавања јединица и возила, а тиме и до компромитовања припремљених муњевитих операција још у периоду подилажења, као и у току избијања на р. Мезу. Тиме би се компромитовало и изненађење — тај основни услов за остварење оперативског плана.

¹⁾ Војни саобраћај, нарочито у Другом светском рату, достигао је огромне размере како по тонажи материјала, тако и по дужини пређеног пута. За једног борца на Западу требало је шест пута више материјала но у Првом светском рату, док су једномесечне потребе хране и одеће за армију од милион војника износиле око 85.000 тона или тонажа 8.500 вагона, односно 28.333 теретна аутомобила од 3 тоне. За америчке снаге (око 2.000.000 војника) у Првом светском рату превезено је Европу 8.346.342, а у Другом светском рату (за 2.821.000 војника) 47.641.822 тоне разног материјала.

²⁾ Под изразом „саобраћај“ у овом случају подразумевам кретање и транспорт јединица, транспорт животних и борбених потреба и осталог материјала, кретање преносних средстава, планирање и обезбеђење напред наведеног и, најзад, оперативно коришћење и управљање саобраћајем.

Међутим, благодаречи саобраћајним органима који су успешно обавили добијени задатак убрзо је дошло да капитулације Холандије, Белгије и Француске и познатих догађаја код Денкерка³⁾.

Многи војни писци сматрају да је недовољан, нередован и неситуран саобраћај био један од најважнијих узрока немачког пораза 1941 године у Русији. Наиме, капацитет руских железничких пруга у том временском периоду није се могао користити у потпуности, јер се њихова преправка на европски колосек и припрема потребног возног парка нису могле извршити толико брзо колико је то захтевао брзи темпо немачких операција. Због тога је снабдевање милионске немачке војске на читавој дужини руске територије углавном вршено аутоколонема, тако да је и дотур из позадине по избијању немачких армија у висину Смоленска опао за око 30%. Ово се нарочито негативно одразило на снабдевање муницијом и погонским горивом, док су животне потребе углавном набављане на самом земљишту, тј. из месних средстава. Немци су од оних малобројних комуникација, које су им стајале на расположењу, додељивали најбоље оклопним и моторизованим јединицама, следеће по квалитету аутоколонема, а најслабије пешадиским корпусима или дивизијама, тако да пешадиске јединице нису могле на време да стижу тенкове, а сами тенкови су често морали да их сачекују и губе драгоцено време. Због тога је знатно опала „брзина операција“ — тај основни услов „муњевитог рата“. У току јесењег блатног периода готово сва немачка моторизација се заглибила и остала такорећи непокретна, тако да је и људство аутоколонема које су носиле животне и борбене потребе снабдевано из ваздуха. Тенкови су прелазили једва 1 км на сат, и то када су имали погонско гориво. Тако се, на пример, од 25 аутомобила гусеничара, које је једна оклопна дивизија била упутила у позадину по погонско гориво, вратило само 4, јер су се остали заглибили у блату. То је била такозвана „пужевска офанзива“ — како су је сами Немци назвали. У своме писму Мусолинију од 26 октобра 1941 године, Хитлер каже: „Опкољавање Москве се наставља, клима и терен претстављају препреке за развијање маневра. На југу није главна тешкоћа непријатељ, већ комуникације и време“⁴⁾. А када је у новембру и децембру 1941 године пао снег и температура спала до 50° испод нуле, немачки саобраћај је дошао у пуну кризу, тако да је то, по мишљењу немачких генерала, умногоме допринело њиховом неуспеху приликом последњег напада на Москву.

После искрцавања Савезника, 9 септембра 1944 године, код Салерна, Немци нису могли искористити кризу искрцаних трупа и бацити их у море због тога што две немачке оклопне дивизије нису могле стићи на бојиште, иако су биле у непосредној близини, само зато што нису имале погонског горива. А нису га имале вероватно

³⁾ Не треба заборавити да је баш у овим догађајима саобраћај (нарочито поморски) одиграо велику улогу, нарочито у евакуацији британских и делова савезничких трупа.

⁴⁾ Тајни архив грофа Ђана, стр. 481.

зато што су бензинске цистерне приликом транспорта из Румуније преко Југославије биле уништене од стране јединица Народноослободилачке војске и партизанских одреда.

Исто тако, у току читавог Другог светског рата вођена је на Атлантику непоштедна борба бродовима, подморницама и авијацијом. Силе Осовине тежиле су да на сваки начин онемогуће и спрече саобраћај Савезницима, а Савезници да га одрже. Колико је та борба била огорчена види се по њеним резултатима — с једне стране потопљени милиони БРТ савезничког бродовља, а с друге 749 уништених немачких подморница (од укупно 1.160 колико су их имали). Та борба је била потпуно разумљива, јер се једино уредним и снажним саобраћајем преко Атлантика могла обезбедити успешна борба Савезника против Немачке, Италије и Јапана. И заиста, тек онда када су осигурали свој саобраћај, Савезници су се искрцали у Северној Африци, Сицилији и Нормандији. С друге стране, савезничка офанзива против Немачке у октобру 1944 године застала је због тешкоћа у снабдевању, које су настале услед ограниченог саобраћаја преко Канала и других саобраћајних линија савезничких армија.

Колико је обезбеђење саобраћаја важно у рату види се и по томе што су Британци и Совјети ушли у Иран још 1941 године, поред осталог, са циљем да обезбеде саобраћај „трансиранском“ железничком пругом (Персиски Залив — Каспско Море), која је била потребна нарочито за снабдевање СССР-а. Исто тако су познате борбе за мурманску железничку пругу (Мурманск—Лењинград), и за бурманску цесту којом се вршио једини саобраћај са окруженом Кином. Обојстрана могућност извођења операција у Северној Африци зависила је углавном од саобраћаја.

У току Народноослободилачког рата наше јединице су успешним нападима на комуникације знатно отежавале, а често и привремено онемогућавале осовински саобраћај преко југословенске територије. Оне су у тим борбама уништиле или оштетиле: 90 тунела, 830 железничких станица, 1.077 железничких и 2.148 друмских мостова, 1.918 железничких локомотива и 19.759 железничких вагона⁵⁾. Поред осталог, окупатор је и због тога био принуђен да у току читавог рата држи јаке снаге у Југославији, али је и поред тога у критичним фазама борбе у Северној Африци и Јужној Италији Немцима недостајало погонско гориво за тенкове и моторизацију. Колико је саобраћај важан види се и по томе што је и битка на Неретви, поред осталог, вођена све дотле док није обезбеђен пренос рањеника. Наше јединице су се и у другим приликама морале борити за саобраћај, као на пример, за омогућавање преноса жита из Славоније у Банију, итд. С друге стране, и поред све храбрости посаде и умешности командног кадра, тенкови наше IV армије били би у извесним ситуацијама само мртво гвожђе да им није увек обезбеђивано погонско гориво. Зато се у току

⁵⁾ Ратни напори Југославије 1941—45 година, стр. 5, издање Војноисториског института ЈНА.

офанзиве ка Трсту бензин за њих пребацивао из Книна у Грачац, на Вратник, у Сењ, Цриквеницу и Матуље. Можда изгледа невероватно, али је истинито да је брзина нашег продора у Трст, поред осталог, углавном зависила од тога да ли ће се обезбедити потребна количина бензина за наше тенкове. Због тога је било правилно што је трупама најпре дотуран бензин, затим муниција и напослетку храна.

Пошто су се уверили да бомбардовањем немачке ратне индустрије неће моћи осетно смањити њен ратни потенцијал у односу на 1940 годину (он је уствари био смањен за 30% од планираног⁶⁾, Савезници су пре искрцавања на Сицилију и у Јужној Италији још у мају 1943 године почели нападати осовински саобраћај. Напад на немачки саобраћај постајао је све јачи и јачи, нарочито у току три месеца пре искрцавања 1944 године у Нормандији, тако да је врхунац интензитета достигнут 22 фебруара 1945 године. Тога дана су Савезници са 9.000 авиона, у дводневној акцији „Кларион“ против немачког железничког саобраћаја, порушили или онеспособили 3.428 км железничке пруге, 14 тунела, 2.395 железничких пропуста и мостова, 10.111 локомотива, 112.281 теретних и 16.425 путничких вагона⁷⁾. Због тога је немачки железнички и остали саобраћај спао за 90%, њихове творнице су остале без сировина, а појачања у људству и ратном материјалу нису могла на време или никако стизати на фронт.

На основу искустава из прошлога рата данас многи војни писци сматрају да ће стратеско ваздухопловство у будућем рату првенствено нападати саобраћајну мрежу противника. Они то поткрепљују чињеницом што је ваздухопловство снага Уједињених нација у Кореји знатно отежавало употребу теретних аутомобила кинеских и северно-корејских трупа, тако да је то више пута онемогућавало извођење планираних операција. Међутим, покушај Француза код Дијен Бијен Фуа да ваздушним нападима на вијетминске комуникације потпомогну одбрану ове тврђаве није успео, јер су овде победили кули и рикше.

Као што се види, саобраћај у Другом светском рату имао је огроман значај, па нема никаквог разлога да се сматра да ће његова важност у будуће макар и у најмањој мери опати. Напротив, могло би се пре тврдити да ће његов значај све више расти, и то упоредо са порастом борбених ефектива и материјалних средстава, са повећањем замаха и темпа операција и потребом за савлађивањем далеко већих територијалних удаљености. У сваком случају, успешно извођење неке предузете операције умногоме ће зависити од тога како је решено питање саобраћаја не само у припремном периоду, већ и у самом њеном току. Не треба губити из вида да савремене армије непрестано појачавају своју авијацију, моторизацију и осталу ратну технику и

⁶⁾ То се најбоље види по томе што је у Немачкој производња авиона и тенкова расла из године у годину. Тако је 1940 године произведено 10.200 авиона и 1.500 тенкова, 1941 године 11.000 авиона и 3.800 тенкова, 1942 године 14.200 авиона и 6.300 тенкова, 1943 године 25.000 авиона и 12.100 тенкова и 1944 године 39.000 авиона и 19.000 тенкова.

⁷⁾ Walter Görllitz, Der Zweite Weltkrieg (1939—45), II свеска, стр. 519.

да то неизбежно изазива све већу потрошњу погонског горива и муниције⁸⁾).

Да би саобраћај одговорио својој намени у случају рата неопходно је да се изврши што целисходнија организација не само војног, већ и читавог саобраћаја сваке земље. Ово тим пре што он треба да обезбеди не само разноврсне потребе војске, већ и потребе становништва и ратне индустрије. У овом чланку нећу износити организацију саобраћаја у целини, јер је то посебна тема, већ ћу се више задржати на чисто војном саобраћају који ће свакако бити уклопљен у општи државни саобраћај и већином обављан помоћу њега.

С обзиром на природу послова и услове под којима се обавља служба војног саобраћаја, по моме мишљењу, њена основна организација треба да обезбеди три одвојене групе саобраћајних органа и јединица, са посебним пословима и надлежностима, и то:

— јединице за пренос свих врста средстава за живот и борбу као и за транспорт оперативних јединица;

— јединице и органе који ће обезбеђивати и омогућавати не само успешну употребу јединица за пренос, већ и покрете осталих оперативних јединица, и

— органе за оперативно, техничко и материјално планирање, коришћење и руковођење саобраћајем.

Јединице за пренос, почев од носачких колона и колона са сточним преносом и вучом, преко разних моторизованих колона до транспортне авијације на клипни и млазни погон, служе за обављање веома разноврсног саобраћаја — на копну, морима, језерима, рекама и у ваздуху. Оне се из разумљивих разлога организују и формирају у потребном броју и према њиховој специјалној намени тек у време пред избијање и у току самога рата. Пошто мирнодопска саобраћајна средства извесне државе не могу бити довољна за организацију и формацију ратних саобраћајних јединица, неопходно је да се још за време мира обезбеде извесне ратне резерве саобраћајних средстава, без обзира на то што је то веома скупо и неекономично. Иако ће се у саставу борачких јединица налазити одговарајућа количина саобраћајних средстава за интерну употребу, ипак је неопходно да се на војишној и позадној просторији организују и формирају саобраћајне колоне јаке преносне моћи које би стајале под непосредним руководством највишег органа саобраћајне службе. Овај орган би се старао не само о исправности преносних средстава, већ и о њиховој способности да у потпуности и на време могу вршити пренос најразличитијег материјала према добијеним наређењима. Организација и формација ових

⁸⁾ Тај пораст материјала за транспорт види се из ових примера: док је тродневна резерва америчке ловачке групе са клипним моторима износила 1,500.000 литара бензина, дотле је резерва за исто такву групу са млазним поконом износила 5,500.000 литара погонског горива. Или, док су Американци у Првом светском рату за потребе своје војске у Европи превезли преко Атлантика 165.000 тона, они су у Другом светском рату превезли 7,108.718 тона нафтиних производа (тј. 1 : 43). Или, док је борбени комплет америчке бомбардерске авијације у Европи за време Другог светског рата износио 14.776 тона, дотле је у Првом светском рату досигао само 31 тону, итд.

јединица мора се благовремено простудирати и остварити како се у најнезгоднијем моменту не би појавили недостаци који се не би могли тако лако и брзо отклонити. И не само то, овај проблем се мора непрекидно анализирати и доносити одговарајућа решења, јер на први поглед и безначајне промене у организацији и формацији оперативних јединица или неки други технички детаљи могу имати огроман утицај за успешан рад саобраћајних јединица. Колико незгодних последица може имати недовољна припремљеност у овом погледу може послужити случај Немаца који за рат против СССР-а 1941 године нису предвидели и припремили довољно транспортне авијације и резервних аутомобила и возила са гусеницама. Због тога није чудо што су у најкритичнијем периоду у октобру 1941 године морали да снабдевају ваздушним путем чак и људство својих аутоколона које су се биле заглибиле у блату, само зато што нису имале возила са ланцима и гусеницама. У случају застоја и неупотребљивости свеопштег државног саобраћаја, војне саобраћајне јединице, поред свог нормалног задатка, могу се употребити и за снабдевање становништва храном и творница потребним сировинама, за евакуацију, итд.

Јединице и органи за обезбеђење преноса имали би основни задатак да се старају о непрекидној исправности и употребљивости комуникација свих врста и објеката на њима, затим о уредном снабдевању погонским горивом и осталим средствима преносних јединица и органа приликом њиховог пролаза кроз унапред одређена места, о оправци и замени делова преносних средстава, о дисциплини саобраћаја и непосредном обезбеђењу саобраћајних објеката (укључујући и ПТТ везе) од свих могућих врста непријатељског дејства са земље и из ваздуха.

Пошто ће саобраћајни систем и у будућем рату свакако бити један од главних циљева непријатељског дејства, нарочито из ваздуха, неминовно је да се за хитну оправку порушених саобраћајних линија и објеката и поново успостављање саобраћаја унапред обезбеди потребна стручна територијална радна снага и материјал, као и војне техничке и саобраћајне јединице⁹⁾. Не буде ли тога, саобраћај ће бити укочен, а последице недогледне. Нарочита дужност ових саобраћајних органа биће снабдевање аутоколона погонским горивом, и чувања истог у подземним цистернама и слагалиштима. Како ће наведене јединице и органи бити уклопљени у општу организацију војишне и позадинске просторије ствар је засебне студије.

⁹⁾ После првог савезничког ваздушног напада на Босански Брод, нарочито на железничку станицу, изгледало је да ће ова станица — на којој је због веома великог броја погодака било набацано и по три вагона један на други — бити неупотребљива за више месеци. Међутим, једна добро извежбана немачка железничка пионирска чета је успела да је оспособи за саобраћај у року од два дана. Исто тако, када су Савезници 8 августа 1944 године дејством из ваздуха порушили железнички и колски мост преко Саве између Босанског и Славонског Брода, немачки понтонири су у року од 12 часова подигли понтонски мост и обезбедили саобраћај преко Саве. Тада су се пионирске и понтонирске јединице са потребним материјалом налазиле у саставу немачког саобраћајног штаба у Славонском Броду.

Органи за оперативно, техничко и материјално планирање и коришћење и руковођење саобраћајем имали би задатак да учествују не само у планирању и разradi саобраћајних планова за потребе ратног плана, већ и за потребе разних операција у току рата. Они би учествовали и у изради заповести са свима потребним табелама и графикама за извршење планираног саобраћаја, као и у управљању саобраћајем у току концентрације, затим у припремном периоду и у току извођења самих операција, нарочито при дотуру животних и борбених средстава, итд.

Да би се напред наведени послови могли успешно и на време одвијати у духу оперативне замисли и постојеће ситуације неминовно је потребно да ови органи буду саставни део оперативног штаба. Другим речима, данас оперативац не треба такорећи ништа да планира без саобраћајца, и обратно; они морају присно сарађивати један са другим, при чему водећа улога припада оперативном органу. Тако, например, саобраћајни орган би предлагао мере за шире оперативно осигурање саобраћаја и комуникација, а оперативни орган би одлучивао које ће се мере стварно предузимати¹⁰⁾.

И о попуни *способним и стручним кадром* за руковођење војним саобраћајем морају се благовремено предузимати озбиљне мере, тим пре што активни састав неће ни приближно моћи да задовољи многобројне потребе. Зато резервни састав, који ће стварно бити у огромној већини, треба да добије стручно образовање још за време мира у нижим, средњим и вишим саобраћајним школама и да се у свакодневnoj пракси на радним местима непрестано вежба, оспособљава и усавршава у свима видовима саобраћајне службе. Али, ни то није довољно, већ се и у време мира морају организовати разне војне вежбе, курсеви и предавања да би се и резервни кадар могао упознати са дужностима које су им намењене по ратном распореду. Ови кадрови би углавном служили за поуну руководећих кадровских формацијских места у јединицама за пренос и у органима који би се старали о успешној употреби ових јединица, док би се органи за оперативно, техничко и материјално планирање и коришћење и руковођење саобраћајем претежно и првенствено попуњавали из активног састава. Ови последњи, по моме мишљењу, треба да располажу највишом војном и саобраћајном стручном спремом, тим пре што од њиховог рада увелико зависи исход операција, па чак и рата.

Организациску структуру војног саобраћаја и питање кадрова треба решавати не само на основу студија и анализе операција у прошлом рату, већ и на основу постојећих прилика и околности, па чак и оних које се могу претпоставити, како би се саобраћај стално прилагођавао и одговарао новој ситуацији.

¹⁰⁾ Када се, у априлу 1944 године, после заузећа Оточца, показало да су саобраћајна средства Команде позадине наше IV армије била недовољна за обезбеђење дотура потреба јединицама на фронту, Команда армије је добила 40 камиона од Обласног одбора Далмације, тако да је тај саобраћајни проблем решен у року од једнога дана, јер су се на окупу налазили и оперативни и саобраћајни органи штаба.