

Генерал-потпуковник **БРАНКО ОБРАДОВИЋ**

## **КРЕТАЊЕ И СИСТЕМ КОНТРОЛЕ САОБРАЋАЈА**

Кретање на ратишту и војишту треба тако организовати и извршити да јединице стигну на предвиђено место и у одређено време, јер од тога у великој мери зависи извршење борбених и осталих задатака. Међутим, није редак случај, нарочито за време мирнодопских вежби, да се кретање занемарује или по важности ставља иза осталих тактичких радњи, иако то често може имати лоших последица. Богата искуства из Другог светског рата и ратова у Кореји и Индокини потврдила су важност кретања и уједно указала на потребу да се — с обзиром на новине у техници и тактици — измене устаљени поступци у вези са организацијом и извршењем самог кретања. У том погледу пружају обилна искуства и неке веће тактичке послератне вежбе, па и јесењи маневар наше Армије у 1953 години, те ћу у даљем излагању своје мишљење углавном базирати на искуствима са овог маневра.

Ако на успех кретања утичу: борбена ситуација, време (као простор и као атмосферска појава), карактер земљишта, степен покретљивости јединице, итд., онда сви ти чиниоци посредно утичу и на извршење задатака јединица по завршеном кретању. Искуство је показало да успех кретања у извесној мери зависи и од тога да ли се кретање изводи у току самог рата или у његовој почетној фази (у периоду мобилизације и концентрације). Природно је да у првим данима сукоба обично долазе до изражаја недовољна увежбаност или непотпуна обученост јединица, њихова неподесна опрема, недовољна кондиција за кретање, итд., као и евентуална изненадна и неочекивана дејства нападача, тако да су и кретања у том периоду највише осетљива.

Занемаривање појединих од наведених утицајних чинилаца на извршење кретања у рату доводило је у питање не само даљу акцију дотичне јединице већ и осталих јединица чије је дејство било повезано са њом општим планом боја, па чак и неких јединица које нису биле ангажоване у извршењу истог задатка. То се могло догодити, на пример, због непредвиђеног укрштања на комуникацијама или изненадне заузетости комуникације, затим због неблагоприятног коришћења одређене комуникације, и т.сл.

На успех кретања свакако има утицаја и то да ли је штаб извршио правилну организацију кретања према захтевима конкретне ситуације и у духу наређења (директиве) претпостављене команде. Квалитет саме организације кретања зависи од тога у којој је мери

штаб успео да сазна ситуацију код непријатеља и стварно стање и могућности својих јединица (да би могао предузети потребне мере за довођење у исправност опреме), затим стање комуникација (да би се узеле у обзир мере за савлађивање евентуалних препрека), метеоролошке услове, итд. Другим речима, од штаба се тражи да до пријема извршног наређења од претпостављеног среди све неопходне податке који се односе на кретање и да своје јединице потпуно припреми за извршење покрета и претстојећег задатка.

Иако је кретање као тактичка радња довољно обрађено у постојећим званичним правилима и извршена његова подела с обзиром на место и удаљеност непријатеља, на време трајања и брзину кретања, на доба дана и ноћи, ипак би га требало поделити и према томе да ли га врше целе јединице или мањи делови и поједина возила, односно да ли се ради о планским кретањима која подлежу контроли или о ванпланским или слободним кретањима. Тако би, на пример, *скупна кретања* обухватала све врсте кретања комплетних јединица (формациских или здружених) за које су тачно одређене комуникације, средства за превозење и време извршења кретања итд. према *општем плану кретања* оне команде (претпостављене, односно војно-територијалне) која организује све покрете на војишној или позадној просторији. Та би кретања такође била обухваћена *општим планом контроле саобраћаја*, било да је организује претпостављена или војно-територијална команда, било сама јединица која врши покрет својим сопственим средствима. Другим речима, такве јединице могле би користити додељене комуникације тачно у одређено време, пошто би их свако закашњавање или немар аутоматски „избили“ из плана кретања у који би се могле поново „убацити“ једино по одобрењу команде која је планирала кретање, и то само онда ако за то постоје услови. Природно је да и последице овакве немарности могу бити веома тешке.

Најзад, и сама скупна кретања требало би поделити према величини јединица које их врше и удаљености од непријатеља на: тактичка, оперативна и стратегиска, укључујући у њих и кретања позадинских органа (снабдевачка или евакуациона).

Под *тактичким кретањем* треба подразумевати сва кретања тактичких јединица на бојишту (тј. на удаљењу на коме се може очекивати дејство непријатељских сувоземних снага). Пошто се по завршетку оваквог кретања обично предвиђа борбена употреба јединице, потребно је да и распоред јединица за време кретања олакшава не само развој за борбу у духу добијеног задатка, него и целисходно дејство на случај сусрета са непријатељем. Ако би јединица располагала само једном комуникацијом, било би корисно да се она, при кретању у зони у којој се може очекивати скори судар, растерети свих за борбу непотребних елемената (радионица, материјала, итд.), како би била што покретљивија и спретнија за ступање у борбу, водећи при томе рачуна да се не доведе у питање борбена способност јединице за извршење задатка по завршеном кретању.

Пошто и за време *оперативних кретања* (која врше оперативне јединице у оперативној зони) постоји извесна вероватноћа да може доћи до сукоба, потребно је да се и она врше по начелима изнетим за тактичка кретања.

Под *стратегиским кретањем* треба подразумевати сва кретања већих (оперативних и стратегских) јединица ван вероватног и могућег дејства непријатељских сувоземних снага (ради њиховог довођења из дубине на фронт, и обратно, или пребацивања са једног фронта на други), као и остала кретања већих јединица у дубокој позадини.

У *кретања за снабдевање* која врше органи и јединице за снабдевање (било у органском или ванорганском саставу јединица или у саставу придатих и подржавајућих јединица), као и војнотериторијални органи за снабдевање, ради попуње и потхрањивања јединица и евакуације свега непотребног, могу се убројити и сва кретања, односно превозења ратних потреба од производних предузећа до снабдевачких органа трупа.

За *кретање мањих делова* (група људи — курира, старешина са пратњом и сл., као и возила) не треба ангажовати посебно време и посебне комуникације, јер се ови делови могу лако „уметнути“ у графиконе кретања по одлуци органа за контролу саобраћаја или се, по одлуци старешине јединице која се тим путем креће, прикључити појединим ешелонима, тим пре што њихово кретање не ремети плански покрет на једној комуникацији, и што се у случају потребе са ње могу лако „склонити“. Међутим, и код ове врсте кретања треба предвидети све мере потребне да се овим групама и појединцима олакша кретање и да се њиховим кретањем ни најмање не омета планско комуницирање, нарочито на комуникацијама са „тесним грлима“ (раскрснице, мостови, теснаци, уски усеци, итд.). Зато вође ових делова или појединих возила морају бити снабдевени маршрутом и документом о одобреном кретању и његовој хитности, јер органи за контролу саобраћаја треба да задржавају свакога ко нема ове документе.

Под *организацијом кретања*, која се начелно поверава оперативном органу (одељењу, отсеку) под личним руководством начелника штаба, треба подразумевати сав рад у штабу који се односи на доношење одлуке за кретање и разраду докумената за извршење самог кретања (плана кретања, шеме маршевског поретка и графикана кретања) и издавање наређења (заповести, директиве) за кретање. У припрему за кретање спадао би сав спољни, практични рад на довођењу јединица у готовост за кретање.

На основу плана кретања, у коме се обично предвиђа јединица која врши кретање, начин кретања, дужина колоне, одакле, докле и кад се врши кретање, издаје се наређење за припрему и извршење кретања (авизо, основно и допунска наређења), чија је садржина прописана званичним правилима. Међутим, план кретања треба да садржи више елемената него што је то предвиђено у правилима. У њему би, по моме мишљењу, требало изнети: циљ кретања, податке тактичко-оперативне ситуације, расположиве комуникације, дужину, трајање и брзину кретања и дефинитиван или начелан поступак јединице по

завршеном кретању. Исто тако, уместо устаљеног редоследа издавања наређења за кретање и њихове садржине требало би издавати једно *основно* и неколико *допунских* наређења којима би се регулисало све што је потребно за припрему и извршење кретања.

У *основном наређењу* за кретање требало би изнети:

— која ће се јединица кретати и којим комуникацијама, назначујући састав и јачину јединице и тачну маршруту, као и време у коме јој се комуникација ставља на расположење;

— да ли ће се и која јединица (може се означити и шифром) и у коме времену кретати у истом правцу испред или јој долазити у сусрет;

— просечну брзину кретања (да ли је иста на целој маршрути или ће се мењати због потребног усклађивања са кретањем других јединица, преласка раскрсница, итд.);

— тачке за укрштање на комуникацији и тачно време када их јединица мора прећи са назначењем права предности;

— дневна и ноћна отстојања у колони (чиме се одређује тачна дубина колоне у целини и омогућава одређивање места појединих јединица у колони у току кретања);

— начин обезбеђења јединице и њено маскирање у току кретања и на одморима;

— обележавање комуникације (сталним и посебним сигналимa) и преглед посебних сигнала;

— осветљавање за време кретања (да ли је и када дозвољено, коме и због чега);

— веза и споразумевање унутар колоне и са органима контроле саобраћаја.

Уз ово наређење треба приложити скицу маршруте и скицу са учртаним местима органа и јединица за контролу саобраћаја, као и пропуснице за легитимисање.

Као што се види, ово наређење обухвата основне податке за рад, сем податка о тачном времену извршења покрета, јер се циљ покрета, маршевски поредак, мере за снабдевање, итд., регулишу *допунским наређењима*, којих може бити више.

Ова наређења допуњују основно наређење, јер регулишу разне детаље око припреме кретања и предвиђају потребне мере за његово несметано извршење. Тако, на пример, у *првом допунском наређењу*, по моме мишљењу, треба изнети:

— датум кретања;

— циљ кретања јединица и њен поступак по пристизању на циљ;

— када полази обезбеђујући део, његов састав и јачина, поредак при кретању, начин снабдевања (код дужих кретања), смена, итд.;

— вероватна прегруписавања јединица после одмора или на случај посебних тешкоћа у кретању (кретање по невремену или снегу, кретање по лошем путу или кад се морају савлађивати препреке, итд.);

— начин снабдевања и попуне трупног транспорта (из територијалних установа, снабдевачких органа претпостављене команде, итд.);

— када и где ће се примити наређење о часу поласка.

У другом допунском наређењу треба још конкретније изнети детаље у погледу припреме и поступка на маршу. Извесни подаци из раније издатих наређења могу се овде делом и поновити са више детаљнијих података који се односе непосредно на јединицу. У њему би, по моме мишљењу, требало предвидети:

— маршевски поредак јединице и вероватну прегрупацију у току кретања ради олакшања кретања или лакшег заузимања припремног распореда за развој;

— главне податке о насељима, мостовима, теснацима, нагибима, могућностима снабдевања са терена, итд.;

— полазну линију или полазне тачке за сваки ешелон и за родове — уколико се крећу одвојеним комуникацијама;

— час и минут поласка са полазне тачке;

— брзину кретања у километрима за прва два часа кретања (урачунавајући застанке) и просечну за целу дужину маршруте;

— отстојања унутар ешелона и између појединих ешелона;

— када ће се и где давати одмори и колико ће трајати и да ли ће се за време одмора делити храна и вршити попуна;

— распоред органа за контролу саобраћаја (било да контролу врше територијални органи или органи из састава претпостављене команде, или саобраћајни орган јединице која врши кретање);

— мере за одржавање маршевске дисциплине (паљење светлости при кретању ноћу, пушење, разговор, песма, музика, поступак са деловима који због квара на возилима или болести морају изостати, итд.);

— везе унутар колоне, са обезбеђујућим делом и са органима за контролу саобраћаја;

— снабдевање муницијом (храном, погонским горивом, итд.) у току марша и по доласку на маршевски циљ;

— тачке за развођење јединица при дужим одморима или по завршеном маршу (развићење јединица на одмору вршили би органи за контролу саобраћаја, а по завршеном кретању органи из састава обезбеђујућег дела — у духу предвиђеног поступка од стране команданта јединице);

— место команданта и штаба јединице при кретању.

Иако може изгледати да је ових наређења „много“, да су „преопширна“, или да се у њима многе ствари „понављају“, итд., ипак сматрам да су она потребна, пре свега, зато да би се кретању посветила пажња коју оно по својој важности стварно заслужује, нарочито у рату. Поред тога, треба имати у виду да команде нису у стању да све одједном предвиде и прецизирају и да јединицама треба поступно достављати елементе који се односе на припрему кретања и поступак за време његовог извршења. Ова поступност може се у пракси одви-

јати без застоја, а извесни елементи су често толико важни да је понекад корисно да се у циљу контроле и више пута понове.

*Извршење кретања* мора се спроводити тачно по предвиђеном плану и издатим наређењима, не мењајући ништа без неке велике потребе и без одобрења првопретпостављеног команданта, који је покрет и планирао. Промене које се односе на саму контролу саобраћаја могу вршити и органи за контролу саобраћаја, уколико су за ово овлашћени. Команданти јединица које врше кретање, могу сами регулисати начин кретања и вршити извесне измене које не ремете оквире постављеног плана, јер би у противном могли довести у питање успешно извршење задатка. Тако би, на пример, недолазак неке јединице на време на полазну тачку или неблаговремено коришћење одређене комуникације могло пореметити читаво кретање ако би се на ту јединицу чекало. Због тога органи контроле саобраћаја имају право да обуставе кретање такве јединице (да је „избаце“ из плана кретања), извештавајући о томе надлежне старешине. Иако свака лабавост у овом погледу може имати неотгледних последица, ипак „избацивање“ јединице из плана кретања мора уследити тек после удубљивања у све околности под којима се кретање врши, јер се, на пример, не може обуставити покрет претходнице због њеног закашњења на полазној тачки, нити се на тај правац може упутити пре ње нека друга јединица (на пример, хаубички пук), и т.сл. При томе се за време кретања морају стално обавештавати команде о општој ситуацији (нарочито код тактичких кретања где су могуће брзе промене ситуације) и осигурати беспрекорно функционисање везе са обезбеђујућим деловима и органима контроле саобраћаја, нарочито ако се маршује ноћу. Најзад, напуштање одређене комуникације (било због нужних обилазака или по одлуци претпостављене команде) никако не сме да буде разлог за прекид кретања, већ се оно мора наставити новим комуникацијама, колонским путевима или земљиштем ван комуникација, при чему треба што брже извршити обележавање новог пута.

Приликом контроле кретања треба обраћати посебну пажњу на тачан полазак, брзину (темпо) кретања, лак и брз пролаз на раскрсницама и при укрштању јединица, на отклањање узрока застоја и све остало што би могло да поремети план кретања и да утиче на успешно извршење задатка. Због тога би тактичке и оперативне јединице (почев од пука па навише) требало да имају одговарајућу јединицу за контролу саобраћаја са специјалним наоружањем и опремом (на пример, у пуку јачине око једног вода, у дивизији око чете, у корпусу око једног слабијег батаљона од две чете, а у армији око једног јачег батаљона од три до четири чете). Оне би имале специјална возила: радиостаницу, специјалну сирену, чiji се звук разликује од звука осталих сирена, мањи или већи рефлектор за осветљавање и сигнализацију и потребне табле, сигналне лопатице, заставице у боји, сигналне пиштоље са ракетама у боји, итд., а по потреби и експлозивни материјал за рушење, mine за запречавање и сл.

Јединице за контролу саобраћаја здружених јединица брдске или планинске формације такође би имале специјалну опрему. На питање да ли такву јединицу треба да има сваки пук (пешадиски, артиљериски) и какво би наоружање одговарало овим јединицама, могло би се одговорити тек после дубље студије и практичног испитивања. У сваком случају, ове јединице би требало оспособити за успешно вршење контроле кретања (на бојишту или ван бојишта) и спровођење јединственог система контроле у свим јединицама, како у целини, тако и унутар њихових посебних делова. То би омогућавало да се у оквиру више тактичке или оперативне јединице врши и маневар јединицама за контролу саобраћаја и да се укупно употребљавају по јединственом плану за обезбеђење и контролу саобраћаја на појединим већим и важнијим релацијама (одузимајући их привремено из састава оних јединица које се не крећу или врше покрет споредним или једносмерним комуникацијама или ван комуникација).

Такође би било потребно да и војнотериторијални органи за време рата располажу извесним јединицама за контролу саобраћаја, нарочито у захвату главних комуникација, стим што би у њихов састав обавезно улазио сав кадар који још за време мира врши контролу саобраћаја и одржавање ових комуникација. Тако би, на пример, поједини отсеци војних округа (нарочито они кроз чију територију пролазе главне комуникације и где то захтевају неки специјални услови — оперативни, саобраћајни, економски, и т.сл.) могли имати јединицу за контролу саобраћаја (јачине од чете до батаљона) која би се попуњавала службеницима мирнодопских јединица за контролу саобраћаја. Поред службе контроле саобраћаја, ове би јединице, у извесном смислу, могле да приме на себе обезбеђење комуникација и важнијих објеката на њима. Њихова опрема треба да буде слична опреми јединица за контролу саобраћаја у саставу трупних јединица, што ће, свакако, зависити од количине и квалитета комуникација на територији војног округа, односно отсека, а у самим командама војних округа (односно отсека) треба да постоји орган који би се старао о припремама ових јединица и њиховој опреми још у миру, а у рату за координацију њиховог рада са одговарајућим органима из састава трупних јединица.

Ради техничког обезбеђења контроле саобраћаја, од ових јединица треба формирати потребан број станица за контролу саобраћаја и покретних патрола, и одредити показиваче на путевима. Ови би органи, углавном, имали следеће задатке:

— да обезбеђују неометано одржавање саобраћаја и врше осигурање комуникација;

— да упућују колоне на њихове маршруте, посебно на раскрсницама и при укрштању;

— да спречавају неodobrena кретања на комуникацијама (како цивилних лица тако и војних транспората) и да задржавају ешелоне и групе који немају прописних докумената, а нарочито сумњиве псејединце и групе;

— да проналазе обиласке на случај да дође до квара на комуникацији или непредвиђеног закрчавања или неког другог разлога (деонице пута под непријатељском ватром, затровани делови пута, итд.);

— да организују и регулишу саобраћај на полазним тачкама, на местима за развођење и дуже одморе, као и по доласку на циљ.

Да ли ће ови органи на једној комуникацији бити из састава трупних јединица или из јединица војнотериторијалних команди, или заједнички, или ће бити појачани људством и средствима из других јединица, зависи од разних околности, што ће у сваком конкретном случају регулисати најстарији штаб здружене јединице која организује кретање (приликом израде општег плана кретања и његове контроле на територији на којој дејствују јединице под његовом командом).

На челу станице за контролу саобраћаја (која може имати мањи или већи број људства и возила) треба да буде командир станице (потчињен командиру чете, односно команданту батаљона ако станица има самосталан задатак и ако њено људство и средства излазе из састава чете), који ће од претпостављеног командира (команданта) обично примати ове податке:

— деоницу пута (рејон) на којој ће станица организовати контролу саобраћаја;

— време готовости система контроле (што је нарочито важно у хитним случајевима и код тактичког кретања када апарат контроле треба поставити одмах по преласку обезбеђујућег дела јединице која врши кретање);

— које ће се јединице кретати на додељеном делу пута (навести шифру);

— до када треба вршити контролу саобраћаја и када и где ући у састав своје јединице;

— начин снабдевања храном, горивом и муницијом;

— да ли се станица додељује и колико људства за обезбеђење објеката на комуникацијама, са каквим средствима и опремом (средства за везу, експлозив за рушење, мине за запречавање итд.) и како поступити са тим људством и материјалом по завршеном задатку. Уз наређење требало би приложити скицу деонице пута са назначењем стања пута и објеката на њему, извод из плана кретања у времену рада станице, као и шифре јединица или посебне ознаке уколико се жели постићи пуна тајност кретања. Поред тога, станице треба снабдети и потребним документима (дневници, разни формулари, графикани, пропуснице за цивилни саобраћај и појединачни саобраћај мањих група, посебних возила, итд.).

По пријему наређења командир станице треба да изврши извиђање одређене деонице пута да би одредио места за постављање показивача и покретних патрола и на основу тога извршио поделу материјалних средстава и организовао рад на самој станици.

*Покретна патрола* (која би се састојала од вође патроле и потребног броја саобраћајаца, снабдевена моторним возилом, сигналним средствима и документима која јој омогућавају несметану контролу

саобраћаја и која би имала тачне податке о стању комуникације на оном делу на коме врши контролу) имала би задатак да зауставља и контролише сваког појединца и возило при сусрету, а по потреби и целу јединицу, или мање групе или само њихове старешине. Она би заустављала прописаним знаком, а вођа би имао право да легитимише свакога, да контролише документа и регулише што је потребно (на пример, да нареди да се повећа или смањи брзина кретања).

*Показивачи пута* би се постављали на раскрсницама или другим местима где се укаже потреба, и то у једној или више смена. Они би морали имати потребна сигнална средства, докуменат о својој идентитету, шифру јединице које треба да прођу, итд., затим потребне податке о стању комуникације на делу пута од свога места до следећег показивача (а ако је двосмеран саобраћај онда у обе стране). Пошто *не смеју заустављати колону* или поједине њене делове, они су дужни да преко своје везе извести командира станице, односно вођу покретне патроле при њеном наиласку, о свему што би могло укочити саобраћај или га је већ укочило. На тражење старешине колоне показивачи су дужни да даду све податке о стању комуникације и евентуалним обилазцима на делу комуникације до следећег показивача, као и о месту станице за контролу и сл. У изузетним случајевима показивачи могу интервенисати и предузети мере за отклањање застоја саобраћаја. На већим и важнијим раскрсницама може се одређивати група показивача са вођом групе и његовим замеником.

Команда здружене јединице, односно њен оперативни орган, организује кретање и контролу саобраћаја на основу задатка и циља кретања у склопу општих дејстава здружене јединице, затим на основу извода из плана кретања претпостављене команде и постојећег система контроле саобраћаја територијалних органа или претпостављене команде. Ако нема потребе да се кретање држи у строгој тајности, онда у разради система контроле саобраћаја може да учествује и старешина јединице за контролу саобраћаја. У противном се цео рад на организацији кретања и система контроле саобраћаја мора поверити специјалној екипи коју ће формирати командант здружене јединице.

Када прими задатак, процени ситуацију и изврши извиђање (ако има времена), командант (командир) јединице за контролу саобраћаја саставља свој предлог за организацију контроле саобраћаја (најчешће у виду шеме реда своје јединице, из које се види број и место станица, покретних патрола, показивача, итд.) и подноси га на одобрење начелнику штаба. На основу целокупног предлога командант (командир) јединице за контролу саобраћаја поставља своје органе на предвиђена места и отпочиње да врши службу контроле саобраћаја.

Већ сам истакао да се у наређењима за марш за сваку јединицу предвиђа *брзина кретања* у километрима. Зато су саобраћајни органи дужни да строго пазе да се ова брзина (која мора бити видно обележена у графикаону марша) тачно одржава и да о свима прекршајима извештава надлежне старешине (уносећи потребне податке у званична документа). Саобраћајни органи су дужни да омогуће несметано кре-

тање јединицама или појединцима који имају специјалне задатке и одобрења на тај начин што ће по потреби задржати друге јединице (убележавајући време задржавања у њихов докуменат кретања), слично давању првенства брзим или убрзаним возовима у односу на путничке и теретне возове у железничком саобраћају. Ако би се појавило више јединица са специјалним задатком, онда је најбоље да се заинтересоване старешине сложе о томе ко ће први продужити кретање, а уколико не би дошло до споразума, одлучивао би орган за контролу саобраћаја и о томе давао потврду онима које је задржао. Органи за контролу саобраћаја не би заустављали само возила са специјалном ознаком (командантска, курирска и т.сл.), а тако исто ни јединице које имају документа са ознаком за кретање брзинама без ограничења.

Органи за контролу кретања дужни су да контролишу да ли се кретање врши одређеном *маршрутом* и да предузимају мере за исправљање недостатака ако утврде ма и најмања отступања, тежећи да се при томе избегну непотребни, а нарочито већи застоји. Они имају право да у извесним случајевима (на пример када је обилазак нужен због рушења пута и објеката на њему, ако је део пута затрован БОТ-ом дуготрајног дејства, ако је неки део комуникације изложен осматрању или непрекидном дејству непријатељске ватре, итд.) изврше и нужне корекције маршруте, стим да податке о томе убележе и у свој дневник и у докуменат кретања јединице. При томе саобраћајни органи морају строго да воде рачуна не само о тренутној ситуацији на комуникацији него и о задатку који јединици претстоји по завршеном кретању. Ако би на извесној комуникацији дошло до непредвиђеног застоја (због кретања у оба смера, због пропуштања јединице која има предност у кретању, итд.), органи контроле саобраћаја могу задржаној јединици одредити и другу, обилазну маршруту (ако се тиме може отклонити застој у кретању), стим да ту промену унесу у прописана документа и о томе известе свога старешину. Само би станице за контролу саобраћаја могле вршити промене маршрута и уводити их у документа, а покретне патроле само у хитним и неодложним случајевима.

Унутар система контроле саобраћаја треба *обезбедити сигурну везу* са штабом који организује кретање и јединицом која се креће. Иако је за ово, свакако, најпогоднија радиовеза, ипак се између јединице која маршује и органа контроле саобраћаја мора успоставити сигурна веза сигнализацијом и уговореним знацима за распознавање (шифром). Ови знаци су нарочито потребни за то да се не би ометало кретање, јер би их патроле и показивачи са погодних места давали тако видно да их старешине јединица које маршују могу лако уочити и по њима поступити без задржавања и не мењајући прописану брзину. У том циљу легитимисање јединица требало би вршити начелно код станице, а изузетно код покретних патрола за контролу саобраћаја.

Органи за контролу саобраћаја су дужни да стога пазе на *маршевску дисциплину*, иако су за њено одржавање, по правилу, одго-

ворне старешине јединица. Зато органи контроле саобраћаја имају право да предузимају мере за отклањање свега онога што би могло успорити или омети саобраћај на одређеној комуникацији. Они су у том погледу исто тако неприкосновени као стражари на стражарском месту.<sup>1)</sup>

Органи контроле саобраћаја треба да проверавају да ли су предузете све потребне мере за осигурање несметаног кретања (отстојања, стање и сигурност опреме на возилима, мере за маскирање, прикривање возила на застанцима и одморима, осматрање рада мотора, осматрање неба, итд.) и да упозоравају надлежне старешине да отклоне све уочене недостатке. Они се морају интересовати и за одржавање отстојања унутар колоне, па чак и између појединих возила, толеришући их само у дозвољеним границама. Органи за контролу саобраћаја не смеју дозволити никакво самовољно заустављање или претицање возила у току кретања, а возила која би из ма којих разлога изгубила своје место у колони могу поново ући у њу само за време застанка или одмора, и то само ако то неће трајати дуже од самог

<sup>1)</sup> Пошто маршевска дисциплина умногоме зависи и од одржавања прописане брзине кретања, било би пожељно да старешина моторизоване колоне (односно вођа челног возила) сачини преглед за контролу брзине, помоћу кога се у свако доба може оријентисати о току кретања и са прилично великом сигурношћу одредити стајна тачка, без обзира да ли се кретање врши дану, ноћу, по магли или невремену. Ако би, на пример, једна моторизована бригада имала да крене у 7.00 часова из Сарајева за Мостар, стим да се креће брзином 40 км/час, онда би тај преглед могао овако изгледати:

Маршрута	Дужина пута у километрима	Број километара на километар-мерачу возила вође колоне	Време доласка на циљ	Примедба
Сарајево	0	5543	7.00	
Пазарић	20	5563	7.30	
Коњиц	60	5603	9.00	Урачунат и одмор од 30 минута
Д. Јабланица	100	5643	10.30	Урачунат и одмор од 30 минута
Мостар	140	5683	11.40	Урачунат и застанак од 10 минута

Помоћу овог прегледа (залепљеног на шоферској табли испред седишта старешине јединице или вође возила) може се одредити стајна тачка приликом било каквог задржавања. Ако би се колона у овом случају зауставила у моменту када би километар-мерач показивао број 5590, онда би то значило да се чело колоне налази 13 км испред Коњица.

застанка (одмора). Они имају право да по потреби и силом склањају оштећена возила са комуникације, па чак и да их изврну покрај пута, како не би кочила нормално одвијање саобраћаја.

Звучне сигнале за време кретања (и то само дању и при врло видним ноћима) могу давати само органи за контролу саобраћаја и возила са специјалним ознакама. Остала возила у колони могу употребљавати сирене само у изузетним случајевима или када је колона на маршу на великом удаљењу од непријатеља. На дати звучни сигнал (сиреном) сва се возила морају одмах уклонити у страну и створити слободан пут органима за контролу саобраћаја или колима са специјалном ознаком. Непоштовање ових сигнала може довести до поремећаја у колони, а тиме и до довођења у питање извршења кретања у означеном времену. За ноћну сигнализацију ова возила треба да располажу рефлекторима (мањег или већег типа). Да ли ће и која возила у колони ноћу имати светла и каква (замрачена, умањена, итд.) или ће се кретати без светла (са возачима снабденим специјалним наочарима за инфрацрвене зраке), треба да регулишу старешине које организују кретање и да са тим благовремено упознају органе за контролу саобраћаја. Злоупотребу сигнала, како дању тако и ноћу, треба спречити и оштро кажњавати.

На застанцима и одморима органи за контролу саобраћаја треба да проверавају:

— да ли се претходно даје прописан знак за застанак и одмор да би се спречило нагло збијање колоне;

— да ли су возила склоњена са пута или, ако је ово непотребно због краткоће задржавања или немогуће због ширине пута, да ли су прописно маскирана (првенствено коришћењем природне маске или њиховим уклањањем са пута, што је некипут потребно чинити и ноћу, нарочито ако се заустављање врши на асфалтираним друмовима који се ноћу лако уочавају и при слабијој видљивости);

— да ли свако возило има правилно постављеног осматрача који може приметити сваки сигнал за даљи покрет или о појави непријатељских авиона, непријатеља на земљи, итд.;

— да ли има возила која после прегледа треба избацити из колоне да при даљем кретању не би ометала саобраћај;

— да ли је дат претходни знак за покрет да би се сви благовремено припремили и да ли је покрет уследио на време.

\*

Због посебне важности правилне организације и извршења кретања на друмовима и путевима у савременом рату, у коме успех дејстава и операције умногоме зависи и од покретљивости јединица, овде сам изнео извесне поставке, којих би се, по моме мишљењу, требало придржавати при организацији и извршењу кретања, иако допуштам

да се изнета питања могу решити и на неки други, можда и бољи начин. Зато сматрам да би било корисно ако би овај чланак побудио веће интересовање за овај, наоко ситан, али веома важан проблем.

Обука специјалних јединица за контролу саобраћаја претставља одвојено питање, чијем се решењу може приступити тек онда када се правилно реши питање постојања таквих јединица у мирно доба (у чијем органском саставу, под чијим непосредним руковођењем, каквог састава и опреме, итд.). Упоредо са решењем овог питања треба решити и питање садржине најнужније документације, како за јединице које се крећу, тако и за органе контроле саобраћаја. Као последица овога, наметале би се и извесне измене у постојећим наставним плановима и програмима.

## ИЗ РАТНЕ ПРОШЛОСТИ НАШИХ НАРОДА ИЗАШЛА ЈЕ ИЗ ШТАМПЕ ОСМА НЊИГА ОВЕ БИБЛИОТЕКЕ

**МИЛАН ЗЕЛЕНИКА**  
генерал-потпуковник

### РАТ СРБИЈЕ И ЦРНЕ ГОРЕ 1915

Стр. 521 са 20 скица у једној и у три боје; регистром имена, места и јединица; повез — полуплатно; ћирилица; цена 500 дин.

После српске победе на Колубари 1914, где је тучена аустро-угарска Балканска војска, долази до преокрета у односима Централних сила према Балкану. Немачка Врховна команда упућује и своје снаге на Балканско ратиште. На страну Централних сила ушла је и Бугарска која је угрозила Моравско-вардарску долину, те су се српска и црногорска војска нашле 1915 скоро у окружењу. Присуство савезничке Источне армије на Македонском војишту није ублажило ову тешку ситуацију. Дошло је до тешке кризе код српске (повлачење преко Косова, Метохије, Албаније и Црне Горе) и слома црногорске војске.

С обзиром на сложеност услова под којима је извођен, овај рат обилује разноврсним и веома поучним стратегиским и оперативно-тактичким концепцијама, наступно-отступним дејствима, разноврсним тешкоћама у командовању и кризама у њему.

У делу генерала Зеленике ова сложена материја, досад врло мало обрађивана, изнета је по први пут у целини, обрађена стручно, са критичким анализама и закључцима, те чини драгоцен прилог изучавању искустава из наше ратне прошлости.