

О УПОТРЕБИ КОЊА У ПРОШЛОМ И БУДУЋЕМ РАТУ

По завршетку другог светског рата приступају готово све армије у свету реорганизацији својих оружаних снага прилагођавајући их новим достигнућима у наоружању и техници. Један од основних циљева који се тиме жели постићи је повећање маневарске способности, покретљивости и брзине, првенствено коришћење моторизованог уместо коњског транспорта. Стога су неке армије знатно смањиле број коња, а неке их потпуно избациле из састава борбених јединица. Међутим, стечена искуства из другог светског рата и корејског рата говоре да степен покретљивости борбених јединица није увек зависио од степена њихове моторизованости. У низу операција у току ових ратова није се могла увек обезбедити тактичка па ни оперативна покретљивост и поред тога што је максимално кориштена моторизацијом. Било је и случајева, иако то изгледа парадоксално, да је моторизација негативно утицала на покретљивост.

На основу тих искустава потребно је размотрити до којег се степена и у којим случајевима може ићи на смањење коња у борбеним јединицама у савременој армији уопште.

Нико не може порећи предност мотора над коњем, али се исто тако не може порећи да је она релативна с обзиром да не може доћи увек до изражаја. Пракса је показала да употреба мотора зависи од низа чинилаца који на њу позитивно или негативно утичу. Погодни терен и атмосферски услови омогућавају да позитивна својства мотора, тј. његова брзина и покретљивост, дођу до пуног изражаја. Међутим, на планинском, мочварном, тешко проходном, шумовитом и крашском терену, као и при неповољним атмосферским условима (благо, снежни наноси, ниске температуре) та ће својства доћи теже до изражаја или ће потпуно затајити, док ће коњ и тада задржати своја позитивна својства. У знатном броју операција у другом светском и корејском рату то је потврђено: мотор је морао бити замењен коњем и често је за исход операције било пресудно да ли је та замена извршена благовремено и у којем обиму.

Војни руководиоци бивше немачке армије у чланцима који су објављени после рата изнели су мишљење да је неусклађеност у материјално-организациском смислу борбених јединица с осталим факторима, првенствено теренским и атмосферским, један од узрока

немачких неуспеха на источном фронту. То се највише огледало у неусклађености транспортног система с теренским и атмосферским условима у појединим годишњим периодима, а то је условило ограничење покретљивости борбених јединица. Стога се у тим чланцима могу наћи и приговори упућени врховној команди немачке армије што је у припремама за рат запоставила јединице с коњским транспортом. Сличне замерке упутили су неки војни стручњаци (Микше, Ружерон) и америчкој армији у вези с неуспесима на корејском фронту. Америчке моторизоване јединице нису могле извршити оперативне ударе већих размера на испресецаном планинском земљишту и мочварним пиринчаним пољима, нити су биле у могућности да користе моторизовани транспорт за снабдевање јединица на фронту. Напротив, севернокорејске и кинеске врло покретљиве јединице широко су маневровале живом силом и усмеравале дејства ван комуникација, на планинско земљиште, на којем није могла доћи до изражаја техничка надмоћност америчких моторизованих јединица.

Пред почетак другог светског рата имале су све армије у свету (сем америчке) извештан број коња у саставу својих јединица који су кориштени, зависно од ситуације, као основно или помоћно транспортно средство. Сем тога, неке су армије имале и коњичке јединице као посебан род војске (совјетска, немачка, грчка, турска и др.). Тако је, на пример, у саставу немачке армије било 570 000, пољске 658 000 коња; Првена армија је располагала са 30 коњичких дивизија и већим бројем пешадијских и планинских јединица с коњима; француска армија са 70 пешадијских, неколико планинских и 6 коњичких дивизија, као и 7 коњичких бригада. У саставу британске армије било је врло мало коња, док су готово све јединице у саставу турске, грчке, белгијске и холандске армије биле с коњским транспортом.

У току другог светског рата указала се код свих армија потреба за већим бројем јединица с коњима, па се приступило формирању знатног броја пешадијских, планинских и посебних транспортних, а у неким армијама и коњичких јединица. Број тих јединица се у току рата непрекидно повећавао. У немачкој се армији, на пример, број коња у току рата повећао неколико пута у односу на број који је имала на његовом почетку. То повећање уследило је: мобилизацијом коња с територије Трећег Рајха (270.000), реквизирањем с окупираних територија (1,450 000) и из ратног плена (450 000). Укупно је немачка армија користила 2,800 000 коња. Она је била приморана да формира и посебне ергеле и ремонтне депое јер су потребе за коњима стално расле због повећања броја јединица с коњским транспортом и великих губитака.¹⁾

И Првена армија је после рата с Финском приступила знатном повећању броја јединица с коњима. Разлог треба тражити у лошем искуству које је имала у том рату у вези с употребом моторизованих јединица на тешко проходном земљишту. Не располажемо подацима колико је коња она користила у току другог светског рата, али се

¹⁾ Коњ на источном фронту, *Schweizer Kavallerist*, број 1/55. год.

може закључити да је тај број био врло велик с обзиром на број борбених и неборбених губитака коња, као и на број новоформираних јединица с коњима (формирано је 10 коњичких дивизија поред 30 постојећих). Познато је да је врховна команда Црвене армије већ на почетку рата само у саставу јединица које су затварале границу према Западу имала око 354 000 коња.

Америчка армија ушла је у други светски рат потпуно моторизована. Међутим, већ у току првих борби крајем 1941. и почетком 1942. године против јапанских снага увидело се да се моторизоване јединице не могу добро искористити на терену на којем су вођене борбе, па су почетком 1942. године формиран 1 планински пук и више транспортних јединица са по 150 мула у свакој. Укупно је у саставу тих транспортних јединица било око 6 000 мула (мазги). Када је рат с Јапанцима пренет на територију Кине, Американци су тамо авионима пребацили 3 000 мазги. Године 1943. формирана је једна планинска дивизија са 3 планинска пука, која је имала 6 000—8 000 мазги. Истовремено је у саставу 5. армије формиран и већи број транспортних јединица с коњима тако да је имала укупно око 11 000 мула-мазги. Америчка армија у периоду операција у Италији била је присиљена, због недостатка коња, да из САД пребаци преко 15 000 мула и мазги, док је знатан број реквирирала с територије Сицилије, Сардиније, Корзике и самог Апенинског полуострва.²⁾

И у оквиру британске армије осетио се недостатак јединица с коњским транспортом већ у почетним борбама које су вођене 1940—41. године у Еритреји и Грчкој. Стога је формиран изванредан број транспортних јединица с коњима, првенствено товарних, а њихов се број стално повећавао. Већ у 1943. години било је у саставу британске 14. армије, која је дејствовала на територији Бурме, преко 21 000 коња, мазги и мула, и према изјави британских официра та је стока представљала основно транспортно средство за снабдевање јединица на том фронту. Такођер је британска армија формирала 1941. године 1 коњичку дивизију са 8 000 коња која је стационарала у Палестини и није кориштена у току другог светског рата. У току операција на италијанском фронту формиране су и у оквиру британске 8. армије транспортне јединице с товарним транспортом, као и 2 планинска пука са укупно око 8 000 коња и мазги. Према непотпуним подацима британска армија је користила само на европском и бурманском фрон-

²⁾ У књизи „Операције у јужној Италији“ које је издало Министарство одбране САД каже се: „Без мазги наша зимска кампања у Италији била би немогућна. Док су се на равничастом терену моторна возила могла кретати по блату, на врло стрмим падинама једва су се могли кретати и људи. На тим планинским теренима успешно су се употребљавале мазге, али их није било довољно. Почетком 1944. године имала је наша 45. дивизија само 32 мазге, а крајем те године већ 400, не рачунајући италијанску товарну јединицу која их је имала 140. Међутим, требало их је имати још више, јер је за дотур најужнијих потреба за 1 пешадијски пук било потребно 250 мазги. Касније је свака наша дивизија која је дејствовала на италијанском фронту имала по једну привремену товарну јединицу, или француску или италијанску, које су смениле пешадијске јединице које су до тада кориштене за ношење“.

ту 24 000 коња, 65 000 мула, 3 600 дева и 8 800 волова (у недостатку коња за вучу артиљеријских оруђа).³⁾

После капитулације Француске формиран је од снага народног отпора француски Експедициони корпус који је у свом саставу имао 12 000 коња и мазги. По завршетку савезничких операција у Северној Африци, у којима је успешно учествовао и тај корпус, долази до избацивања коња из његовог састава и увођења моторизације по узору на остале савезничке јединице. Међутим, приликом инвазија на Сицилију и касније на Италију увидело се да је такав поступак био неправилан, па је у састав корпуса поновно уведено око 10 000 коња и мазги.

1944. године формирана је француска 1. армија која учествује скупа са савезничким снагама на европском ратишту и захваљујући јединицама с коњима успешно води борбе на Вогезима. На територији СССР-а формирана је пољска 1. армија с великим бројем пешадијских и коњичких јединица, која успешно учествује у низу операција 1944—45. године.

Из изнетих примера се види да је коњ у току другог светског рата долазио све више до изражаја и поред својих негативних особина (спорост и мали транспортни капацитет), јер је у специфичним случајевима, када је моторизација затајила, обезбеђивао тактичку покретљивост.

Коњ је кориштен у првом реду као транспортно средство (товарно-вучно) за теже наоружање, муницију и храну. Неке су га армије користиле (нарочито Црвена армија а делом и немачка) и у оквиру коњичких јединица. Начелно, коњица је имала задатак да чисти од непријатеља терен на којем је употреба моторизације била ограничена, да врши препаде на бокове непријатељевих снага, разбија његову концентрацију, спречава брзо извлачење, као и да извиђа у његовој позадини. Поред тактичких она је добијала и задатке оперативно-стратегијског значаја: забацивање у непријатељеву позадину, опкољавање његових снага и брзо запоседање важнијих стратегијских, привредних и политичких центара до доласка главних снага.

Коњичке јединице учествовале су у низу борбених операција почев од 1941. године па све до завршетка другог светског рата, и то или самостално или у садејству с пешадијским и моторизованим јединицама. Из анализе појединих операција види се да су оне успешно извршавале и веће борбене задатке.⁴⁾

Нико не може порећи да је мотор у другом светском рату био далеко вреднији од коња у условима који су погодовали његовој употреби, као и да је био од одлучујућег значаја у том рату. Али је исто тако неспорна истина да су и јединице с коњима у извесном броју

³⁾ Будућност ветеринарске службе енглеске армије, ТВР бр. 28/59.

⁴⁾ Операција на сектору Брестлитовск — Брјанск (немачка 1. коњичка дивизија); код Првомајске (совјетски 2. коњички корпус); одбрана Москве (коњички корпус генерала Вјелова); на сектору Солнечкорск — Волоколамск 1942. год. (два совјетска коњичка корпуса); на реци Десни 1942. године (совјетски 2. и 4. коњички корпус); таганрошка и украјинска операција 1944. године, итд.

операција биле одлучујући фактор за исход борбе нарочито на беспутном планинском, шумовитом и мочварном терену, као и на терену прекривеном високим снежним наносима. То потврђују многе операције па ћемо изнети неке од њих.

Априла 1940. године у нападу на Норвешку учествовао је немачки 21. корпус састава 5 пешадијских и 2 планинске дивизије са укупно 16 100 коња који су пребачени из Немачке поморским десантом. Захваљујући таквом саставу могао је корпус водити успешно борбе 2 месеца против норвешких и савезничких снага (француских и енглеских). Савезничке снаге састављене углавном од моторизованих јединица, нису биле у могућности да маневрују преко планинског и снегом покривеног терећа, па су дејствовале искључиво дуж комуникација. Напротив, немачке јединице с коњским транспортом биле су знатно покретљивије и успеле су да маневром преко планинског терена опколе савезничке снаге и присиле их на капитулацију.

Своје планинске и пешадијске јединице с коњима немачка армија је користила и у нападу на Балкан 1941. године, а нарочито у борбама против грчке армије. С обзиром да моторизоване јединице нису могле извршити пробој добро утврђене Метаксасове одбрамбене линије, то је немачка команда одлучила да главни напад усмери на Рупелски кланац својом 6. планинском дивизијом, док су моторизоване јединице извршиле обухват западно од р. Струмице. Тај је план уродио плодом па је убрзо дошло до капитулације грчке армије.⁵⁾

И у борбама против јединица НОВЈ користила је немачка армија већи број пешадијских и планинских јединица. Од укупно 29 планинских дивизија, колико их је имала, било је ангажовано против наших снага 15 дивизија.⁶⁾

Планинске јединице немачке армије нарочито су дошле до изражаја 1942. године у борбама на прилазима и на самом Кавказу. Оне су запоседале истакнуте висове и теснаце обезбеђујући на тај начин наступање моторизованих јединица дуж комуникација. Четрдесет и девети немачки планински корпус дејствовао је августа 1942. године на планинском масиву западног дела Кавказа, на висини од преко 3 000 метара. Међутим, после почетних успеха морао се зауставити и прећи у одбрану, јер је због недостатка брдског транспорта било доведено у питање снабдевање јединица. Тада су Немци на брзину покушали да формирају брдски транспорт, али је то било недовољно, па је даље напредовање корпуса заустављено. Исте године учествују планинске јединице под командом генерала Ланца на крајњем делу северозападног Кавказа у пробијању совјетске одбране источно од комуникације која води од Хандискаја према Туапсеу, пресекавши одступницу совјетским снагама. Међутим, постигнути успех није се могао експлоатисати, јер немачки 57. моторизовани корпус који је дејствовао западно од наведене комуникације није

⁵⁾ Папагос: *Грчка у рату 1940/41. године*, ВИЗ ЈНА „Војно дело“, издање Војне библиотеке.

⁶⁾ Колб В.: *Борбена дејства у шуми*.

могао извршити окружење совјетских снага због планинског и шумљеног терена, па су совјетске снаге успеле да се извуку.⁷⁾

У операцијама на планинском терену северне Финске и Норвешке 1944—45. године врло успешно учествује немачка 20. планинска армија са преко 60 000 коња.

И Црвена армија је располагала већим бројем планинских дивизија, али се у току рата показало да их је недовољно, па су у недостатку истих коришћене коњичке јединице. Сем тога, совјетске планинске јединице нису биле у потпуности опремљене за дејства на планинском терену и то је био један од главних разлога тешких пораза које су претрпеле 1944. године на Карпатима. Наиме, између 1. и 2. украјинског фронта дејствовале су дуж гребена Карпата јединице 4. украјинског фронта, тј. на терену који је захтевао потпуно опремљене планинске јединице, а то није био случај с планинским јединицама 4. украјинског фронта.

Поучан пример о ограниченој употреби моторизованих јединица на планинском терену представљају савезничке операције на територији Сицилије и Апенинског полуострва.⁸⁾ Напредовање савезничких снага кроз Италију било је заустављено северно од Салерна, на планинском терену на којем су Немци организовали три узастопне одбрамбене линије које су биле врло добро утврђене и поседнуте. Планински терен онемогућавао је масовнију употребу моторизованих јединица и маневар. Оне су могле продужити напредовање тек по убацивању у борбу јединица с коњским транспортом које су биле оспособљене за дејства на планинском терену — француског и пољског Експедиционог корпуса. Први је у саставу америчке 5. армије дејствовао на одсеку Монте Фаитор — р. Лири, а други у саставу британске 8. армије јужно од Касина. Корпуси су се забацивали преко планинских масива позади непријатељских одбрамбених линија и на тај начин присилили немачке снаге да се повуку. Тек тада су могле ступити у дејство савезничке моторизоване јединице.

Очити пример о ограниченој употреби моторизованих јединица на планинском и испресецаном земљишту представљају операције у току корејског рата. Америчким моторизованим јединицама, које су биле технички боље и савременије опремљене, успешно су се супротставиле севернокорејске и кинеске лако покретљиве јединице с коњским, па и носачким транспортом.

Негативан утицај шумовитог земљишта на употребу моторизованих јединица испољио се у низу операција у току другог светског

⁷⁾ Конрад Р.: *Будућност брдских јединица и покретљивост војске*, извод у часопису „Војно дело“ бр. 2/52.

⁸⁾ У вези с операцијама на Сицилији генерал Патон каже: „Напредовање америчке 5. армије на Сицилији било је могуће захваљујући на брзину импровизираним јединицама с коњима. Иако су те јединице на брзину формиране, оне су се показале врло корисне. Устvari, ми не бисмо добили рат без њих. Да смо бар имали једну комплетну коњичку дивизију с брдском товарном артиљеријом не би нам ни један Немац побегао.“ (Патон: *Рат каквог сам ја видео*, ВИЗ ЈНА „Војно дело“ издање Војне библиотеке 1953. год.).

рата. Тако, на пример, после пораза немачких снага пред Москвом предузима совјетска 4. армија противофанзиву која се одвијала на јако пошумљеном земљишту витепске, калињинске и смоленске области. По пробијању немачке одбране није се могло приступити брзом гоњењу непријатеља, јер је пошумљено земљиште ограничавало покрет моторизованих јединица. Тада је совјетска команда одлучила да се у оквиру сваке дивизије у саставу 4. ударне армије формира посебан одред за гоњење непријатеља. Ти одреди, састављени од смучарских и коњичких јединица, успели су да се забаце иза непријатељских снага које су се повлачиле, пресеку им одступницу и заробе их.

И америчке моторизоване јединице у борбама с јапанским снагама у Бурми нису могле доћи до изражаја с обзиром да је њихово кретање ограничавао шумовит терен. Карактеристичан је случај америчке 77. моторизоване дивизије на отоку Гуам, која је могла дневно да преваљује свега 2—4 км, па је с тога претрпела велике губитке од лако покретљивих јапанских јединица.

И на мочварном терену је употреба моторизованих јединица врло ограничена преко целе године. То најбоље доказују неуспеси које су претрпеле совјетске моторизоване јединице у операцијама у Финској 1939—40. године на сектору Ладошког и Оњешког језера, као и немачке моторизоване јединице у операцијама на сектору Припјатских мочвара 1941. године и Нагајских 1943. године. Према речима маршала Толбухина, успех совјетске офанзиве на сектору Нагајских мочвара постигнут је захваљујући учешћу совјетских јединица с коњима. Мочваран терен приморао је 2. оклопну групу при надирању од Брестлитовска према Брјанску да користе на свом десном крилу (Припјатске мочваре) немачку 1. коњичку дивизију за коју је генерал Гудеријан рекао да се „одлично показала“.

Позитивне карактеристике мотора, као што је већ речено, могу максимално доћи до изражаја на равничастом терену. Међутим, у периоду пролећних и јесењих киша и равничаста терен без тврде подлоге постаје непроходан за моторизацију. То потврђује више примера из другог светског рата. При надирању 2. оклопне групе према Москви расквашен терен приморао је Гудеријана да затражи од немачке Врховне команде 6 пешадијских дивизија с коњима. Гудеријанове оклопне снаге морале су се на расквашеном терену између Орела и Туле наслонити на коњски транспорт јер је, како он сам каже, „... дошло у питање снабдевање јединица на фронту. На том путу нису више постојале брзе јединице. Због великог броја моторних возила која су избачена из строја за време кишовитог и блатњавог периода, морале су се трупе саме сналазити. Помагале су се превозним средствима са терена али је њих било врло мало да би се могла надокнадити моторна транспортна средства, која су испала из строја“⁹⁾

У сличној ситуацији нашле су се и совјетске моторизоване јединице код Стаљинграда приликом опкољавања немачке 6. армије

⁹⁾ Гудеријан: *Војни мемоари*, издање ВИЗ ЈНА Војно дело 1961. године.

па су морале на брзину пребацити тешке хаубице на коњску вучу. После стаљинградске операције немачке моторизоване јединице повлачиле су се преко кубанских равница које су биле расквашене због пролећних киша, па су се заглибиле у блату. „Једино су се вучна возила са сточном запрегом могла кретати“, изјављује један немачки официр описујући то повлачење.

Противофанзива коју су Немци предузели 1944. године са 10 моторизованих дивизија на расквашеном и блатњавом терену на сектору Корсуњ — Шевченковска у циљу пробоја између снага 1. и 2. украјинског фронта пропала је, поред осталог, и зато што су се немачке моторизоване снаге могле кретати искључиво дуж друмова (због расквашеног терена), а које су Совјети добро запречили. У међувремену су снаге 1. и 2. украјинског фронта извршиле својим покретљивим пешадијским јединицама противнапад и у року од неколико дана продрле 300 км дубоко у непријатељеву позадину. Продор је извршен у два правца која су се спојила и на тај начин заробљено је 10 немачких моторизованих дивизија.

У борбама које су вођене између совјетских и финских јединица у зимском периоду 1939—40. године код Суолмусалина показало се да су моторизоване јединице на земљишту прекривеном већим снежним наносима практично непокретне. У тој борби су учествовале совјетска 44. и 163. моторизована дивизија против финске 9. лаке дивизије. Та је дивизија, захваљујући смучарским јединицама и саничком транспорту, показала велику маневарску способност и покретљивост и успела је потпуно уништити обе совјетске моторизоване дивизије. У тој борби имали су Совјети око 30 000 губитака у људству, а Финци само 2 700.

У совјетској зимској противофанзиви јануара 1942. године учествовале су 16. армија на сектору Крјуково — Андрејевка и 20. армија на сектору Сонечкогорск — Волоколамск. Обе су армије имале, углавном, јединице с коњским транспортом. Совјетске јединице, захваљујући лаким танкетама са коњском вучом, забацивале су се непријатељу за леђа и уништавале немачке оклопне јединице, њихове тенкове који су се заглибили и замрзли у блату, тако да су били практично непокретни. Оне су успеле у року од 10 дана пробити немачку одбрану, продрети 80 км дубоко у непријатељеву позадину и у sadeјству с коњичким јединицама уништити немачку 17. панцер-дивизију, као и 28. 29 и 35. пешадијску дивизију из састава 2. оклопне армије.

Улога коња у нашем ослободилачком рату, како у оквиру јединица НОВ тако и у позадини, била је врло велика. Коњ је представљао готово једино транспортно средство које се могло користити у тешким условима под којима је тај рат вођен. Његова је примена била многострука: за пренос тежег наоружања, муниције, коморе, рањеника, за брзо пребацивање курира итд. Нарастањем наших јединица расле су и потребе за коњима, а нарочито после стварања регуларних војних формација, јер су истовремено нарастале и коморе,

повећавао се број рањеника и болесника, као и тежег наоружања, а покрети јединица били су сваким даном све дужи и напорнији. Но, и у регуларним јединицама број коња није био сталан. Он је зависио од ситуације, расположењем тежег наоружања, величине коморе и броја непокретних рањеника и болесника, а често и од могућности попуње.

Важност коња у партизанским јединицама уочена је већ од самог почетка НОР-а, што се види из већег броја сачуваних докумената. Тако, на пример, већ 30. септембра 1941. године издаје команда Ужичког партизанског одреда наређење да се изврши попис и мобилизација коња на ослобођеној територији. Слично наређење издаје и Народноослободилачки одбор за Херцеговину априла 1942. године.

У нашим партизанским одредима било је мало коња (по 10—20), и то искључиво товарних. Знатан број одреда није имао у почетку уопште коња у свом саставу, јер нису у том периоду још располагали тежим наоружањем, а и комора је била мала с обзиром на малобројно људство. Формирањем регуларних јединица—бригада — долази и до повећања броја коња. Статутом пролетерских бригада одређује се први пут приближан број коња које треба да има свака бригада. Предвиђено је да у свакој бригади постоји коњички вод од 30 коњаника (практично ти водови нису формиран) и батаљонске коморе са по 2 товарна коња на сваку чету. Године 1942. предвиђа се и пионирски вод са 4 товарна коња. У другој половини 1942. године Врховни штаб издаје наређење и о броју јахаћих коња у јединицама.

Међутим, број коња у бригадама није био сталан и кретао се од 30 до 90, а у дивизијама од 200 до 900 (пред крај рата имале су неке дивизије и преко 2 000 коња у свом саставу).

Нарастањем наших снага и повећањем броја јединица осећао се све више недостатак коња, па су се морали користити и волови за вучу тежих артиљеријских оруђа, што је нарочито дошло до изражаја у 1944. години на територији Србије. Волови су кориштени и у Хаубичком дивизиону VIII приликом 4. непријатељске офанзиве.

С обзиром на нашу тактику био је и непријатељ присиљен да примењује одговарајуће облике ратовања и да користи јединице с коњским транспортом. У тим борбама успеле су наше јединице заплени и побити већи број његових коња. Из непотпуних података којима располажемо види се да су наше јединице у 1941. години заплениле 190 коња; у 1942. години заплениле 1 753 и побиле 328; у 1943. години заплениле 7 672 и побиле 3 886; у 1944. години заплениле преко 7 459 и побиле око 2 115; у 1945. години заплениле 7 342 и побиле 176 коња.

Колико је коња кориштено од стране наших јединица у току НОР-а не може се ни приближно одредити, јер се најчешће о њима није водила евиденција све до друге половине 1943. године. Сем тога, велик је број докумената из НОР-а уништен. Чињеница је да је Југославија изгубила у току НОР-а око 450 000 коња. У тој борби урачунати су и они које је окупатор одвукао из наше земље као и они

које су Бугари на сремском фронту мобилисали за своје јединице и одвели. Сем тога, велик број коња страдао је у току НОР-а од разних заразних болести и несташице хране. У сваком случају, број коња које су користиле наше јединице био је велик, што се може закључити и по томе што су на крају рата имале око 80 000 коња.

Поред тога што се коњ у нашим јединицама претежно користио као транспортно средство, било је и случајева формирања коњичких јединица. Тако се у Статуту пролетерских бригада предвиђа постојање коњичких водова. У марту 1942. године извршене су припреме за формирање коњичког вода при ВШ, али је тај рад омеља 3. непријатељска офанзива. Крајем 1942. године формиран је коњички вод при Савинском и Похорском партизанском одреду, а исте године коњички ескадрон при штабу 3. оперативне зоне. У току 1944. године извршен број дивизија формира коњичке водове, а формиране су и мање коњичке јединице при неким командама места и подручја за обезбеђење територије, за хватање непријатељских група, обављање курирске службе итд. Почетком 1944. године формиран је при ГШ Македоније коњички ескадрон који је у другој половини 1944. године прерастао у 12. коњичку бригаду. Наређењем ВШ формирана је 15. септембра 1944. године 1. коњичка бригада у Љигу, која је имала 3 коњичка дивизиона с лаким наоружањем.¹⁰⁾

Овај кратак преглед борбених акција 1. коњичке бригаде изнет је да би се видело да је и у партизанском рату улога коњичких јединица значајна.

У послератној војној литератури наилази се на више чланака у којима се наводи, да се готово код свих армија појављивао у току рата проблем попуне јединица коњима. Узрок треба тражити у ограниченим изворима и у великом броју борбених и неборбених губитака коња. Нарочито је било много неборбених губитака због штетних дејстава разних фактора који, више или мање, прате сваки рат. Међутим, тај губитак могао је бити знатно мањи да су благовремено предузете превентивне мере. Најизразитији фактори од којих зависи употребна вредност коња, као и проценат неборбених губитака у рату, су: пасмине коња, категорије, ремонтовање, поступак с коњима и њихова исхрана.

¹⁰⁾ Она је 18. новембра упућена на сремски фронт, где је ушла у састав 21. дивизије и поново формирала 3. дивизион.

Почетком децембра 1944. године 1. коњичка бригада учествује у пробоју на правцу Кузмин — Кукујевци, а у гоњењу непријатеља који се повлачи према с. Гибарац ликовидира посаду у с. Липовац и садејствујући са снагама 21. дивизије води тешке борбе у Босутским шумама. Почетком 1945. године она добија задатак да штити леви бок 1. армије. Учествује у заузимању непријатељских упоришта у с. Сољани, с. Врбања и с. Дреновац. Касније, у саставу 1. пролетерске дивизије, учествује у гоњењу непријатеља правцем Таково — Плетерница, преко планине Дил и даље преко Нове Градишке све до Загреба.

Од нарочитог је значаја успех који је ова бригада постигла у борбама с непријатељем у с. Крејтавац, својом интервенцијом код р. Илове при одбијању добро организованог непријатељевог противудара.

Употребна вредност коња, нарочито у ратним условима, зависи у знатној мери од пасмина које се користе за попуну јединица, јер нису све пасмине подједнако отпорне према физичким напорима, неповољним атмосферским условима, сточним заразама и разним незаразним обољењима, недостатку хране и воде итд. На пример, немачка армија је на источном фронту имала врло велик проценат неборбених губитака коња зато што су коришћене пасмине које су по својој конституцији слабо отпорне према неповољним атмосферским и другим негативним утицајима. За попуну својих јединица немачка армија је користила коње са територије западне Европе, који су припадали племенитијим пасминама с кратким длачним покривачем и који их није могао заштитити од врло ниских температура и других временских непогода. Црвена армија је имала мали број неборбених губитака захваљујући употреби аутохтоних коња са територије СССР-а који припадају примитивнијим пасминама с дугим длачним покривачем. Према неким мишљењима, од европских пасмина које је користила немачка армија показале су се као најотпорније хафлингер и рајнски коњ.

И наша искуства из НОР-а јасно говоре о великом утицају пасминског порекла коња на њихову употребну вредност. Наш брдски коњ показао се најотпорнијим и највреднијим у ратним условима.

Морамо нагласити да су племените пасмине коња слабо отпорне не само према неповољним атмосферским условима, већ и према тежим физичким напорима, недостатку хране и воде, као и према разним заразним и незаразним обољењима. Сем тога, они траже бољу негу и држање, што у ратним условима није могућно обезбедити. Из тих разлога је при избору коња за попуну ратних јединица потребно посветити нарочиту пажњу њиховом пасминском пореклу.

Могућност кориштења појединих типова коња за обављање одређених послова зависи од њихове телесне грађе тј. „катогије“. Највећу употребну вредност испољиће коњ у раду који одговара његовој телесној грађи и навици. Међутим, ако се, на пример, товарни коњ користи за вучу, или вучни за ношење терета, он троши много више енергије, што доводи до брзог изнуравања и онеспособљавања за рад. Према томе, употребна вредност коња зависи од усклађености врсте рада који обавља с његовом категоријом. О томе такођер треба водити рачуна при попуни јединица коњима.

Армија се попуњава коњима са цивилног сектора како у миру тако и у рату. До доласка у јединице ти коњи живе и раде под другим условима од оних који постоје у јединицама. Стога их је потребно постепено привикавати на нове услове, „ремонтovati“, јер ће у противном доћи до њиховог брзог изнуравања и упропаштавања. Један немачки војни стручњак каже: „Највећи пропуст код попуне јединица немачке армије у току другог светског рата био је тај што су коњи упућивани у јединице пре но што су прошли кроз обуку ремонтовања и постепеног навикавања на тешке услове живота које прате рат. То су били „цивилни“ а не војни коњи, који нису били способни

да подносе глад, жеђ, тешке физичке напоре, као и неповољне атмосферске услове“.¹¹⁾

До истих искустава дошли смо и ми у току НОР-а. Док су се јединице попуњавале нашим брдским коњем, проценат неборбених губитака био је далеко мањи него кад су се почеле попуњавати племенитијим коњима са територије Срема. Наш брдски коњ по природи је отпоран и врло скроман у исхрани захваљујући тешким условима живота на брдовитом терену, тако да се услови његовог живота нису много променили у јединици. Тај коњ је добро подносио тешке физичке напоре и глад. Међутим, коњи са територије Срема који су припадали племенитијим пасминама и живели до доласка у јединице под повољним условима, врло су тешко подносили ратне тешкоће те су се врло брзо изнуравали и онеспособљавали за рад у јединицама. Пред крај рата број изнурених коња био је врло велик, тако да је било потребно неколико ремонтних депоа (Шабаци, Сремска Митровица, Смедеревска Паланка) у које су упућивани ради опоравка. Међутим, да су пре упућивања у јединице прошли кроз обуку ремонтовања, број онеспособљених грла био би далеко мањи.

Потпуно је разумљиво што ремонтовање коња у партизанском начину ратовања не долази у обзир. Исто тако оно неће доћи у обзир ни у почетку савременог рата уопште јер краткоћа трајања мобилизацијског периода то неће дозволити. Међутим, у току рата ремонтовање је могућно и неопходно ако се жели што дуже сачувати употребна вредност коња и смањити проценат неборбених губитака. Стога је потребно да армије које ће у рату имати коње предвиде и постојање ремонтних депоа. Данас, на пример, у мирнодопској француској армији постоје 2 ремонтна депоа из којих се попуњавају коњима њене колонијалне јединице (британска армија имала је 1944. године у Италији 3 ремонтна депоа).

Из података којима располажемо види се да је у свим армијама у току рата долазило до великог броја неборбених губитака због помањкања обученог људства за рад с коњима. То је нарочито тешко погодило немачке јединице на источном фронту које су се, додуше, на брзину попуњавале коњима, али није било обученог људства за рад с њима. Проблем недостатка обученог људства за рад с коњима јавио се и код америчке 5. и британске 8. армије на италијанском фронту, услед чега је и код њих долазило до великих неборбених губитака коња.

Врло је вероватно да ће се проблем недостатка обученог људства за рад с коњима испољити у још већем степену у евентуалном будућем рату пошто је данас у свим мирнодопским армијама знатно смањен број јединица с коњским саставом или су оне потпуно укинуте, па се стога и не врши обука људства за рад с коњима у току служења војног рока. Тај проблем уочили су и неки амерички војни

¹¹⁾ Коњ на источном фронту у часопису *Schweizer Kavallerist* бр. 11/55. године.

руководиоци, али су они мишљења да ће га моћи решити (уколико буду користили коње) на тај начин што ће на одређеном терену мобилисати месно становништво за коњевоце. Да је то решење непотпуно види се из броја неборбених губитака у њиховим јединицама на италијанском фронту, када су на исти начин решавали тај проблем.

За наше услове сматрамо да би било потребно ради оспособљавања што већег броја људи за рад с коњима форсирати омасовљење коњичког спорта код омладине, предвидети попуну ратних јединица које ће имати коње с људством са села, а у рату постојање ремонтних депоа за коње у којима би се истовремено обучавало људство за рад с коњима.

С обзиром на велик број коња који се користи у рату, јавља се као посебан проблем могућност њихове исхране. У ратним условима је исхрана коња често нередовна, слаба и недовољне калоричне вредности. Из тих разлога долази до наглог мршављења коња и до њиховог онеспособљавања за рад.

У току НОР-а велик је број коња страдао услед несташнице сточне хране, иако су, углавном, кориштени наши брдски коњи који су у исхрани врло скромни. У јединицама немачке армије на источном фронту било је у зимском периоду 1941—42. године 20%, а у зимском периоду 1942—43. године 12% губитака коња због несташнице сточне хране. Немци су били присиљени у периоду повлачења преко кубанских низина пребацити сточну храну авионима, јер је од одржавања коња зависо сваки покрет јединица на том терену. У борбама у Бурми било је предвиђено да сваки коњ (мула) носи по 4 резервна obroка сточне хране.

Највећи проблем у рату представља пребацивање кабасте сточне хране из позадине на фронт. Стога је још у миру потребно решити питање смањења и њене запремине, а да калоричност остане иста. То се према нашем мишљењу, може постићи брикетирањем кабасте сточне хране. Досадашњи покуси у том правцу дали су задовољавајуће резултате, па би било потребно и даље на томе радити.

Слаба опрема и недостатак обученог људства које би знало правилно засамаривати и запрезати коње доводе до великог броја повреда. Таквих случајева било је нарочито код америчке 5. и британске 8. армије на италијанском фронту. И из јединица НОВЈ изабачен је велики број коња због повреда насталих услед слабе опреме и нестручног засамаривања.

Код израде како товарне тако и запрежне коњске опреме за потребе ратних јединица треба водити више рачуна о величини и обиму коња који долазе у обзир за попуну ратних јединица. То значи да опрему треба израђивати према коњима са цивилног сектора, јер њих има највише у ратним јединицама, а не према коњима из мирнодопског састава армије који су и већи и крупнији. Такође треба радити на повећању корисне носивости терета коња смањењем тежине самара која данас износи од 27—42 кг, а могла би бити и знатно мања (15—20 кг).

Сва та искуства из другог светског рата требало би детаљније и студиозније проучавати, како би се нашло најбоље решење за повећавање употребне вредности коња.

После другог светског рата приступило се у свим армијама смањењу или чак ликвидацији коња у саставу борбених јединица. Тако их је, на пример, норвешка армија радикално смањила кад је приступила Северноатлантском пакту. Међутим, на пролећним маневрима одржаним 1954. године на територији Норвешке у оквиру САП моторизоване јединице на планинском и снегом прекривеном земљишту потпуно су затајиле, док су јединице са коњима извршиле постављени задатак. Зато је норвешка армија после тога повећала број коња у мирнодопском саставу за 8 000 и они су предати сељацима на чување. Они их користе за своје радове, а армија плаћа њихово издржавање. Сваке године за време војних вежби коњи се повлаче у јединице. И у британској армији остао је врло мали број коња после рата, али је после поменутог маневра у Норвешкој и она приступила извесном повећању броја коња, што се већ одразило на појединим војним вежбама.

Швајцарска армија је после дугих дискусија вођених у Генералштабу расформирала 30 коњичких ескадрона и од њих формирала 24 коњичке извиђачке јединице са укупно 5 000 коња који су придати пешадијским дивизијама. Међутим, задржала је у брдским батаљонима по 84 коња и у сваком пешадијском пуку по једну брдску транспортну чету са 100 коња.

У оквиру грчке армије по приступању Северноатлантском пакту формиране су моторизоване „пентомик“ дивизије, иако је, по мишљењу неких војних стручњака (генерал Кимон Барлас) недостатак стоке, нарочито товарне, код јединица које ће дејствовати на брдском терену врло велик недостатак.¹²⁾

Италијанска армија приступила је, међутим, врло опрезно смањењу броја јединица с коњима. Поред извесног броја пешадијских јединица с коњима она је задржала и 3 планинске бригаде (свака са по 1 329 товарних мазги), а располаже и са неколико артиљеријских пукова с коњским транспортом (од 4 дивизиона два су на коњску вучу, а два товарна) и неколико брдских дивизиона 75 мм — сваки по 318 товарних мазги. Поред тога, воде се и дискусије о потреби повећања броја јединица с коњима.

У армијама чланица Варшавског пакта коњи су сведени на врло мали број и углавном су задржани у границама (мирнодопским) јединицама.

Француска армија располаже извесним бројем јединица с коњима нарочито у колонијама и са неколико планинских јединица распоређених дуж шпанске и италијанске границе. У француским брдским бригадама, које су моторизоване, предвиђено је у случају рата неколико специјалних камиона за пребацивање коња који би се користили на терену где се не могу кретати моторизоване јединице.

¹²⁾ К. Барлас: *Критика пентомик дивизије*, Народна Армија бр. 1086/60.

У саставу шведске армије постоји 16 пешадијских пукова с коњима, 1 коњички пук и 1 коњички дивизион.

Америчка армија расформирала је одмах после рата све своје јединице с коњима. Међутим, за терен на којем се моторизација не би могла користити, првенствено планински, предвиђа се да се постојећим америчким пешадијским дивизијама доделе „провизорне транспортне чете“ са по 450 коња (мазги) које би се у случају потребе попуниле коњима на терену, а месно становништво користило за коњевоце.¹³⁾

Појава сваког новог наоружања и нових достигнућа у ратној техници повлачи за собом, поред осталог, и измене у организацијској структури борбених јединица и у систему ратовања. Појава тенкова и моторизације довела је, као што смо видели, у периоду између првог и другог светског рата до избацавања или знатног смањења броја коња у саставу неких армија с намером да се тиме повећају брзина и маневарска покретљивост. Међутим, у низу операција у другом светском рату показало се да се жељена брзина и покретљивост нису могле увек постићи и поред масовне употребе моторизације, односно да је долазило до тешких па и судбоносних последица кад су се на непогодном земљишту или у неповољним временским приликама јединице наслањале искључиво на технику и моторизацију, тако да се морало поново прибећи и кориштењу старог транспортног средства — коња. Стога је нетачна оцена да је узрок врло велике примене коња био, као што то неки покушавају објаснити, недостатак моторних возила на фронту. Тај узрок треба тражити у посебним условима ратовања на које смо у изнетим примерима указали. Зато је несхватљиво, с обзиром на искуства другог светског рата, зашто је одмах по његовом завршетку поновно дошло до игнорисања коња. Нема сумње да је мотор као транспортно средство у другом светском рату био далеко кориснији од коња, али је чињеница да је коњ у знатној мери допуњавао мотор, односно да је у извесним ситуацијама представљао основно и незаменљиво транспортно средство.

Поставља се сада питање да ли и у којој мери појава нуклеарног оружја негира употребну вредност коња у савременој армији? Појавом овог оружја приступило се реорганизовању структуре борбених јединица и њиховом прилагођавању новим условима. Под утицајем тог оружја и још свежим утисцима првих атомских експлозија неке су армије поново потпуно изbacиле коње из састава јединица, а друге су знатно смањиле њихов број. Армије које су изbacиле коње из свог састава приступиле су формирању искључиво моторизованих јединица, јер се развила теорија да ће нуклеарно оружје представљати у евентуалном рату „апсолутно“ оружје, да ће се будући рат одвијати „притиском на дугме“ итд. По тој теорији рат ће бити краткотрајан и у њему ће поред нуклеарних пројектила доћи до изражаја само брзе моторизоване јединице за експлоатацију успеха

¹³⁾ Монжамон: *Будућност планинских јединица* (извод у *Војном делу* бр: 2/52).

нуклеарне експлозије. Ратна дејства на земљи сводила би се искључиво на брзе и дубоке продоре моторизованих и оклопних јединица дуж комуникација итд. Разумљиво је стога што таква концепција рата одбацује сваку помисао о употреби коња у оквиру борбених јединица и што је из ње произишао закључак да је „век коња“ прошао, те да коњ представља анахронизам за савремену армију. Међутим, ратови који су касније уследили (Индокина, Кореја, Алжир) оповргли су теорију о краткотрајном рату иако у њима није примењено нуклеарно оружје. Они су доказали да се и поред напретка у наоружању и техници не искључују досадашњи облици ратовања, као и то да садашњи степен развоја моторизације не обезбеђује апсолутну покретљивост борбених јединица. У вези са ратом у Кореји и применом потпуно моторизованих формација војни стручњак Косеоглу пише: „... Америчке потпуно моторизоване јединице, опремљене тешким наоружањем, нису на планинском и беспутном земљишту у Кореји показале маневарску способност. Кореја је још једном показала да се у организацији и опреми армије не могу занемарити географски услови. Показао се недостатак коња и мазги који су потпуно избачени из формације дивизије“.¹⁴⁾

На бази тих искустава приступило се поново разматрању организацијске структуре борбених јединица, посебно питања коњског транспорта. Данас се и у земљама које располажу најмодернијом техником јавља све више присталица да се у пешадијској дивизији примени комбиновани транспорт: мотор-коњ ради обезбеђења тактичке покретљивости. Ово се мишљење поткрепљује у тиме да данас постоје реалније могућности за повећање могућности употребе коња у армији пошто се у оквиру пешадијских јединица користи лакше наоружање (бестрзајна оруђа), као и кола с кугличним лежајима која омогућују већи вучни капацитет коња.¹⁵⁾

Постоји и мишљење да се на тешко проходном земљишту кориштењем хеликоптера као транспортног средства искључује потреба за употребом коња. Међутим, при разматрању могућности његовог коришћења, поред тога што је засад економски нерентабилан, треба имати у виду још неке негативне стране, као што су релативно мали транспортни капацитет, мали радијус кретања, мала висина лета, потреба већег броја стручњака за одржавање, потреба да постоји превласт у ваздуху, могућност откривања положаја од стране непријатеља због буке мотора итд. То не значи да се употреба хеликоптера на тешко проходном земљишту одбацује, али се при анализи његове употребне вредности морају имати у виду и наведене негативне стране због којих се данас још не може сматрати апсолутним транспортним средством. Чињеница је да хеликоптер може корисно послужити за дотур материјала до фронта, али ће бити потребно ипак

¹⁴⁾ Косеоглу С.: *Да ли је Кореја, као и шпански грађански рат, родила нову доктрину?* (Војно дело бр. 5/52).

¹⁵⁾ Микше Ф.: *Крза пешадије* (приказ у Војном делу бр. 1/52).

неко друго транспортно средство које ће се користити на самом фронту за пренос тежег наоружања и муниције. По свему судећи засад то на тешко проходном земљишту може бити првенствено коњски транспорт.

Питање употребе коња, значи, постало је опет актуелно и о томе се воде дискусије и у индустријски развијеним земљама. У којем ће обиму коњ бити кориштен у армијама тих земаља зависиће, без сумње, и од карактера евентуалног рата који произилазе из ратне концепције сваке армије. Армија која по својој ратној концепцији предвиђа вођење агресивног и рата на туђој територији просторно удаљеној од сопствене базе, првенствено ће тежити стварању моторизованих јединица, тј. јединица веће брзине и радијуса кретања. У том случају коњ као транспортно средство у саставу борбених јединица које би извршиле почетну агресију не би дошао у обзир. Уколико би се, пак, у току даљег вођења рата појавила потреба за коњима, те армије предвиђају њихово мобилисање на одређеној ратној територији.

У армијама економски слабије развијених земаља, које немају агресивних намера и код којих основна концепција рата базира на одбрани сопствене независности, расправља се о томе да се пронађе најбоље решење за одбрану земље, водећи рачуна о њеном економском потенцијалу и о потреби за таквим борбеним јединицама које ће се моћи на одговарајућем терену успешно супротставити технички надмоћнијем агресору. С обзиром на то да ће теже проходно земљиште у знатној мери ограничавати разорно дејство непријатељског нуклеарног оружја и употребу моторизованих јединица, јасно је да ће те армије тежити да се борбена дејства изводе на таквом земљишту. Оне стога при разматрању организацијске структуре сопствених јединица воде рачуна о обезбеђењу њихове покретљивости и маневра на теже проходном земљишту, а то их наводи да у свом саставу имају и јединице с коњским транспортом. Према томе, комбиновани транспорт није условљен само економским фактором него и другим захтевима, а целисходном комбинацијом моторног и коњског транспорта постижу се у одређеним условима најбоља решења. У којем омеру ће бити заступљен моторни, а у којем коњски транспорт зависиће од дате ситуације, као и од материјалних могућности.

Употреба коња доћи ће нарочито до изражаја у земљама у којима ће у случају агресије бити организован свенародан одбрамбени рат где ће се примењивати најразноврсније форме борбених дејстава на фронту и у непријатељевој позадини. Нарочито ће употреба коња доћи у обзир при разним облицима дејстава у непријатељевој позадини, и ту ће они највероватније бити основно транспортно средство. То, поред осталог, потврђују и наша искуства из НОР-а. Употреби моторизованих јединица у савременом рату често ће се супротставити и природа борбених дејстава: када треба остварити тајност покрета у близини непријатеља; инфилтрирати се између његових положаја; неприметно се извући из додира с противниковим снагама;

прегруписати снагу у непријатељевој близини итд. Сем тога, ваља имати на уму да ће моторизоване јединице у евентуалном будућем рату представљати рентабилан циљ за нуклеарно оружје да ће им кретање дуж комуникација често бити онемогућено већим рушењима и препрекама, да захтевају већи број стручњака за одржавање, да зависе од располагања и дотура погонског горива итд.

Из изнетог се види да основни захтев који поставља савремени рат пред све армије, тј. обезбеђење максималне брзине и пуне покретљивости борбених јединица, до данас није потпуно решен. Један од основних проблема представља то што се не располаже универзалним транспортним средством које неће зависити од земљишта и атмосферских услова. У тим условима не постоји, дакле, друго решење сем коришћења комбинованог транспорта: мотор-коњ, а њему у прилог говоре и досадашња ратна искуства.
