

ORGANIZACIJA SAOBRAĆAJA I TRANSPORTA U BUDUĆEM RATU

Saobraćaj i transport u eventualnom ratu dobijaće sve veći značaj s obzirom na sve brojniju moto-tehniku koja se uvodi u današnje armije s ciljem da se poveća udarna moć i radijus dejstva jedinica. Istovremeno, upotreba savremenih borbenih sredstava mnogostruko će povećati gubitke u ljudstvu i tehnici, izazvaće mnogobrojna i teška razaranja komunikacija, značajnih objekata i naselja, što će još više komplikovati obezbeđenje nesmetanog pokreta trupa i redovan dotur i evakuaciju. Otuda nužnost da se sagledaju bitni uticaji na mesto i ulogu saobraćaja i transporta, od kojih su odlučujući savremena tehnika i taktika izvođenja borbenih dejstava.

Za organizaciju saobraćaja i transporta od posebnog su značaja nastojanja da se ostvari najveća moguća pokretljivost trupa KoV, što je u skladu sa potrebom da jedinice postignu odgovarajuću gipkost i sposobnost da se brzo prebacuju, koncentrišu i dekoncentrišu, kao i da ostvaruju brz tempo nastupanja u ofanzivnim dejstvima. Baš ovaj zahtev, čije je rešenje — pre svega — u potpunoj mehanizaciji trupa KoV kao jednom od presudnih atributa pokretljivosti, donosi vrlo složen problem: kako rešavati nagomilavanje moto-tehnikе na jednom kilometru puta, odnosno kako obezbediti sve operativne pokrete i pokrete transportnih jedinica koje obavljaju dotur i evakuaciju, računajući da će se na tim istim putevima (ili bar na njihovom pretežnom delu) odvijati i transport za potrebe privrede i stanovništva. Smatram da će primenom motorizacije trupe KoV ostvariti željenu pokretljivost i gipkost samo toliko, koliko se istovremeno reše i zadaci tehničkog održavanja moto-sredstava, održavanja komunikacija i besprekorne organizacije i sprovođenja saobraćaja i transporta. Ovo ističem u prvi plan jer upravo ta tehnika, koja treba da učini trupe pokretljivijim, zbog njihove masovnosti — s jedne i velikih mogućnosti (i verovatnoće) da komunikacije budu razorene — s druge strane, može u određenim uslovima da trupe učini nepokretnim, osobito na područjima sa nerazvijenom mrežom komunikacija, specifičnim topografskim sklopom i klimatskim uslovima.

Ovaj raskorak između broja moto-tehničkih sredstava i propusne moći komunikacija dobro je poznat iz II svetskog rata i u tom pogledu bilo je drastičnih primera na svim frotovima, a osobito na istočnom i u Africi, gde su moto-mehanizovane jedinice sa svom svojom tehnikom ostajale paralizovane na lošim i onesposobljenim putevima, na prostranstvima sa nerazvijenom mrežom komunikacija i zbog prekida lanca dotura pogonskih sredstava. Ove pouke, osobito zbog činjenice da budući rat neće biti njegova modernizovana verzija, već nov kvalitet sa neuporedivo komplikovanijim problemima, treba uzeti u obzir pri razmatranju faktora pokretljivosti i dinamičnosti trupa.

U sklopu saobraćajnog obezbeđenja, u uslovima ograničenog broja komunikacija i njihove izloženosti stalnim razaranjima, pitanje dotura i evakuacije postaje jedan od osnovnih problema, utoliko akutniji, ukoliko se povećavaju dnevni utrošak materijalnih sredstava i broj ranjenih i obolelih. Za izvršenje zadatka dotura i evakuacije biće potrebno da se angažuje neuporedivo više transportnih sredstava nego u prošlom ratu, jer se predviđa i neuporedivo veće trošenje materijalnih sredstava i, u uslovima upotrebe nuklearnog oružja, mnogo više ranjenih i obolelih. Dok je, npr., u I svetskom ratu dnevni utrošak materijalnih sredstava iznosio za jednu pešadijsku diviziju u borbi oko 200 tona, a u II svetskom ratu do 100% više, predviđa se da bi dnevni utrošak materijalnih sredstava u budućem ratu bio za pešadijsku diviziju u borbi još do tri puta veći, a broj ranjenih i obolelih u jednom danu dva i više puta. Značajno je da od ukupne količine materijalnih sredstava koje bi jedna pešadijska divizija savremene formacije dnevno utrošila, odnosno koje bi joj trebalo doturiti, na municiju i pogonska sredstva (prema postojećim proračunima) otpada oko 90%, što je od posebne važnosti za planiranje dotura, tj. za angažovanje komunikacijskih i transportnih kapaciteta. Ovo pre svega opredeljuje značaj i ulogu saobraćaja i transporta u budućem ratu i nameće potrebu da se iznađu i usvoje nove metode u korišćenju komunikacija i transportnih kapaciteta.

Korišćenje komunikacijskih i transportnih kapaciteta. Način i obim korišćenja komunikacija i transportnih sredstava zavisiće, više nego ikad, u prvom redu od mogućnosti koje nudi određena grana saobraćaja, odnosno određena vrsta transporta za zadovoljenje operativno-transportnih zadataka. S toga se, pri planiranju saobraćaja i transporta, ne može polaziti samo od ocene koliko je neka grana saobraćaja ekonomična. Iako je ovaj faktor veoma značajan, on će pri odlučivanju o izboru vrste transporta biti iza onih koji su pri proceni i donošenju odluke bitni da bi se obezbedilo brže i sigurnije izvršenje pokreta trupa i sigurnije zadovoljenje dotura i evakuacije, pa i po cenu manje ekonomičnosti. Odlučujuće je, dakle, dati prednost onim faktorima koji u što je moguće većoj meri otklanjaju opasnost da, dejstvom atomskih i savremenih klasičnih borbenih sredstava, saobraćaj (odnosno neke njegove grane) bude paralisano.

Poznato je npr. da je potrebno 50 do 70 puta manje energije za pokretanje jednake količine korisnog tereta na vodi nego kroz vazduh, ili 8 do 14 puta manje na šinama nego na putu itd. Ali, ti pokazatelji (iz pomenutih razloga) gube (ako se tako može reći) pravu operativno-taktičku vrednost, mada za različite armije imaju i različit značaj kako iz geografskih, tako i iz doktrinarnih razloga. Dok velike pomorske zemlje razvijaju pomorski saobraćaj i dok njihovi eksperti, s obzirom na mogućnost da velike ukrcne i iskrcne luke budu još prvih dana rata potpuno isključene, kao i da skoro svaki klasični konvoj bude uništen još na morskoj pučini, traže za oružane snage nova rešenja u savlađivanju velikih odstojanja (podmornički saobraćaj, vazdušni saobraćaj na velikim visinama i sl.), dotle kontinentalne zemlje, u čijim se teritorijalnim granicama nalaze mala mora sa više manjih i većih

ostrva i čije oružane snage nemaju pretenzija da zauzimaju tuđe teritorije, mogu svoju pažnju da usmere na druge grane saobraćaja.

I železnički saobraćaj u budućem ratu naći će se u sasvim drukčijoj situaciji nego u prošlim ratovima. Stavljene u službu rata pre nešto više od sto godina, on se nesmetano odvijao sve do II svetskog rata, kada je dao velike rezultate, ali pod kraj rata otkriva svoje slabosti pred moćnom lovačko-bombarderskom i bombarderskom avijacijom, sposobnom da ga ozbiljno ometa pa i delimično eliminiše. Savremena avijacija, raketno i atomsko oružje koji stoje na raspolaganju za snažne i precizne udare po železničkim prugama i postrojenjima, vučnim i voznim sredstvima, elektrovodovima i drugim uređajima, staviće ovu granu saobraćaja pred nepromostive teškoće. Železnička vučna i vozna sredstva vezana su za šine i za veće železničke čvorove, te će tako svaki udar po otvorenim prugama i železničkim čvorovima istovremeno pogađati i ta sredstva, kao i uređaje za održavanje i opsluživanje voznog parka, a te gubitke biće teško ili nemoguće nadoknaditi.

Putni saobraćaj, koji se u II svetskom ratu potpuno afirmisao, dopunjujući i često potpuno zamenjujući železnički, imaće u budućem ratu neuporedivo veći značaj. Ovo zbog toga što će jedinice KoV, zbog svog organizacijskog sastava i taktike izvođenja borbenih dejstava, kao i zbog jako umanjene mogućnosti da se koristi železnički saobraćaj, biti upućene na pokrete putevima. Putevi predstavljaju široku mrežu saobraćajnica koje se protežu u svim pravcima do iole važnijih privrednih rejona, naselja i sl., obezbeđuju na kopnu najviše uslova za zadovoljenje saobraćajnih i transportnih potreba, čak i kad je ta mreža nedovoljno razvijena i sa nezadovoljavajućim eksploataciono-tehničkim stanjem. Ukoliko je putna mreža razvijenija, s većom propusnom moći i s boljim tehničkim rešenjem, utoliko će više odgovarati svojim zadacima. Sem toga, u putnom saobraćaju se pojavljuju sve savremenija transportna sredstva čija je velika prednost što nisu vezana za krute redove vožnje i za pravce (kao železnica), a po svojim današnjim transportnim kapacitetima pružaju velike mogućnosti.

Vazdušni saobraćaj, kao najperspektivniji, dobija sve veći značaj. Iako najmlađi, on se najbrže razvija, jer je to vid saobraćaja koji se manifestuje kao potreba društva na određenom stepenu njegovog razvitka. Stoga kulminaciju razvitka vazdušnog saobraćaja nije moguće sagledati. Nesumnjivo, ljudski rad i vreme svakim danom dobijaju sve više u vrednosti a u ratu bi imali takvu vrednost, koja saobraćaju daje ogroman značaj. Međutim, ovoj prednosti u vremenu kod vazdušnog transporta suprotstavlja se ekonomski momenat — cena prevoženja, koja je po svom apsolutnom iznosu veća nego u drugim granama saobraćaja. Zbog suprotnog delovanja ova dva faktora, dobija se različit rezultat pri proračunu ekonomičnosti transporta na različitim relacijama, što treba imati u vidu pri planiranju njegovog korišćenja. Dok je vazdušni transport na dugim relacijama, zbog ogromne uštede na vremenu, u određenoj prednosti, dotle je na srednjim, a osobito na kratkim relacijama sve manje rentabilan, te za svaki konkretan slučaj treba izvršiti svestranu procenu i proračun. Sigurno će dalje usavršavanje proizvodnje vazdušnih transportnih sredstava i po-

gonske energije u budućnosti ovaj transport učiniti jeftinijim. Posebno će u svim vidovima borbe veliku primenu naći helikopteri savremenog tipa, a naročito za transporte na kratkim relacijama i bliže prostorijski neposrednih borbenih dejstava, gde transportni avioni nisu pogodni.

I pored snažne ekspanzije vazdušnog saobraćaja, ovaj vid transporta još je u ograničenim okvirima, jer je veća proizvodnja savremenih transportnih vazdušnih sredstava veoma skupa, pa se danas ipak nalazi zadovoljavajuća zamena u drugim granama transporta. Međutim, zahtevi koji će se u budućem ratu postaviti pred transport da bi se obezbedilo izvršenje operativno-taktičkih zadataka, imajući u vidu dejstvo savremenih borbenih sredstava koje će znatno umanjiti transportne mogućnosti drugih grana saobraćaja (ako ne i paralisati ih), dovoljan su razlog da se pristupi razvijanju vojnog vazdušnog transporta najširih razmera, što za velike sile — u pogledu ulaganja sredstava, nije prepreka. Male zemlje teže ka tome i čine napore u okviru svojih mogućnosti i potreba.

Ova razmatranja ne isključuju bilo koju granu saobraćaja ili bilo koju vrstu transporta, čak ni onu koja je već u II svetskom ratu bila smatrana zastarelom (zaprežna, tovarna i sl.). U budućem ratu neće biti intaktnih komunikacija; može se očekivati takvo uništenje i oštećenje svih vrsta komunikacija i transportnih sredstava da će se u njihovim kapacitetima permanentno osećati oskudica. Zbog toga, važnih i nevažnih komunikacija i važnih i nevažnih transportnih sredstava neće biti, jedino se može govoriti o osnovnim komunikacijama i transportnim sredstvima i onim koje to ne mogu biti. To će nametnuti potrebu ne samo da se racionalno koriste osnovne grane saobraćaja, nego da se koriste sve raspoložive komunikacije i transportna sredstva prema njihovim mogućnostima, kombinujući i dopunjujući jedna drugim. Zbog svega toga (mada je ovde data samo skica) ni sama organizacija, planiranje i izvršenje saobraćaja i transporta ne može počivati na starim formama. Elementi kao što su: dinamičnost, brze i iznenadne promene situacije, zasićenost tehnikom, psihički uticaj novih nepoznatih borbenih sredstava i sl., isključuje primenu starih šablona. Novi uslovi neminovno zahtevaju primenu novih metoda u organizaciji, planiranju i sprovođenju saobraćaja i transporta. Svaki postupak zahtevaće neuporedivo veću kompleksnost i preciznost nego do sada. To nameće potrebu da organizacija saobraćaja obuhvati kao integralnu celinu: planiranje saobraćaja i transporta, izvršenje transporta, regulisanje saobraćaja, službu održavanja komunikacija, službu tehničke pomoći i obezbeđenje za saobraćaj vitalnih objekata. Bez kompleksnog rešavanja svih ovih pitanja, mislim da se ne može obezbediti da saobraćaj i transport odgovore svojim zadacima u budućem ratu. Pitanje metoda objedinjavanja i koordinacije ovih komponenta i nadležnosti u tom pogledu, predmet su posebnog razmatranja

Planiranje saobraćaja. Umešnim planiranjem treba obezbediti plansko korišćenje svih raspoloživih komunikacija i uredno sprovođenje saobraćaja na njima. Osnova za planiranje jesu: zamisao dejstva — operacije (odluka komandanta), stanje i kapaciteti raspoloživih komunikacija, broj i sastav korisnika komunikacija i očekujuća dejstva ne-

prijatelja po komunikacijama i objektima na njima. Ovim planiranjem treba izvršiti podelu komunikacija na korisnike, imajući u vidu tehničko-eksploatacione osobine raspoloživih komunikacija, mogućnost i potrebe njihovog korišćenja i drugo. Znači, planom upotrebe komunikacija treba tačno odrediti: koje komunikacije, ko, kako i u koje vreme koristi, kojim snagama i po kom metodu treba organizovati regulisanje i kontrolu saobraćaja, koje sve mere treba preduzeti da bi se pokreti što pravilnije i što sigurnije odvijali.

Pored osnovnog plana, iz kog treba da se vidi podela komunikacija na korisnike i angažovanje transportnih sredstava, treba detaljno i precizno planirati korišćenje svake grane saobraćaja — transporta ponaosob. Pri ovome treba imati u vidu:

U putnom saobraćaju neophodno je da na jednom putu saobraćajem upravlja samo ona komanda u čijoj je nadležnosti taj put; nadležnost nad putnom mrežom svake komande-jedinice treba da se poklapa, kad god je to moguće, sa njihovom zonom dejstva (osim za puteve — delove puta koje pretpostavljena komanda zadrži u svojoj nadležnosti); za korišćenje puteva u nadležnosti više komande traži se odobrenje, a korišćenje puteva u nadležnosti potčinjenih komandi treba blagovremeno najaviti, vodeći računa o potrebama i zadacima koji su dati tim komandama; za korišćenje puteva u nadležnosti drugih jedinica treba tražiti odobrenje, ukoliko viša komanda nije to regulisala.

Izvesno je da će planiranje putnog saobraćaja biti veoma delikatno, jer je to osnovna grana saobraćaja za KoV, pa će intenzitet korišćenja biti vrlo velik, kako od strane operativnih, tako i transportnih jedinica (za dotur i evakuaciju). Osim toga, treba računati i da će putevi i objekti na njima, zbog svoje važnosti, biti tučeni i razarani.

U železničkom saobraćaju neophodno je zadržati centralizovano planiranje — sem za odvojene kraće i oštećene delove pruga; postojeća mirnodopska organizacija na železnici funkcioniše i u ratu, no potrebno je da se ojača stručnim vojnosobraćajnim organima u važnijim čvorovima i železničkim stanicama (osobito bliže prostoriji borbenih dejstava); oružane snage zadržavaju u redosledu prevoženja apsolutni prioritet.

Pošto će u toku rata jedan od osnovnih problema biti kako da se u transportu i saobraćaju usaglase zahtevi privrede i stanovništva sa potrebama oružanih snaga, biće od velike koristi ako se na železnički transport prenese što veći deo tereta u prevoženju za potrebe privrede i stanovništva i time oslobode putne komunikacije za vojne potrebe. Kada će se pojaviti potreba, a i uslovi za vojna prevoženja železnicom, prvenstveno bi trebalo da se prevozi materijal.

Korišćenje vazdušnog transporta treba potpuno sinhronizovati sa ostalim granama transporta. Planiranje korišćenja vazdušnog transporta, odnosno njegovo usklađivanje sa drugim transportnim granama, zadatak je one komande koja će raspolagati vazdušnim sredstvima.

U plovidbenom transportu na malim morima biće korisno i nužno planirati upotrebu ribarskih brodova, trabakula i slično utoliko više, ukoliko neprijatelj intenzivnije kontroliše i tuče veće luke i pristaništa. Na neka obimnija prevoženja na plovnim rekama teško će se moći

računati. Rečna plovna sredstva biće nužna za savlađivanje rečnih to-
kova, pri forsiranju.

Organizacijska struktura savremenih jedinica i saobraćaj. Pokreti operativnih jedinica u budućem ratu neminovno će imati karakteristike analogne organizacijskoj strukturi jedinica i stvarnim uslovima. Dok je, npr., ukupna dubina marševske kolone pešadijske divizije u II svetskom ratu iznosila prosečno 30 km, danas je ona kod savremene pešadijske divizije 4 — 8 puta veća. Te razlike nastale su kao rezultat povećanja odstojanja između i unutar ešelona u cilju smanjenja atomskog cilja, a još više zbog povećanja moto-tehnike i druge tehnike u savremenim formacijama. Već danas pešadijska divizija nekih armija ima u svom sastavu 1.800 do 3.500 vozila, a oklopne mehanizovane divizije i do 5.000 vozila.

Ako bismo, ne upuštajući se u razmatranje strukture marševskih kolona, uzeli proračunsku normu koja je prihvatljiva za sve savremene armije ili je prihvatljiva sa neznatnim razlikama, a to je da na jednom km puta dođe 13 do 15 vozila (čime se obezbeđuje potrebna rastresitost), onda bi ukupna dubina kolone iznosila za pešadijsku diviziju sa 1.800 vozila — 120 do 138 km; za pešadijsku diviziju sa 3.500 vozila — 233 do 269 km; za oklopnu mehanizovanu diviziju sa 5.000 vozila — do 330 km itd. Ako bi se tražila neka srednja norma u broju vozila, a analogno tome i dubina kolona, onda bi ona iznosila za pešadijsku diviziju 2.650 vozila ili 177 do 203 km ukupne dubine kolone.

Dubina kolone pešadijske divizije tehnički manje opremljenih armija odgovarala bi, približno, prvoj normi.

Prednji proračuni su u svakom slučaju približni, jer za svaki konkretan slučaj treba raditi precizne šeme organizacije marševskih kolona, odnosno ešelona i precizne proračune njihovih dubina. Međutim, izneti metod proračunavanja dubine kolone biće nametnut kad će biti potrebno da se brzo planira i procene kapaciteti i mogućnosti u saobraćajnom pogledu. Osim toga, ovakav proračun daje dovoljno tačne elemente za donošenje odluke u uslovima nedostatka vremena, što će verovatno, biti normalna pojava u budućem ratu.

Postoje i mišljenja da se dubina marševskih kolona može smanjivati time što bi se skraćivali odstojanja između vozila na 20 do 25 metara. U tom slučaju, na 1 km puta dolazilo bi oko 17 do 20 vozila (računajući međusobna kao i taktička odstojanja). Međutim, ovakvo smanjenje uslovalo bi smanjenje brzine, što je suprotno tendenciji da se postignu što veće brzine, a sem toga ne bi bila zastupljena ni odgovarajuća rastresitost. Na kraju, ako bi skraćivanjem odstojanja između vozila u koloni, zatim racionalnim komponovanjem kolona-ešelona i sl. i smanjili nešto dubinu kolone-ešelona, to skraćivanje može biti neznatno, a problem manevra na komunikacijama kolonama-ešelonima sa tako velikom masom moto i druge tehnike ipak ostaje.

Za uspešan manevar na komunikacijama, odnosno za uspešno izvršenje pokreta, neophodne su radikalne promene u načinu formiranja kolona-ešelona, u načinu i brzini njihovog kretanja, regulisanju saobraćaja i sl. Formiranje i vođenje homogenih kolona dubine 50, 60 i više kilometara na jednom putu, po starim šablonima i dosad pred-

viđenim brzinama kretanja, smatram da ne bi bilo ni moguće, ni ce-lishodno, jer bi dugo zauzimale put, a smicanje s puta bilo bi jako ote-žano, dolazilo bi do nagomilavanja i time bi kolone postajale unosan atomski cilj čime bi došlo u pitanje izvršenje zadatka: stizanje u od-ređeno vreme na određeni cilj. Kako bi izgledalo takvo kretanje, od-nosno eksploatacija komunikacija, evo nekoliko pretpostavki.

Ako bi, npr., jedna motorizovana kolona dubine 50 km (650 do 750 vozila, što iznosi polovinu snaga manje pešadijske divizije) trebalo da izvrši noćni marš na marš-ruti od 150 km, na jednosmernom putu za makadamskim kolovoznim zastorom, koristiće predviđene brzine (prosečno 15 km/č) onda bi joj za savlađivanje naznačenog odstojanja bilo potrebno 13,20 časova noćnog vremena + 4 časa za izlazak na put za produženje marša i smicanje s puta — svega 17,20 časova ili 2 noću

$$V = \frac{Dk + Dp}{1} + v = \frac{50 + 150}{15} + 4 = \frac{200}{15} + 4 = 13,33 + 4 = 17,33$$

ili 17 i 20 min.¹⁾ Drugim rečima, za izvršenje marša pod ovim uslo-vima put bi praktično bio zauzet 17,20 časova ili 2 noći, a kolone bi stigle na marševski cilj posle 33 časa. Ako bi se na ovom istom putu i u isto vreme u suprotnom pravcu (što će biti normalna pojava), kre-tala jedna transportna ili neka druga kolona, onda bi se znatno povećalo vreme za savlađivanje marš-rute za jednu od njih zbog stajanja radi ukrštanja.

Ako bi se, pod istim uslovima i uz besprekornu organizaciju saobraćaja, marš izvodio malim kompaktnim grupama, brzinom od 25 km/č, onda bi određenu marš-rutu ova kolona savladala za 8 časova, tj. za jednu noć. Znači, marš-ruta bi bila savladana u vremenu koje je kraće za 9,20 časova, što je utoliko značajnije ako se ima u vidu da bi zbog tih 9,20 časova (radi predanka) kolona stigla na marševski cilj 24 časa kasnije, što nije beznačajno.

Drugi primer: ako bi jedna pešadijska divizija, manje snabde-vena moto-tehnikom (1.800 vozila), u nedostatku komunikacija boljeg kvaliteta organizovala marš na jednom putu na relaciji od 180 km, noću, po pomenutoj normi od 15 km/č, dubina kolone iznosila bi ukupno 120 do 138 km, a za izvršenje marša bilo bi potrebno 25 do 26 časova

$$V = \frac{Dk + Dp}{1} + v = \frac{120 + 180}{15} + 6 = \frac{300}{15} + 6 = 20 + 6 = 26 \text{ — ukupno}$$

26 sati ili 3 noći). Međutim, ako bi divizija koristila još jedan put i marševala u dve kolone po 60 km dubine, na istoj dužini relacije bilo bi joj potrebno za izvršenje marša znatno manje vreme, uz istu brzinu

$$V = \frac{Dk + Dp}{1} + v = \frac{60 + 180}{15} + 4 = \frac{240}{15} + 4 = 16 + 4 \text{ sata}$$

za izlazak i smicanje s puta). Prema tome, svaka kolona izvršila bi marš za 20 časova ili za dve noći, umesto za tri noći, što znači da bi di-vizija u ovom slučaju bila 24 časa pre na marševskom cilju — što će nekad biti veoma značajno.

¹ V — vreme potrebno za izvršenje marša; Dk — dubina kolone; Dp — dužina marš-rute; 1 — brzina kretanja na km/č; v — vreme za izlazak kolone-če-lona na marš-rutu i smicanje s puta (po 1 čas).

Međutim, ako pešadijska divizija maršuje na jednom putu sa savremenim kolovozom (asfaltom), uz savremenu organizaciju saobraćaja i kreće se u malim ešelonima (grupama), pri čemu je omogućeno da se brzina kretanja znatno poveća (na 25 i više km/č), efekat marša bio bi veći i divizija bi određenu marš-rutu savladala za dve noći

$$\left(V = \frac{Dk + Dp}{1} + v = \frac{120 + 180}{25} + 4 = \frac{300}{25} + 4 = 12 + 4 = 16 \text{ časova} \right).$$

Dnevna kretanja takođe daju mnogo veći efekat, uz mnogo manje naprezanje. Po danu se mogu ostvariti dvostruko, pa i trostruko veće brzine kretanja nego noću, naprezanje moto-tehnike i zamor vozača daleko su manji, ostvarenje marševskog reda i regulisanje kretanja je lakše i jednostavnije itd. To znači, da se za kraće vreme mogu savladati znatno veće marš-rute, upravo za onoliko kraće vreme za koje se povećava brzina kretanja. S toga dnevne pokrete nikad ne treba a priori isključiti, osobito ne za manje i brže jedinice, koje za relativno kratko vreme mogu savladati dosta duge marš-rute.

U navedenim primerima uzeta je pešadijska divizija sa manjim brojem motornih vozila; međutim, ako imamo u vidu i takve savremene divizije koje u svom sastavu imaju 3.800 do 5.000 vozila, onda je jasno da bi takvim divizijama bilo potrebno mnogo više vremena za izvršenje marša na naznačenoj marš-ruti.

Iz ovih pojednostavljenih primera vidljivo je da bi šablonsko planiranje i sprovođenje saobraćaja i transporta moglo da ima štetnih posledica. Budući rat neće trpeti nikakve šablone — ni u taktici izvođenja borbenih dejstava, ni u bilo kojoj drugoj delatnosti. U organizaciji saobraćaja i transporta, brzina i elastičnost u planiranju i izvršenju zadatka imaće poseban značaj. Iako elementi planiranja i sprovođenja saobraćaja i transporta ostaju, manje-više, isti ili slični onima u prošlim ratovima, načela dobijaju nov kvalitet, a fizionomija ove delatnosti biće sasvim drugačija. Na primer, načelo »Odvojeno marševati — uskupno se tući« ne samo da će važiti i u budućem ratu, već i dobija u značaju, samo način njegovog ostvarenja mora biti drugačiji nego u prošlim ratovima. Slično je i sa ostalim načelima. U novim uslovima bilo bi veoma teško formirati kolone i voditi ih po pravilima II svetskog rata. Mislim da formiranje homogenih divizijskih i pukovskih kolona i njihovo marševanje kao celine nije više moguće. Savremeni uslovi zahtevaju da i borbeni i neborbeni delovi ostanu na komunikacijama što kraće vreme i da što pre stignu u planirane rejone bez gubitaka ili bar uz minimalne gubitke. Ovo očigledno nameće potrebu da se maršuje po grupama — malim ešelonima (tako se ekonomično koriste tehnička svojstva savremenih motora, jer se znatno povećava brzina kretanja), kao i da se za marševanje koristi što više paralelnih puteva (deleći ih na jedinice prema osobinama moto-tehnike u svakoj od njih, kao i prema karakteru njihovih predstojećih zadataka): ovo su bitni uslovi za postizanje rastresitosti i racionalnog iskorišćenja komunikacija. Iz ovoga proizlazi da procenu i proračune (po vremenu i prostoru) treba izvršiti precizno i brzo, te na osnovu istih izraditi precizan plan marša po metodu grupnih kretanja.

Obezbeđenje pokreta. Organizacija grupnog kretanja borbenih delova mora da bude takva da vešto sinhronizira celinu u svojoj izvršnoj etapi marša. Pri ovakvom kretanju marševska obezbeđenja morala bi izgledati drugačija od dosadašnjih. Smatram da je moguće i ostvarljivo da se i pri ovakvom načinu kretanja ostvari bezbednost marševanja — pokreta, organizujući stalna bočna osiguranja u zoni pokreta, odnosno marševskih pravaca, delovima maršujućih jedinica kao i teritorijalnim i partizanskim jedinicama. Što se tiče mogućnosti susretnih borbi, one će, verovatno, biti normalna pojava u budućem ratu. Stoga će prednji odredi (makar i brojno mali), sastavljeni od brzih mehanizovanih delova, naoružani najefikasnijim oružjem, imati veliki značaj. I u ovom pogledu teritorijalne i partizanske jedinice mogu imati veliku ulogu.

Okolnost da će se pripreme i izvođenje borbenih dejstava odvijati brzo i takoreći bez predaha, da će nastupati brze i značajne promene situacije, da će se skoro uvek oskudevati u komunikacijskim i transportnim kapacitetima i da će se isti permanentno biti razarani i uništavani, a da bi se ostvarilo elastično i dovoljno energično upravljanje saobraćajem i transportom, od posebnog značaja će biti uspostavljanje i održavanje sigurne veze. Lični kontakt i usmena naređenja, koji su do sada bili, može se reći, osnovni i najpoželjniji način kontaktiranja u nižim jedinicama — komandama, pa čak i u višim, u budućem ratu biće u najviše slučajeva iznimni, te će korišćenje savremenih tehničkih sredstava veze biti neophodno u svim prilikama, a posebno za uspešno upravljanje saobraćajem i transportom. Bez sigurne višekanalne veze sa saobraćajnim i transportnim jedinicama, kao i sa svim korisnicima komunikacija, nema regulisanja saobraćaja, a bez energičnog regulisanja saobraćaja nema planskog korišćenja komunikacija, tj. nema planskog izvršenja saobraćaja i transporta. Stoga jedinice za regulisanje saobraćaja, jedinice za izviđanje i održavanje komunikacija i jedinice za obezbeđenje objekata na komunikacijama moraju biti snabdevene najsavremenijim sredstvima veze.

Služba regulisanja i kontrole saobraćaja. Za saobraćaj i transport od posebnog je značaja služba regulisanja i kontrole saobraćaja te joj u okviru organizacije saobraćaja i transporta valja pokloniti odgovarajuću pažnju. Ova služba imaće zadatak da sprovede sve mere i postupke koji će obezbediti plansko i nesmetano odvijanje saobraćaja na putevima, kao i poštovanje svih saobraćajnih odredaba od strane učesnika u saobraćaju. Radi uspešnog regulisanja i kontrole saobraćaja biće neophodno da se svi korisnici puteva potčinjavaju zahtevima organa za regulisanje i kontrolu saobraćaja o pitanjima koja se odnose na poštovanje saobraćajnih odredaba, tj. o pitanjima reda i discipline u saobraćaju pri sprovođenju saobraćajnih planova, odobrenih ili naknadno korigovanih od nadležnih komandi.

Regulisanje i kontrolu saobraćaja u budućem ratu najverovatnije neće uvek moći da sprovedu same saobraćajne jedinice. Za izvršenje ovog zadatka biće nužno da se koriste i vojnici pešadije, rodova i službi. Ovo tim pre što se mora obezbediti disciplina i red na svim putevima u zoni svake jedinice i to ne samo za kretanje vlastitih jedi-

nica i kolona, već i za kretanje svih potencijalnih korisnika komunikacija: suseda, kolone pretpostavljene komande, civilnog saobraćaja i drugih koji prijave, odnosno najave korišćenje komunikacija. To će zahtevati da se putevi podele prema nadležnosti u cilju sigurnog upravljanja saobraćajem, na: puteve — komunikacije koje dotična komanda zadržava u svojoj nadležnosti, i puteve — komunikacije koji su u nadležnosti potčinjene komande.

Put jedne komande može se protezati i u zoni potčinjene jedinice. U toku dejstava putevi će brzo menjati svoj značaj, te će se tako menjati i njihova pripadnost u pogledu nadležnosti.

Treba podvući da na putevima koji su u nadležnosti jedne komande može za regulisanje saobraćaja, red i disciplinu da bude odgovorna samo ta komanda.

Regulisanje i kontrolu saobraćaja (vojnog i civilnog) u zoni borbenih dejstava obavezno će vršiti organi saobraćajnih jedinica, odnosno vojne jedinice, a na putevima van borbenih dejstava i u većim garnizonima organi civilne službe za regulisanje saobraćaja, s tim da prioritet u korišćenju imaju vojne jedinice.

Tehničke službe. U uslovima budućeg rata, kada će komunikacije i objekti na njima zbog svoje važnosti biti predmet i cilj permanentnih udara, od posebnog je značaja da se na njima organizuje održavanje najveće moguće sposobnosti za odvijanje saobraćaja. Stoga će biti potrebno da se, pri organizaciji saobraćaja i transporta, istovremeno pažljivo razmotri pitanje izgradnje, opravki i održavanja komunikacija i objekata na njima, što znači da će za svaku konkretnu situaciju biti potrebno da se predvide odgovarajuće inženjerske jedinice sa određenim zadacima. Osim toga, sve jedinice moraju biti sposobne za brzo uklanjanje prepreka na komunikacijama, za uređenje obilazaka i improviziranje manjih objekata na putevima.

Služba tehničke pomoći biće od velikog značaja za uklanjanje oštećenja i kvarova moto-tehnike, sklanjanje onesposobljenih sredstava sa puta, njihovu dalju evakuaciju i sl. Ova služba je danas u razvoju i u mirnodopskom javnom saobraćaju, te je potrebno da se, u saradnji sa odgovarajućim organima javnog saobraćaja, o ovom pitanju stiču određena iskustva, a postojaće mogućnosti da se i vojna i civilna integrišu u jedinstvenu službu tehničke pomoći.

Ovde su dotaknuti neki od bitnih elemenata inače kompleksne i veoma značajne delatnosti na organizaciji i sprovođenju putnog saobraćaja i transporta u savremenom ratu. Iznete postavke smatram da daju osnovu za diskusiju i dalju razradu ovog pitanja.

Pukovnik
Pero MILINOVIĆ