

VOJNA PREVOŽENJA REKAMA

U vojnoj publicistici može se naići na sasvim oprečna mišljenja kada je reč o vojnim prevoženjima rekama.¹ Neki smatraju da je prevoženje na rekama složeno, sporo i da bi u ratu zahtevalo jake snage za zaštitu. Iz toga oni zaključuju da vojna prevoženja na rekama, po svojim karakteristikama, znatno zaostaju za železničkim i cestovnim saobraćajem, zbog čega ono može doći u obzir jedino u nuždi i to na kratkim odstojanjima. Drugi opet kažu, pozivajući se na iskustva iz II svetskog rata, da će se reke u ratu intenzivno koristiti za vojna prevoženja, jer kao rečne komunikacije² imaju neke prednosti pred drugim vrstama saobraćaja. Pre donošenja bilo kakvih zaključaka potrebno je, barem u osnovnim crtama, videti koje su dobre i loše strane vojnih prevoženja na rekama i zatim, ukoliko, neka pitanja koja kroz pripremu i organizaciju prevoženja treba rešiti.

REČNO BRODARSTVO I PREVOŽENJE REKAMA

Naše rečno brodarstvo raspolaže velikim kapacitetima i velikim brojem raznovrsnih brodova koji su pogodni za vojna prevoženja, a posebno za prevoženja trupa i materijala. Jedan deo, za armiju naročito potrebnih brodova, bio bi neposredno angažovan u narodnoj odbrani (u sastavu rečne ratne flotile), dok bi preostali (najveći) deo uvek bio na raspolaganju za vojna prevoženja. Da bi se dobila približna slika o mogućnostima rečnih brodova, evo nekoliko podataka.

U sastavu brodarskih preduzeća ima ukupno oko 1000 brodova (osim dereglija), od čega 247 tegljača (potiskivača), 629 šlepova i

¹ Vojna prevoženja rekama podrazumevaju sva prevoženja za potrebe oružanih snaga, dok rečni saobraćaj obuhvata vojna prevoženja i prevoz druge robe i putnika, održavanje rečnih plovnih puteva, pristaništa i luka, organizaciju brodarskih preduzeća i ustanova za izgradnju, eksploataciju i bezbednost plovidbe.

² Rečnu komunikaciju čine ukrcna i iskrcna mesta na reci, pravci plovidbe i rečni brodovi.

barži različite nosivosti i namene, 21 motorni teretnjak sa 6472 t nosivosti, 137 tankera za prevoz goriva sa 122880 t nosivosti, 18 putničkih brodova (s hidrokrlinim), 96 skela na motornu vuču, nepoznat broj skela na vesla, oko 200 drvarica (dereglija) bez motora, sa ukupno 12964 t nosivosti i veliki broj motornih čamaca (u evidenciji). Tegljači mogu da prevoze do 500 vojnika sa opremom, na kraće udaljenosti, šlepovi i barže 500—1000 vojnika ili do 1000 t materijala. Neki šlepovi i teretnjaci mogu da prevoze i laka vozila (do 10 vozila nosivosti 1,5 tone). Skele na motornu vuču mogu da prevoze preko reke do 300 vojnika ili 4 vozila, dok skele na vesla mogu da prevoze 30—40 vojnika. Kapacitet putničkih brodova iznosi 2300 ljudi, ostalih brodova oko 320000 ljudi ili 400000 t nosivosti. Od raspoloživih brodova može se formirati oko 100 povorki sa 6 šlepova (1 tegljač i 4—6 šlepova — barži). Svaka povorka može da preveze materijala koliko 4—6 železničkih vozova od po 50 vagona ili na kraće daljine do 6000 vojnika.

Vojna prevoženja (i rečni saobraćaj u celini) nisu osetljiva na neprijateljska dejstva iz vazduha više od ostalih vrsta saobraćaja. Brodove i manje povorke relativno je lako maskirati uz rečne obale, a kada plove danju, moguće je takođe poduzeti neke mere maskiranja. Vojna prevoženja noću pružaju znatno veći stepen bezbednosti i zato će prevoženje noću biti redovna pojava. Ako u vazдушnom napadu brodovi nisu potopljeni, mogu da nastave sa plovidbom, jer plovni put nije oštećen. Prekid i duži zastoji zbog dejstva iz vazduha su ređi i ne odražavaju se na širokom području, jer se vojna prevoženja mogu odvijati bez uređenih pristaništa, složenih i velikih objekata i uređaja za upravljanje na obalama i u uslovima nesigurne ili potpuno prekinute veze (što nije slučaj, na primer, na železnici).

Na našim plovnim rekama moguće je da se brodovi i povorke istovremeno kreću u oba pravca. Iako je plovni put na reci podložan promenama, njegova širina na našim rekama omogućuje da se brodovi i povorke slobodno mimoilaze, pretiču, zaustavljaju i mogu ploviti jedan iza drugog na vrlo maloj udaljenosti. Izuzetno, na pojedinim mestima, kod niskog vodostaja, ostrim zavojima, ispod mostova, u Đerdapu, u kanalima i kod pojedinih plićaka, povorke se ne mogu mimoilaziti, što opet ne predstavlja veću poteškoću, jer je plovidba regulisana znakovima na obalama reke i uvek postoji mogućnost da se učesnici u saobraćaju blagovremeno sporazumeju o prolasku kroz ova područja. Prema tome, kretanje brodova, kada jednom otplove s obale, nije više regulisano kao, na primer, na železnici, ali zahvaljujući velikoj širini plovnog puta i njegovoj obeležnosti, saobraćaj se nesmetano može odvijati u oba pravca. Zbog toga reke imaju veliku propusnu moć i omogućuju intenzivan saobraćaj svim vrstama rečnih brodova.

Za rečni saobraćaj vezano je najmanje ljudi. Dok u železničkom saobraćaju učestvuje oko 140000, u cestovnom 50000, u rečnom saobraćaju radi svega 8500 ljudi. To garantuje da rečni saobraćaj u ratu neće pretrpiti znatnije izmene i što je naročito važno za ratne uslove, organizacija plovidbe na rekama je jednostavna i

time je manje osetljiva na razne poremećaje i neprijateljska dejstva. Zatim, brod je sposoban da prevozi i sa smanjenom posadom. Komandni kadar na brodovima međusobno se zamenjuje, a postoje i široke mogućnosti za regrutovanje rezervnog kadra. Manje ljudi, kao što smo videli, ne znači i manje mogućnosti za prevoženje, jer za prevoženje iste količine robe u železničkom saobraćaju potrebno je oko tri, a u putnom saobraćaju dvadeset puta više ljudi.

Prevoženje rekama je jeftinije, a time i ekonomičnije. Troškovi prevoza su niži za 50% od troškova na železnici i oko 300% od troškova putnog saobraćaja. Upoređivanjem mogućnosti jedne KS na putu, železnici i reci, očita je prednost vuče na reci (gotovo za 8 puta u odnosu na železnicu). To se može videti iz ovih primera: ako tegljač nizvodno može da tegli do 14 šlepova (takvih tegljača mi imamo), a svaki šlep neka je nosivosti oko 600 t, to znači da odjednom tegljač (potiskivač) može da tegli oko 8400 t tereta. Za prevoz ove robe železnicom potrebno je 15—20 lokomotiva i 840 vagona. Nosivost jednog teretnjaka od 1000 t jednaka je nosivosti železničke kompozicije od 50 dvadesettonskih vagona. Ekonomičnost se postiže, između ostalog, primenom povorke šlepova (barži) bez pogona i posadom na njima od 2 do 3 kormilara ili su tegljenice bez posade (barže), malobrojnom posadom na tegljačima, malim brojem ostalog osoblja angažovanog oko prevoza i dr. Iako održavanje plovnih puteva zahteva povremeno velika finansijska sredstva, u celini, rečni saobraćaj i vojna prevoženja na rekama su jeftiniji od drugih vrsta saobraćaja.

Ovo su, dakle, prednosti vojnih prevoženja rekama.

Međutim, vojna prevoženja rekama imaju i nedostataka.

U odnosu na ostale vrste saobraćaja vojna prevoženja rekama su sporija, zbog čega nisu pogodna za prevoženje jedinica, tehnike i ratnog materijala koji moraju brzo da stignu na odredište. U celini, brzina prevoženja je za oko osam puta manja nego što je na železnici. Brzina rečnih brodova je različita: hidrokrilni brodovi³ mogu ploviti nizvodno 60—70 km/č (uzvodno 40 km/č). Putnički brodovi⁴ plove nizvodno do 28 km/č, tegljač sa 6 punih šlepova uzvodno 60—10 km/č (nizvodno 14—20 km), potiskivač sa 6 barži od 1250 t uzvodno 12 km/č, motorni čamci uzvodno 10—20 km/č itd. Brzina tegljača (potiskivača) je veća kada su bez teglja, ali je još uvek manja u odnosu na ostala sredstva prevoženja.

Miniranje reka rečnim minama od strane neprijatelja može znatno da uspori i oteža, a u izvesnim situacijama i da prouzrokuje prekidanje rečnog saobraćaja. Smatra se da je na jedan kilometar plovnog puta na Dunavu dovoljno položiti 8 na dnu ležećih mina ili 2—3 mine na 300—500 m širine plovnog puta (radijus dejstva mine 50—200 m) i da saobraćaj na tom delu bude potpuno paralisan. Koliko mine mogu usporiti plovidbu na rekama, pokazuju primeri iz II svetskog rata. Rečna ratna flotila Jugoslavije položila je u

³ Manji hidrokrilni brodovi pevoze 64, a veći do 300 putnika.

⁴ Putnički brodovi imaju dužinu oko 85 m i širinu oko 10 m, zbog čega neće biti upotrebljivi za prevoženja u ratnim uslovima.

aprilskom ratu u Dunav na mađarskoj i rumunskoj granici 200 rečnih sidrenih mina. To je Nemcima za sedam dana ukočilo saobraćaj u pripremama za napad na SSSR. Na delu Dunava koji prolazi kroz našu zemlju, saveznici su 1944/45. u 18 noćnih polaganja bacili 938 na dnu ležećih mina, koje su potopile 86 i oštetile 63 broda. U to vreme saobraćaj na Dunavu opao je za 70%, a više puta bio je i prekinut. Prilikom povlačenja Nemci su takođe u našem delu Dunava položili 110 na dnu ležećih mina i puštali niz reke veliki broj lutajućih mina kako bi otežali dejstva Dunavske flotile SSSR i prekinuli snabdevanje sremskog fronta i Beograda. Rečni saobraćaj se, po pravilu, obustavlja čim postoji sumnja da je neprijatelj položio u reku mine, ne čekajući, dakle, na brod naiđe na minu i potone (da se ošteti). Prema tome, mine predstavljaju stvarnu (kada su položene) i potencijalnu opasnost (kada se sumnja da su položene), barem za kraće vreme dok se ne utvrdi da na plovnom putu nema mina. Polaganje mina avionima ne predstavlja složenu operaciju i zato se može pretpostaviti da će neprijatelj poduzimati minska dejstva zavisno od uloge rečnih komunikacija u ratu, što znači da će opasnost od mina biti veća ukoliko i vojna prevoženja budu intenzivnija. Upravo zbog toga smatra se da razvijenom rečnom saobraćaju najveća opasnost dolazi od mina. Međutim, potrebno je imati u vidu dva momenta: prvo, za polaganje većeg broja mina koje mogu da ugroze rečni saobraćaj protivnik treba da angažuje i veće avijacijske snage i, drugo, rečna ratna flotila ima snage koje sistematski i neprekidno tokom rata organizuju protivminsku odbranu rečnih komunikacija.

Dakle, protivnik će koristiti svaku priliku da neprimetno minira reke, a postojeće snage rečne ratne flotile, uz primenu raznih mera zaštite, vode neprekidnu borbu protiv mina.

Rušenjem mostova i hidrotehničkih postrojenja na rekama može se takođe prekinuti saobraćaj. Da bi srušeni most prekinuo saobraćaj, njegova konstrukcija mora pasti na plovni put i to po celoj širini, jer, u protivnom, pojedinačni brodovi i manje povorke mogu i dalje ploviti ispod mosta. Rušenje hidrotehničkih postrojenja može, pored prekidanja saobraćaja, da nanese ogromnu štetu privredi i stanovništvu. Pregrađivanje plognog puta usled rušenja mostova može da blokira izvestan broj trgovačkih brodova, ali je i dalje omogućeno da se vojna prevoženja između prepreka normalno odvijaju.

Vojna prevoženja ne mogu se vršiti u svako doba godine i na svakom mestu. Zimi, kada se iznad reke spuste guste magle, prevoženje je otežano, a pojavom leda mora se prekinuti. S obzirom da se naše reke retko zamrzavaju, opasnost uglavnom preti od santi leda koje se kreću nizvodno iz severnih predela, ali zahvaljujući dobroj organizaciji saobraćaja i obaveštavanju brodova o situaciji na rekama, prekidi plovidbe usled leda sve su kraći. U ostalim dobima godine poteškoće mogu da nastupe usled suviše visokog ili niskog vodostaja i poplava. Svako mesto na obali nije pogodno za

prevoženje. Da bi deo obale poslužio za prevoženje, neophodno je da postoje pristupni putevi do obale, nagib obale mora da omogući ukrcavanje (iskrcavanje) tehnike i dr., da je moguće u neposrednoj blizini maskirati jedinice. Na našim rekama postoji dosta gusta mreža uređenih i neuređenih pristaništa i veliki broj registrovanih skelskih prelaza⁵ s uređenim rampama vezanim za postojeću putnu mrežu. Ostaje, međutim, činjenica da je prevoženje teške tehnike van uređenih mesta skopčano sa nizom poteškoća, dok je prevoženje ljudstva moguće gotovo na svakom delu reke. Organizacija prevoženja sa uređenih delova obale nije složena. Svakako da prevoženje sa neuređenih delova reke zahteva bolju pripremu i organizaciju, ali nije toliko složeno da je neprihvatljivo u ratnim uslovima.

Osnovna slabost vojnih prevoženja rekama je mala brzina brodova i stalna opasnost od neprijateljskih mina. Međutim, bilo bi sasvim pogrešno izolovano posmatrati navedene uslove, bez obzira da li se radi o prednostima ili nedostacima prevoženja rekama. U celini, za rečni saobraćaj (i vojna prevoženja) može se reći da je žilav i teško ga je potpuno prekinuti na većem delu i za duže vreme, posebno, kada postoje u ratu spremne snage koje će ga obezbeđivati. U našim uslovima, kada je moguće koristiti brodove različitih veličina koje je moguće maskirati i nije potrebna posebna zaštita iz vazduha, realno je pretpostaviti da će, i pored nedostataka, postojati povoljni uslovi koji omogućavaju prevoženje rekama. Rečne komunikacije ne mogu da zamene druge vrste komunikacija, ali ih mogu dopunjavati, a u određenom vremenu i području mogu biti jedino sposobne komunikacije. Rečnim komunikacijama, prvenstveno kada su u pozadini, može se pothranjivati front ratnim materijalom i dovoditi sveže jedinice. Sem toga, može se izvoditi manevar i izvlačiti jedinice, evakuisati i snabdevati stanovništvo, gradovi, privreda itd. Time se, pored ostalog, može objasniti intenzivan rečni saobraćaj za vreme prošlog rata.⁶ Prema tome, vojna prevoženja rekama ne smeju se pretpostaviti drugim vrstama saobraćaja, ali je isto tako neprihvatljivo da u novim uslovima rata nisu moguća.

Rekama se može prevoziti trgovačkim i brodovima rečne ratne flotile. Do sada je bilo reči o prevoženju trgovačkim brodovima da bi se uočile mogućnosti naše trgovačke flote, jer se ona, s obzirom

⁵ Na Savi ima 51 i Dunavu 33 stalna skelska prelaza koji na obema obalama imaju uređene rampe vezane za putnu mrežu.

⁶ Za potrebe Nemačke plovilo je godišnje Dunavom, prosečno 5000—8000 šlepova, od čega je 60% prevozilo ratni materijal, prehrambene proizvode i prevezlo 40000 t brodova i podmornica u delovima. Dunavska flotila SSSR prevezla je 785550 vojnika, 1428 tenkova, 31205 automobila, 179 oklopnih kola, 106828 konja, 5195 topova, 44425 t municije, 310205 t goriva i ostalog materijala itd. Naša rečna ratna flotila, formirana novembra 1944., prevezla je rekama do kraja rata 344514 vojnika, 2500 motornih vozila, 11292 zaprežnih kola, 35 tenkova, 2600 oruđa, 2300 konja i 7300 t raznog materijala.

na raspoloživi broj i kapacitete, može u velikoj meri angažovati u ratu za vojna prevoženja. Sve dobre i loše strane vojnih prevoženja rekama, o kojima je bilo reči, odnose se, u osnovi, i na prevoženja brodovima rečne ratne flotile. Međutim, potrebno je naglasiti da su to specijalno građeni brodovi za prevoženja, manjih su dimenzija od većine trgovačkih brodova i imaju manju siluetu, naružani su protivavionskom artiljerijom i zbog toga su upotrebljiviji za vojna prevoženja. Ovi brodovi imaju ravno i pojačano dno, na prednjem delu široka i čvrsta desantna vrata (most) koja se posle pristajanja na obalu otvaraju i preko njih se ukrcava (iskrcava). Zbog toga mogu pristati na neizgrađenu obalu, imaju dobra manevarska svojstva i veću brzinu od trgovačkih brodova. Zato su ovi brodovi prvenstveno namenjeni za prevoženje tenkova, teških artiljerijskih oruđa i druge tehnike.

Trgovački brodovi su pogodniji za prevoženja duž reka, a brodovi rečne ratne flotile preko reka. To je i razumljivo kada se ima u vidu karakter borbenih dejstava u zahvatu reka. Od rečne ratne flotile se traži da za kratko vreme prebaci s jedne na drugu obalu kompletne jedinice. Zato rečna ratna flotila ima u svom sastavu brodove namenjene upravo za ovakva prevoženja, dok bi prevoženje trgovačkim brodovima zahtevalo izvesne adaptacije kada je u pitanju prevoženje teške ratne tehnike. Trgovački brodovi su pogodni a prevoženje ratnog materijala i ljudstva, lakše tehnike i vozila, goriva, municije itd.

Prevoženje duž reke, za razliku od poprečnih prevoženja, je jednostavnije, jer se sve ređe događaju samo jedanput (ukrcavanje, plovljenje duž reke i iskrcavanje). Zbog toga su uticaji objektivnih faktora (doba dana, meteorološki uslovi), znatno manji nego kod prevoženja preko reke gde se te radnje nekoliko puta ponavljaju. Ova prevoženja, međutim, zahtevaju rešenje nekoliko važnih pitanja: da li prevoziti pojedinačnim brodovima ili povorkama, sastav i raspored brodova u povorci, kako organizovati borbenu obezbeđenje na maršu, treba li prethodno izvršiti protivminsko izviđanje plovnog puta i dr. Planiranje i priprema prevoženja, izbor i uređenje mesta prevoženja, organizacija ukrcavanja i iskrcavanja itd., podleže istim zahtevima kao kod prevoženja preko reke, samo što traje kraće vreme. Zbog toga će se u daljem tekstu uglavnom govoriti o prevoženju preko reke i to brodovima rečne ratne flotile, iako se, kako je već rečeno, obavlja i trgovačkim brodovima, uz neke specifičnosti koje proizilaze iz tehničkih osobina pojedinih brodova.

Za svako vojno prevoženje bitno je da se izvrši brzo i u tajnosti, zbog čega prevoženje većih jedinica, načelno, otpočinje i završava se noću. Manja prevoženja mogu se izvršiti i danju, ali je neophodno poduzeti opsežnije mere maskiranja (pokriveno ukrcavanje i iskrcavanje, plovljenje bliže obali, maskiranje, prevoženje manjim i pojedinačnim brodovima i dr.). Brzina prevoženja

zavisi od nekoliko faktora: izvežbanosti jedinice koja se prevozi, doba dana i godine i meteoroloških uslova. Broj brodova i izvežbanost brodske posade utiču na brzinu. Najpovoljniji uslovi za prevoženje su u vreme vedrih noći, kada su obale reke suve i pristupni putevi od tvrdog materijala, kod srednjeg vodostaja i ako je prevoženju prethodila priprema koja mora biti potpunija što su mesta prevoženja prethodno slabije uređena. Takvih, gotovo idealnih uslova najčešće u ratu neće biti. U ratu, kiša, noć, vetar, zima, sneg, blato, slabi putevi, nedovoljno vreme za pripremu i slaba organizacija mogu ozbiljno da uspore prevoženje. Zato je kod planiranja i proračuna prevoženja neophodno predvideti sve okolnosti koje mogu da utiču na prevoženje.

Trajanje prevoženja zavisi od potrebnog vremena za ukrcavanje i iskrcavanje i vremena kao funkcije dužine puta i brzine brodova. To je osnovna zakonitost koja se može primeniti u svim situacijama, ali je isto tako u praksi odomaćen pojam „tura prevoženja” koji šire objašnjava ovu zakonitost. Dakle, jedna tura prevoženja obuhvata sledeća vremena: vreme potrebno za ukrcavanje, isplovljenje broda, plovljenje preko reke, pristajanje radi iskrcavanja, iskrcavanje, isplovljenje, plovljenje praznog broda preko reke i pristajanje radi ponovnog ukrcavanja. Trajanje jedne ture zavisi od nekoliko faktora. Srednja norma na reci širine 300 m, kod povoljnih vremenskih uslova i noću kreće se 30—50 minuta. Najviše vremena ide na ukrcavanje, ali na širokoj reci to može biti plovljenje preko reke, u izvesnim situacijama iskrcavanje, iako se smatra da je za to potrebno najkraće vreme. Ako je za prevoženje jedne jedinice potrebno izvršiti 17 tura (dobije se na osnovu kapaciteta krcanja pojedinog broda), onda će prevoženje jednim brodom trajati od 8 sati i 30 minuta do 14 sati i 10 minuta, pod uslovom da u toku prevoženja ne bude dužih zastoja. Prema tome, nije svejedno s kakvim se normama ulazi u proračun i zato je potrebno prikupljati norme iz vežbi i stalno ih u praksi proveravati. Na osnovu raspoloživih brodova i potrebnog vremena za prevoženje jedne ture, može se doći do važnih zaključaka: pre svega, da li se prevoženje može izvršiti u određenom vremenu, koliko se ljudstva i tehnike može prevesti na drugu obalu u toku jedne noći itd. Na isti način se proračunava prevoženje sa trgovačkim brodovima, s tim što su norme nešto veće. Dovođenje jedinica u rejone ukrcavanja i njihovo odvođenje iz rejona iskrcavanja mora se takođe uzeti u račun, naročito, ako se prevozi u toku noći.

PRIPREME I PREVOŽENJE

Mnoge poteškoće koje mogu da ometaju prevoženje mogu se otkloniti blagovremenom pripremom u jedinici koja se prevozi, kao i pripremanjem brodova koji prevoze. Što su uslovi za prevoženje složeniji, to priprema i organizacija moraju biti detaljniji, da bi se prevoženje odvijalo bez zastoja i za što kraće vreme. Zbog toga je jedino pravilno ići na kraće norme i solidnije pripreme.

U pripremi za prevoženje treba predvideti:

— rejon ukrcavanja, mesta prelaza, tačke ukrcavanja i rezervna (pomoćna) mesta prelaza;

— inženjerijsko uređenje mesta prelaza;

— komandanta prevoženja koji rukovodi prevoženjem i komandante mesta prelaza preko kojih se odvija ukrcavanje, odnosno iskrcavanje;

— jedno odeljenje ili vod vojnika za neophodne radove na mestima prelaza;

— grupu za izvlačenje tehnike (1 tegljač i grupu vojnika) na tačkama iskrcavanja, a po potrebi i ukrcavanja;

— vojne saobraćajce koji će regulisati dovođenje i odvođenje jedinica, i

— sredstva veze (obično radio-stanice) na mestima prelaza.

Rejon ukrcavanja treba da obuhvati obalu reke u dužini 5—6 km. U jednom rejonu ukrcavanja obično se uređuje 2 ili više mesta prelaza. U slučaju opasnosti od NU, neophodno je da su mesta prelaza udaljena jedno od drugog oko 2 km. Na jednom mestu prelaza uređuje se 1 ili više tačaka ukrcavanja (iskrcavanja) koja su međusobno udaljena oko 150—300 m. Prema tome, deo obale na koji pristaje brod naziva se tačka ukrcavanja (iskrcavanja). Obično širina tačke ukrcavanja treba da iznosi do 20 m. Broj mesta prelaza i tačaka ukrcavanja zavisiće od broja raspoloživih brodova, širine reke (što je reka uža, potrebno je pripremiti više tačaka), veličine i sastava jedinice koja se prevozi i obučenosti brodske posade. Obično se priprema isti broj tačaka ukrcavanja i iskrcavanja, ali povoljnije je imati više tačaka ukrcavanja, jer je iskrcavanje, po pravilu, lakše i brže od ukrcavanja. Rezervno mesto prelaza sa 1—2 tačke ukrcavanja uređuje se nekoliko kilometara od rejonu ukrcavanja. Mesta prelaza obavezno se maskiraju. Ovo bi bila načelna šema rejonu ukrcavanja za veća prevoženja. Kod manjih prevoženja ona je svakako prostija i često se svodi na pripremu 1—2 tačke ukrcavanja i iskrcavanja.

Inženjerijsko uređenje mesta prelaza zahteva dosta vremena, snaga i sredstava. Zbog toga se vrši u miru, jer u ratu, naročito kada se reke nađu bliže ili u zoni borbenih dejstava, neće biti uslova da se solidno pripreme, ako se, dakle, u ratu računa na veći broj uređenih mesta prelaza može doći do situacije da se prevozi na manje podesnom i neuređenom delu obale reke. Inženjerijsko uređenje mesta prelaza mogu izvršiti jedinice teritorijalne odbrane ili delovi operativnih jedinica, ali odgovornost za uređenje mesta prelaza snosi i jedinica koja se prevozi. To znači da u pripremi prevoženja treba predvideti uređenje mesta prelaza koje, zavisno od uslova, može biti različitog stepena. Ono obuhvata: produžavanje pristupnih puteva do mesta prelaza i uređenje obale za lako iskrcavanje i odvođenje jedinica; uređenje i obeležavanje tačaka ukrcavanja (iskrcavanja); uređenje mesta za sredstva veze; izvidanje rečnog dna radi otkrivanja mina koje leže na dnu i drugih prepreka koje mogu ometati pristajanje brodova i dr. Mesto prelaza se

temeljito uređuje kada se prevozi u složenim meteorološkim uslovima. Tada ne treba štedeti materijal, jer se često dogodi da jedno zaglavljeno vozilo ili oruđe ometa ukrcavanje (iskrcavanje) ostalih. Tečke ukrcavanja neophodno je obeležiti usmerenim svetlom i to tako što se na jednu tačku ukrcavanja (iskrcavanja) postavi samo jedno svetlo, a ako su blizu jedna druge, onda se svetlima mora označiti leva i desna granica. Svetla mogu biti različite boje, ali dobro je levu stranu obeležiti crvenim, a desnu zelenim svetlom (jer na brodu crvena boja označava levu, a zelena desnu stranu).

Kroz pripremu prevoženja, pored navedenih radnji, potrebno je još utvrditi:

— da li je potrebno izvideti obale na mestima prelaza; i ako jeste, nastojati da ga izvrše odgovorne starešine jedinice koja se prevozi i pomorske starešine koje rukovode brodovima;

— očekujuće rejone jedinica, redosled dolaženja i vreme ukrcavanja;

— način ukrcavanja vozila i guseničara, tj. da li ih ukrcavati prednjim ili zadnjim delom;

— odgovornost za sve vidove borbenog obezbeđenja, a posebno za PVO i protivminsku odbranu, i

— da li ukrcavati i prevoziti jednovremeno ili postepeno po delovima.

Svako prevoženje, a posebno ono preko reke (jer se više puta vrši ukrcavanje i iskrcavanje, a to su najteže faze u prevoženju) zahteva od svih učesnika visoku disciplinu i poštovanje plana prevoženja. Budući da se na malom prostoru grupiše veliki broj ljudstva i tehnike, posebno ako se prevozi sa više brodova, neophodno je da starešine, odgovorne za prevoženje, imaju punu inicijativu, jer najbolje poznaju trenutnu situaciju na mestima prelaza.

Pripreme u plovnoj jedinici (brodu) i brodarskom preduzeću čijim se brodovima prevozi, treba da obuhvate:

— pripremu tehničkih sredstava za ukrcavanje i utovar i

— navigacijsku pripremu prevoženja.

Pristizanje brodova na tačke ukrcavanja može biti nekoliko minuta pre, ili istovremeno sa delovima koji se prvi ukrcavaju. Ako je ukrcavanje odmah po padu mraka, očekujući rejoni kao i rejoni baziranja brodova ne treba da budu odviše udaljeni od mesta prelaza. U hitnim slučajevima (naglo povlačenje) prevoženje je vanplansko, što znači da će se mnoge radnje vršiti paralelno sa prevoženjem. Tada se jedinice ukrcavaju i prevoze preko reke čim stignu u rejon ukrcavanja. Ukrcava se ovim redom: tenkovi, motorna vozila, naoružanje i oprema, stoka i ljudstvo. Po završenom ukrcavanju, brodovi odmah otplovljavaju, ili kod prevoženja duž reke, formiraju marševski poredak.

Bez obzira kako je organizacijski rešeno, brodovima rukovodi pomorski starešina. On je u najtešnjem kontaktu sa odgovornim licima za prevoženje i shodno uslovima, reguliše postupke brodova. Komandanti brodova dužni su da dovedu brod na mesta i na takav način koji ubrzava prevoženje bez obzira što tako nije pred-

viđeno planom prevoženja vodeći pri tome računa da ne dovedu brod i posadu u opasnost. Uska saradnja naročito mora biti izražena u brizi za bezbednost ljudstva kod ukrcavanja i iskrcavanja. Svoja zapažanja i zahteve (za promenom tačke ukrcavanja, načina obeležavanja i signala, načinom ukrcavanja itd.), komandanti brodova podnose komandantu ukrcavana. Usklađen rad ogleda se pre svega u tome što brodovi ne čekaju na ukrcavanje i iskrcavanje. Ako do toga ipak dođe potrebno je u blizini urediti nove tačke ukrcavanja (iskrcavana) ili koristiti rezervne.

Brodovi se prilikom pristajanja ne vezuju konopima za obalu, već svoj položaj održavaju radom motora. Da ne bi bili otisnuti od obale kada se tenkovi i teška vozila ukrcavaju, brodske motori rade velikom snagom „napred”. Na taj način se ubrzava prevoženje, jer se ne gubi vreme oko vezivanja broda. Kod iskrcavanja postupak je sledeći: kada prvi tenk započne sa iskrcavanjem, odmah sledeći vozi za njim kako brod ne bi bio otisnut od obale, jer se ni tada brod ne vezuje za obalu. Po završenom ukrcavanju desantna vrata se potpuno ili delimično zatvaraju i brodovi ispuvljavaju.

Ukrcavanjem i iskrcavanjem ljudstva, vozila, tenkova i ratnog materijala rukovode starešine jedinica. One su odgovorne za brzo i pravilno ukrcavanje (iskrcavanje). One mogu, zavisno od uslova, da izmene način i redosled ukrcavanja, pri čemu se mora voditi računa da se tenkovi i motorna vozila, načelno, ukrcavaju sa zadnjim delom, a iskrcavaju prednjim. Zbog toga je ukrcavanje nešto sporije od iskrcavanja. Ovakav način prevoženja je obavezan ako je neprijatelj u blizini mesta iskrcavanja. Ovo zahteva od vozača i posluge, pa i starešina koje rukovode ukrcavanjem, dosta veštine i snalažljivosti i zato su u prednosti one jedinice koje su se prevozile brodovima. Sa vozilima i oruđima ukrcava se odgovarajući broj ljudstva i posluge.

Prevoženje ljudstva odvija se vrlo jednostavno i brzo. Ukrcavanje pešadijske čete sa svim naoružanjem traje oko 15 minuta. Ljudstvo koje se prevozi brodom nalazi se u unutrašnjosti broda (pod palubom), ili u brodskim prostorijama, a samo izuzetno na palubi. Kada se prevozi preko reke i na kraće udaljenosti, brod se ukrcava po maksimalnoj normi. Međutim, kada se planira prevoženje na veće udaljenosti, u proračun se uzimaju manje norme.

Iako se u principu, kao što je rečeno, trgovačkim brodovima prevozi kao i brodovima rečne flotile, ipak ima nekih specifičnosti o kojima se mora voditi računa. Trgovački brodovi ne mogu da pristanu okomito na obalu kao brodovi rečne ratne flotile i zbog toga je prevoženje sa neuređenih mesta prelaza složeno i često nemoguće. Za ukrcavanje materijala i oruđa često će biti potrebne lučke dizalice i drugi uređaji, a za ukrcavanje ljudstva potrebni su mostovi.

Jedno od važnih pitanja koje treba rešiti jeste organizacija borbenog obezbeđenja.

Naša zemlja, naročito u severnom delu, bogata je velikim plovnim rekama. Nema sumnje da reke u ratu mogu imati veliki značaj.

Ovim napisom, u stvari, želelo se ukazati na mogućnost prevoženja, jer ima shvatanja da zbog svojih slabosti rečni saobraćaj (vojna prevoženja) ne može da odigra značajniju ulogu u opštenarodnom ratu. Mnoga pitanja vezana za vojna prevoženja nisu razmatrana sa aspekta opštenarodne odbrane ili su, iz razumljivih razloga, samo dodirnuti. To se, pre svega, odnosi na ulogu trgovačke flote za koju nije pružen detaljniji prikaz mogućnosti brodova i što se sve poduzima da ona efikasno odgovori zadacima u ratu. Ostalo je, dakle, dosta pitanja koja zahtevaju šire razmatranje, naročito ako se želi svestranije sagledati uloga i značaj reka u ratu, organizacija rečnog saobraćaja, planiranje i proračun prevoženja trgovačkim brodovima itd. Vojna prevoženja na rekama i to prvenstveno brodovima rečne ratne flotile, samo su jedno od tih pitanja.

Kapetan korvete
Bolfek TOMISLAV