100 GODINA SAOBRAĆAJNE SLUŽBE U SRPSKOJ VOJSCI

Pukovnik dr *Željko* Ranković, dipl. inž.,
Odeljenje za transport SMR MO
kapetan mr *Dalibor* Denda,
Institut za strategijska istraživanja SPO MO

Uvod

Navršava se 100 godina od uvođenja automobila u srpsku vojsku, što se smatra početkom savremene saobraćajne službe. Ali, i pre toga, u vojsci je postojao saobraćaj i transport, započet kao nosački, u skladu sa razvojem saobraćajne infrastrukture i prevoznih sredstava, koji je vremenom prerastao u više oblike organizovanja. Kada su se ukazale potrebe da vojnik, pored onoga što nosi na sebi, bude snabdeven i većim količinama rezervne hrane i municije, počele su za potrebe transporta da se koriste tovarne životinje. Kada su izgrađeni putevi i izrađena zaprežna kola, nastao je zaprežni transport. Uz korišćenje stoke za nošenje tereta i vuču kola, vojska je određenom nivou komandovanja formirala komore, čime se obezbeđivalo snabdevanje trupa u toku borbi. Pojava železnica, a nakon njih i automobila, pružila je neslućene mogućnosti za brzo i masovno pomeranje snaga i materijalnih rezervi i na većim odstojanjima, kako u vreme priprema za rat, tako i u toku samih borbenih dejstava. Usmeravanje tokova transportnih kolona nametnulo je potrebu za organizovanjem saobraćaja i formiranjem jedinica za njegovo regulisanje i kontrolu. Povećanje obima vojnog saobraćaja vremenom je dovelo do organizovanja posebne saobraćajne službe u komandama i štabovima jedinica. Godine 2008. obeležava se 100 godina postojanja Saobraćajne službe, koja je u svom razvoju imala faze različitih smerova.

Počeci saobraćajnog obezbeđenja u srpskoj vojsci

Za datum formiranja savremene Saobraćajne službe određen je 15. septembar 1908. godine, kada je kralj Petar Prvi Karađorđević u Beogradu izdao ukaz, u kojem je naređeno: „...*Na predlog Našeg vojnog Ministra, a na osnovu čl. 6 Zakona o ustrojstvu vojske, naređujemo: da se komorska kola propisana formacijom vojske mogu zameniti automobilima. Naš vojni ministar neka izvrši ovaj ukaz*“.

Počeci korišćenja železničkog transporta za vojne potrebe

Ministarstvo vojno je na osnovu kraljevog ukaza 1908. godine zaključilo ugovor sa švajcarskom fabrikom „Arbenc“ o uvozu 10 teretnih automobila. U Cirihi su poslali redovi koji su pratili proizvodnju automobila, obučavali se za vožnju i održavanje.

Obuka srpskih vojnika za šofere trajala je od 12. decembra 1908. godine do kraja maja 1909. godine. Osposobljeni redovi su sa 10 teretnih automobila „Arbenc“ stigli u Beograd 14. juna 1909. godine. Nakon probne vožnje od 300 km po zapadnoj Srbiji vozila su raspoređena po divizionima, a šoferi su unapređeni u kaplare.

U 19. veku u srpskoj vojsci je postojao vozarski i železnički transport. Vozarski transport uveden je u srpsku vojsku 1864. godine, dok je u vreme srpsko-turskih ratova 1876–1878. svaka brigada imala municijski i magacinski vod. Međutim, tek je zakonom iz 1878. propisan postupak o uzimanju komore, stoke i zaprega od naroda za vojne potrebe. Prema tada modernom *Zakonu o ustrojstvu vojske* iz 1883. godine vozačija se već navodi kao pomoćni rod vojske, a kao pomoćne struke (službe) – vojnotelegrafska i vojnopoštanska struka čiji su referenti u mirno doba bili inspektor telegrafa i inspektor pošta iz sastava Ministarstva unutrašnjih dela. Prema novom ustrojstvu, vojsci je pripadalo i vojno brodarstvo. Iste godine u formaciju divizije uvodi se vozarski puk u čijem sastavu su bile municijske i trofejne kolone, koje su obrazovale komoru. Po mirnodopskoj formaciji iz 1889. godine vozarske jedinice stalnog kadra činilo je pet vozarskih eskadrona, dok su se u Drugom bataljonu inženjerije stalnog kadra, od saobraćajnih jedinica nalazile željeznička i telegrafska četa. Prema ratnoj formaciji iz 1889. i dopunama iz 1893, u štabu Vrhovne komande predviđeno je postojanje Saobraćajnog odeljenja, u čijoj nadležnosti je bio saobraćaj, transport, uređenje puteva, održavanje poš-

tansko-telegrafske službe i drugo. Po izmenama u *Zakonu o ustrojstvu vojske* iz 1895. postojala je posebna železnička struka (služba) koja se sastojala od vojnoželezničkih trupa i ustanova i dela inženjerije.

Saobraćajni odsek u okviru Operativnog odeljenja Glavnog đeneralštaba formiran je 1897. godine na čijem čelu se nalazio kapetan I klase Stevan Hadžić, potonji general i ministar vojni. Odsek su činili načelnik odseka, načelnik vojnoželezničke inspekcije i njegov pomoćnik.

Novi srpski *Zakon o ustrojstvu vojske* iz 1901. godine, u skladu sa promenama u pojedinim segmentima organizacije evropskih armija, prvi put je predvideo posebnu saobraćajnu struku (službu) sa železničkom, telefonskom, telegrafskom i vazduhoplovnom granom. Postojeći Saobraćajni odsek u okviru Operativnog odeljenja, u slučaju rata prerastao je u Saobraćajno odeljenje Vrhovne komande. Posebne poštanske i telegrafске jedinice postojale su u sastavu divizija i armija, a vozarske jedinice kao deo municijskih i profijantskih kolona i u nižim sastavima. U sastavu ratnih armija bila je i Železnička komanda čiji je komandant imao rang komandanta puka. Glavna vojna pošta i glavni intendantski voz bili su u sastavu Vrhovne komande, kao i sanitetski železnički voz. U toku 1908. godine izdata je *Uredba o službi u pozadini vojske* po kojoj se o snabdevanju, saobraćaju i sanitetskom obezbeđenju u pozadini staralo Ministarstvo vojno, a na vojišnoj teritoriji Vrhovna komanda preko Glavne intendature, načelnika Saobraćajnog odeljenja i načelnika Saniteta Vrhovne komande. Državna teritorija bila je podeljena na divizijske i pukovske komande, koje su upravljale svojim teritorijama. Za što uspešnije funkcionisanje saobraćaja uređivani su putevi (drumovi), organizovan određeni broj vojnoputnih stanica (na svakih 20 do 30 km puta), izvršena je podela železničkih stanica po nameni, predviđeno formiranje komandi železničkih stanica i dr. Komande armija na svom delu vojišne teritorije imale su saobraćajne organe koji su se starali o saobraćaju i organizaciji transporta, slično kao i u Vrhovnoj komandi. Saobraćajna služba je za potrebe transporta raspolagala, uglavnom, vozarskim jedinicama. Sve jedinice od bataljona do armije imale su svoju komoru, a transportna sredstva u rezervi postojala su samo pri Vrhovnoj komandi. Tako su pukovi srpske vojske imali po jedan vozarski bataljon, a bataljoni po jednu vozarsku četu. U vreme priprema za balkanski rat, za potrebe popune ratne armije u Srbiji je mobilisano oko 50.000 konja i 42.000 volova. Masovna prevoženja ljudi i materijala vršila je i železnica koja je bila u rukama države. Pred ulazak u ratove Srbija je raspolagala sa 1.304 km železničkih pruga normalnog i uskog koloseka, od kojih je glavna pruga Beograd – Niš imala propusnu moć od 12 vozova u oba smera za 24 časa, a od Niša do Vranja samo osam vozova. Zemlja je raspolagala sa 60 lokomotiva, oko 600 putničkih i oko 1.600 teretnih vagona. Sa uvođenjem prvih teretnih automobila u srpsku vojsku 1908/9 godine, oni su zajedno sa šoferima bili pod komandom referenta inženjerije divizije kojoj su bili dodeljeni, a

svi zajedno pod rukovodstvom i staranjem načelnika Remontskog odseka Ministarstva vojnog. U mirnodopskom periodu vojni automobili bili su kasnije u nadležnosti Artiljerijsko-tehničkog odeljenja Ministarstva vojnog, dok bi u slučaju rata prelazili u nadležnost referenta artiljerije Vrhovne komande. Do izbijanja Prvog svetskog rata srpska vojska je nabavila oko 50 većinom teretnih automobila, koji su bili raspoređeni po divizijama (četiri do pet vozila), a od marta 1913. počela je sa radom na Kalemegdanu i vojnošoferska škola.

Srpska vojska bila je i prva oružana sila koja je upotrebila automobil za brzi prevoz trupa u ratnim uslovima do ugrožene linije fronta. Bilo je to u operaciji odbrane Gostivara u vreme albanske pobune 1913. godine, kada su 25. septembra dve čete kolima i automobilima prebačene u toku noći u ovaj grad da bi pojačale Mavrovski odred koji se tamo nalazio, do pristizanja glavnine 12. puka. Na taj način spašen je čitav front.

Vojni automobilski transport u srpskoj vojsci izuzetno se razvio u toku Prvog svetskog rata. Automobilska komanda, kao centralizovana vojna ustanova koja se bavila organizacijom ove vrste transporta formirana je početkom marta 1915, a do povlačenja sa državne teritorije u zimu 1915/16, srpska vojska raspolagala je sa 334 sopstvena motorna vozila. Nakon boravka na Krfu, Automobilska komanda prešla je u proleće 1916, iz sastava Artiljerijskog u sastav Saobraćajnog odeljenja Vrhovne komande. Srpskoj vojsci je, pored jednog dela sopstvenih motornih vozila, za potrebe snabdevanja i transporta pridodat popriličan saveznički vojni park kojim je upravljao mešoviti šoferski kadar.

Do leta 1918. godine u službi srpske vojske bila su tri francuska automobilska odreda i pet sanitetskih vodova, kao i 10 engleskih auto-četa, sa nešto preko 1.000 motornih vozila. Pored toga, kraj rata srpska vojska dočekala je sa šest sopstvenih auto-odreda sa ukupno 144 putnička i teretna automobila, 21 oficirom i 1.136 podoficira i vojnika, obučenih vozača. U Saobraćajnom odeljenju, stacioniranom u Solunu, prema novoj formaciji, pored Automobilske komande, nalazili su se Vojno-drumski odsek, Železnička komanda, Brodarska komanda, kao i bolnica i marveni depo, kao potčinjene ustanove. Iz stare formacije zadržana je Vojno-železnička inspekcija i telegrafski odsek. Vojno-železnička inspekcija, kao jedna od najznačajnijih saobraćajnih ustanova srpske vojske sastojala se od Železničke komande, Komande iz Srbije evakuisanih i militarizovanih železničkih službenika, jedinice za osiguranje železnice i većeg broja oficira na dužnostima komandanata železničkih linija i stanica i revizora vozova. Njena nadležnost bila je da pomaže saveznicima u eksploataciji, održavanju i opravkama željezničkih pruga normalnog i uskog koloseka, kao i da gradi, održava i samostalno eksploatiše mrežu pruga uskog koloseka u pozadini fronta srpskih armija. Ove ustanove bili su glavni nosioci saobraćajnog obezbeđenja u srpskoj vojsci i prilikom pobedonosne solunske ofanzive, kao i u borbama za oslobođenje zemlje. Uz neznatne izmene

i dopune *Zakon o ustrojstvu vojske* iz 1901. godine po kome je organizovana Saobraćajna služba u srpskoj vojsci ostao je na snazi i u novoformiranoj Kraljevini Srba, Hrvata i Slovenaca, sve do 1923. godine.

Automobilski odred od 30 sanitetskih „fordova“, 1918.

Saobraćajno obezbeđenje u vojsci Kraljevine SHS/Jugoslavije

Do maja 1920, kada je ukinuto ratno stanje, problemima putnog, železničkog i plovidbenog saobraćaja bavilo se Saobraćajno odeljenje Vrhovne komande, kao i saobraćajni odseci armija. Nakon što je Vrhovna komanda preimenovana u Glavni đeneralštab, poslovi saobraćajnog obezbeđenja podeljeni su između Ministarstva vojnog i Generalštaba. Automobilski odsek (starao se o nabavci i održavanju automobila, motocikala i bicikala, izdavanju stručnih propisa o obuci starešinskog kadra i šofera i dr.) vraćen je u sastav Artiljerijsko-tehničkog, a Vojnoželeznička inspekcija u sastav Inžinjerijskog odeljenja Ministarstva vojnog. U sastavu Glavnog đeneralštaba našlo se Saobraćajno odeljenje od tri odseka (železnički, poštansko-telegrafski i drumski). Neposredno potčinjene komande i ustanove Automobilskom odseku bile su Automobilska komanda, Glavno automobilsko slagalište i Automobilski odred Ministarstva vojske i mornarice koji je bio u rangi pešadijskog bataljona. Automobilsku službu činili su još i automobilski odredi armijskih oblasti i divizijska auto-odeljenja.

Nakon donošenja novog *Zakona o ustrojstvu vojske i mornarice* 1923. godine u sastavu Artiljerijsko-tehničkog odeljenja Ministarstva vojnog i mornarice i dalje je ostao automobilski odsek, dok je u reorganizovanom Glavnom đeneralštabu Saobraćajno odeljenje bilo potčinjeno prvom pomoćniku načelnika Generalštaba. Ovo odeljenje imalo je u svom sastavu ovoga puta četiri odseka (železničko-plovidbeni, etapni, poštansko-telegrafski i intendantski). Ono je planiralo sva prevoženja, pratilo razvoj saobraćajne službe i uticalo na izgradnju saobraćajne mreže.

Do promene u formaciji auto-jedinica došlo je krajem 1928. godine. Tada je ukinuta Glavna auto-komanda sa Šoferskim bataljonom, dok su Ministarstvo vojske i mornarice i armijske oblasti dobili svoje auto-komande. Ovakva situacija, kada su auto-jedinice u pitanju, ostaće nepromenjena do 1935. godine, kada je došlo do nove promene u mirnodopskoj formaciji auto-jedinica. Tada su umesto auto-komandi formirani armijski automobilski pukovi (od dva bataljona i šest četa), kao i automobilski puk Ministarstva vojske i mornarice.

Prema *Uredbi o uređenju pozadine i pozadinske službe* iz 1935. godine, na osnovu koje je 1937. izrađen priručnik *Saobraćajna služba u opšte*, u ratu je bilo predviđeno formiranje Saobraćajnog odeljenja Komande pozadine Vrhovne komande na vojišnoj prostoriji, dok je saobraćaj u pozadini bio u nadležnosti Saobraćajnog odeljenja Ministarstva vojnog i mornarice. U delokrug Saobraćajnog odeljenja spadali su svi poslovi u vezi sa organizacijom saobraćaja i eksploatacijom saobraćajnih sredstava na frontu, kao i eksploatacija železničkih i plovidbenih komunikacija za vojne Transporte u pozadini. Saobraćajno odeljenje imalo je komande operativne železničko-plovidbene, poštansko-telegrafske i drumsko-automobilske službe. Komanda operativne železničko-plovidbene službe imala je pet odseka: za organizaciju i kontrolu železničko-plovidbene službe, saobraćajno-železnički, plovidbeni, mašinski i odsek za održavanje i gradnju železničkih i plovniha linija. Komanda Poštansko-telegrafske službe imala je četiri odseka: poštanski, telegrafsko-telefonski, bežični i tehnički, a Komanda Drumsko-automobilske službe tri: za projektovanje i izradu puteva, za kontrolu radova i automobilski odsek. U štabovima grupa armija postojao je saobraćajni referent, u komandi pozadine armija saobraćajno odeljenje i armijska pošta, a u komandi pozadine divizija saobraćajni odsek divizija i divizijska pošta. Za izvršenje zadataka saobraćajni organi pozadine raspolagali su specijalizovanim jedinicama – železničkim eksploatacionim četama, železničkim tehničkim jedinicama, jedinicama za vezu, suvoputnim stanicama, automobilskim i vozarskim (zaprežnim) jedinicama i dr. Kao saobraćajna sredstva za korišćene na kopnu bile su predviđene železnice, automobili, kola sa stočnom životinjskom vučom, tovarna stoka i ljudi – nosači. Za prevoze na moru – lađe, barke, čamci i slična sredstva, a na okeanima – prekomorski brodovi. Za transport na plovniha rekama, kanalima i jezerima predviđalo

se korišćenje lađa, šlepova, dereglija, čamaca i splavova, dok je za potrebe vazdušnog transporta trebalo angažovati aeroplane i vazdušne brodove (cepeline i dirizable). Sredstva koja su se koristila za usmeni i pismeni saobraćaj mogla su biti žičana, bežična, akustična, optička, balistička, ljudska, životinjska, prevozna, motorna i vazdušna.

Vozila nabavljena iz reparacija (Beograd, 1930)

U toku 1936. doneta je *Uredba o formaciji vojske u mobilno i ratno doba* kojom je, u okviru saobraćajnih jedinica bilo je predviđeno postojanje po sedam automobilskih pukova operativne vojske i pozadine, kao i tri oklopna železnička voza. Ipak, u toku rata od već postojećeg i novonabavljenog automobilskeg materijala moglo se formirati 14 auto-bataljona (sedam u Komandi pozadine i sedam kod operativne vojske), tako da je jugoslovenska vojska ušla u Aprilski rat sa oko 40% motorizovane komore, dok je ostalih 60% bilo sa životinjskom vučom. U istom periodu, železnica je raspolagala sa 9.600 km pruga, od čega oko 7.400 km normalnog koloseka, oko 2.300 lokomotiva, 3.500 putničkih i oko 53.000 teretnih vagona. U pomorskom saobraćaju bilo je 185 brodova, od čega 72 putnička i 96 teretnih. U rečnom saobraćaju bilo je 38 putničkih brodova, 379 drvarica, 115 tegljača, 464 teretnjaka bez motora, itd. Kada je u pitanju obuka oficira za potrebe Saobraćajne službe u vojsci Kraljevine Jugoslavije ona je vršena na kursovima koji su trajali u početku četiri, a zatim pet i šest meseci. Od 1939. godine obuka starešina vršena je u novoformiranoj Školi za rezervne auto-vozačke oficire u Beogradu, a nastava je trajala devet meseci. U čitavom periodu između dva svetska rata obuka podoficira vršena je u trupi. Kadrovi stvoreni u ovom periodu imaće značajnu ulogu u formiranju Saobraćajne službe JA/JNA.

Organizacija saobraćaja u NOR-u

U toku Narodnooslobodilačkog rata organizacija saobraćaja i transporta bila je u prvo vreme u nadležnosti intendantskih organa NOP. Početkom 1942. organizovanje transporta preuzima Glavna intendantura pri Vrhovnom štabu. Naredbom vrhovnog komandanta od 13. 09. 1942. osnovan je pri Vrhovnom štabu Tehnički odsek sa sekcijama: za građenje puteva, održavanje i izgradnju telefonskih linija, organizaciju i regulisanje transporta na oslobođenim teritorijama, itd. Tehnički odseci obrazovani su i pri komandama područja, koje su regulisale i kontrolisale vojni i civilni saobraćaj u svojim rejonima, izuzev železničkog saobraćaja koji je bio u nadležnosti Tehničkog odseka Vrhovnog štaba. Posle kapitulacije Italije 1943. zaplenjene su znatne količine motornih vozila i pogonskog goriva, što je omogućilo formiranje novih transportnih jedinica. Tako je od zaplenjenih motornih vozila 24. 09. 1943. formiran pri Glavnom štabu Hrvatske prvi automobilski bataljon sa bazom u Slunju i Otočcu. Istog dana je u Pazinu formirana Glavna auto-komanda Operativnog štaba za Istru. U toku 1943. počinje i organizovana obuka vozača motornih vozila. Februara 1944. u štabovima korpusa formirani su odseci za saobraćaj, koji su obavljali sve poslove u vezi sa održavanjem i regulisanjem saobraćaja i komunikacija, transporta jedinica, ranjenika i bolesnika, materijala, hrane, opreme i dr. Osim toga, oni su vodili evidenciju o transportnim kapacitetima na teritoriji korpusa (železnica, kola sa stočnom zapregom, tovarnih konja, motornih vozila). Planiranje pokreta jedinica regulisale su komande (operativni organi), a upotrebu transportnih jedinica organi intendantske službe. U drugoj polovini 1944. formiraju se automobilske transportne jedinice u divizijama i korpusima. U Graveni u Italiji u avgustu 1944. formirana je i Auto-škola NOVJ. U oktobru te godine, pri Glavnom štabu Makedonije formira se 1. automobilska brigada. Nakon oslobođenja Beograda formirana je Auto-baza (u decembru 1944) pri Vrhovnom štabu, kasnije nazvana Auto-komanda NOVJ, sa automobilskom brigadom, u čijem sastavu su bili kursevi za školovanje oficira automobilske službe i obuku vozača. Automobilska oficirska škola (AOŠ) formirana je 1. marta 1945. godine, dok je školovanje podoficira železničke specijalnosti izvođeno u Železničkoj brigadi MNO, dok su oficiri školovani od 1946. do 1952. na Železničkom tehnikumu u Puli.

Saobraćajna služba sa automobilskom i železničko-plovidbenom granom formirana je 6. marta 1945. Na čelu službe nalazilo se Saobraćajno odeljenje pri Povereništvu narodne odbrane sa automobilskim i železničko-plovidbenim odsekom. Po vertikalnoj liniji, zaključno do brigade, formirani su u Saobraćajnoj službi upravni i izvršni organi na svim komandnim stepenima. Kao upravni organi postoje saobraćajni odseci pri vojnoteritorijalnim komandama (područjima), komandama armija, komandi RM, i koman-

dama korpusa i referenti u divizijama i brigadama. Izvršni organi saobraćajne službe bili su vojne delegacije pri Povereništvu za saobraćaj i direkcijama jugoslovenskih železnica na oslobođenoj teritoriji. Na važnijim železničkim čvorovima formirane su komande železničkih linija, a na većim železničkim stanicama komande stanica. Za upravljanje rečnim saobraćajem formirana je Komanda rečne plovidbe. Od jedinica Saobraćajne službe postojale su automobilske, železničke, zaprežne (vozarske) i mešovite (transportni vodovi). Osnovni zadaci organa i jedinica Saobraćajne službe bili su da organizuju saobraćaj i transport i omoguće dotur materijala i borbenih potreba za život i dejstvo armija na frontu i u pozadini. Pored toga, zajedno sa inženjerijom, bavili su se opravkom i održavanjem putnih i železničkih komunikacija. Jugoslovenska armija dočekala je kraj ratnih operacija (15. maj 1945) i sa značajnim automobilskim jedinicama u sastavu Saobraćajne službe, koje su činili automobilska brigada Ministarstva narodne odbrane (MNO) u Beogradu, dva auto-puka i oko 20 auto-bataljona u armijama, i oko 30 auto-četa pešadijskih divizija, artiljerijskih i inženjerijskih brigada, pomorskog sektora i divizija KNOJ.

Razvoj Saobraćajne službe u JA/JNA (1946–1955)

U toku 1946. godine Saobraćajna služba je proširena putnom i pogonskom granom. Železničko-plovidbena grana dobija svoj organ u armijama. Pri Upravi za rečni saobraćaj formira se vojna delegacija. U martu 1946. ukidaju se gotovo sve ratne komande (železničkih linija, čvorova), dok se komande stanica zadržavaju samo u onim najvećim. Krajem 1946. prvi put se formira Saobraćajna uprava Jugoslovenske armije koja se sastojala od tri odeljenja (automobilsko, železničko-plovidbeno i odeljenje pogonskog materijala) i više odseka (putni, organizacijsko-mobilizacijski, za nabavku, nastavni, za potrošnju i transport, za skladišta i finansijski). Po vertikalnoj liniji formiraju se organi Saobraćajne službe, zaključno do pukova (odeljenja, odseci, referenti). Krajem 1947. izvršena je reorganizacija JA, kada je formirano šest vojnih oblasti, posle čega su armije prestale da budu vojnoteritorijalni organi, pa se saobraćajna odeljenja formiraju u vojnim oblastima, a saobraćajni odseci u armijama. Plovidbeni odsek u Saobraćajnoj upravi proširen je sa tri referata, dok su u sastav vojnih delegacija pri glavnim direkcijama ušli i železnički stručni organi – dispečeri.

U toku 1948. iz Saobraćajne službe se izdvajaju automobilska i pogonska služba. U Saobraćajnoj upravi ostaju posebni odseci za železnički, plovidbeni i putni saobraćaj. Po vertikalnoj liniji formirani su železnički, plovidbeni i, po prvi put, putni organi u vojnim oblastima, armijama, korpusima, a putni i u divizijama. U armijskoj oblasti formiran je železničko-

plovidbeni odsek, umesto referenata u komandama armija. Na mesto rasformirane automobilske brigade formiraju se Automobilski transportni puk u Vršcu i auto-bataljon pri Ministarstvu narodne odbrane, dok se u Pančevu formira 132. putnoeksploatacioni bataljon. Početkom 1949. iz sastava Saobraćajne uprave izdvaja se putna služba i formira Putno odeljenje MNO, dok je Saobraćajna uprava reorganizovana u Železničko-plovidbenu upravu JA sa smanjenim funkcijama, koja se sastojala od organizacijsko-planskog odeljenja i tri odseka (plovidbenog, nastavnog i personalnog), te odeljenja u komandama armija i komandi JRM. Izvršni organi bili su vojne delegacije pri Generalnoj direkciji Jugoslovenskih železnica i pri regionalnim železničkim direkcijama. U okviru I uprave GŠ JA i operativnih odeljenja komandi vojnih oblasti i komandi armija formirane su železničko-putne sekcije za planiranje ratnih i trupnih mirnodopskih prevoženja za potrebe JA. Naredne godine rasformirane su armije i formirani korpusi pri kojima su formirani železničko-plovidbeni odseci.

Nakon dvogodišnje razjedinjenosti, ŽPU JA i Putno odeljenje MNO spajaju se 1951. u jedinstveno Saobraćajno odeljenje u sastavu Glavne uprave pozadine JA. Fuzija je izvršena i po vertikalnoj liniji, gde se formiraju saobraćajna odeljenja u vojnim oblastima i saobraćajni odseci u korpusima. U toku 1954. dolazi do nove reorganizacije i Saobraćajno odeljenje MNO ulazi u sastav novoformirane Materijalno-planske uprave, a saobraćajni organi u komandama u sastav materijalno-planskih organa. U tako reorganizovanoj Saobraćajnoj službi izvršni organi bili su vojne delegacije pri Generalnoj direkciji Jugoslovenskih železnica i njenih šest teritorijalnih direkcija, a od jedinica: automobilski nastavni puk (Mučići), sedam auto-bataljona, putno-eksploatacioni bataljon (Ljubljana), četiri autočete i auto-voda u pešadijskim divizijama i komandama armija, RM i graničnim jedinicama.

Saobraćajna uprava JNA

Do najvećeg uspona Saobraćajne službe došlo je 1955, kada je formirana Saobraćajna uprava sa svim granama saobraćaja (drumska, železnička, plovidbena i vazдушna). U Saobraćajnoj upravi JNA prvi put se formira Odeljenje za drumski saobraćaj od tri odseka: automobilski, putni i za regulisanje saobraćaja. Pri vojnim oblastima postojala su saobraćajna odeljenja, u korpusima – saobraćajni odseci, u pešadijskim divizijama saobraćajni odseci sa automobilskom četom, a u pešadijskoj brigadi i puku referent Saobraćajne službe sa transportnim vodom. U Mučićima je i dalje bio automobilski nastavni puk. Putno-eksploatacioni bataljon premešten je iz Ljubljane u Lajkovac, tri auto-bataljona u Prvu vojnu oblast, po dva auto-bataljona u Treću i Petu vojnu oblast i jedan auto-bataljon u

Sedmu vojnu oblast. U komandi graničnih jedinica postojao je saobraćajni odsek sa auto-vodom, a u Graničnoj brigadi saobraćajni referent. Komanda garde imala je saobraćajni odsek i auto-četu, a gardijska brigada referenta saobraćajne službe sa auto-četom.

U toku 1955. određena je organizacija Saobraćajne službe u ratu. Njeni upravni organi bili su Saobraćajna uprava Vrhovne komande, saobraćajna odeljenja armija, saobraćajni odseci korpusa i saobraćajni referenti u brigadama, pukovima i samostalnim bataljonima – divizionima. Izvršni organi, koji su pretrpeli izvesne promene, bili su: putno-eksploatacione jedinice (bataljoni pri VK i armijama, čete pri korpusima i vodovi u divizijama), auto-transportne jedinice (prištapski bataljoni VK, transportni bataljon rezerve Vrhovne komande, prištapske čete armija, prištapski vodovi i transportni bataljoni korpusa), transportne čete divizija i transportni vodovi (odeljenja) kod brigada (pukova), samostalni bataljoni (divizioni, transportne čete i čete auto-cisterni Vrhovne komande i armija) i zaprežno-tovarne transportne jedinice (bataljoni, čete, vodovi i odeljenja, a kod planinskih i brdskih jedinica i nosački transport).

U toku 1956. godine obrazuju se saobraćajni odseci u novoformiranim komandama vojnih područja, vojne delegacije pri direkcijama železnica i Odeljenje vojnih poslova pri Upravi pomorskog i rečnog saobraćaja prepotčinjavaju se Saobraćajnoj upravi. Na mesto rasformiranih automobilskih nastavnih jedinica formiraju se automobilski nastavni centri u Rijeci, Skoplju i Titogradu. Naredne 1957. formiran je Saobraćajni školski centar koji je sa dotadašnjim ANC Rijeka obrazovao Saobraćajni školski i automobilski nastavni centar. Na taj način otpočelo se sa planskim školovanjem kadrova Saobraćajne službe. Te 1957. godine počinju sa radom i čete saobraćajne vojne policije u okviru ANC u Rijeci i Skoplju. Nakon toga, edukacija starešinskog kadra u JNA, do raspada SFRJ, vršila se u Saobraćajnom nastavnom školskom centru u Rijeci, a kasnije u Kraljevu, od 1970. na Katedri saobraćaja i transporta u sastavu Tehničkog školskog centra u Zagrebu, kao i uz pomoć nastavnika Srednje tehničke vojne škole. Na taj način, stvoren je jedan potpuno zaokružen i visokokvalitetan sistem vojnog školovanja starešina Saobraćajne službe.

U toku 1958. godine, u okviru Saobraćajne uprave JNA, umesto drumskog i železničkog odeljenja formiraju se Saobraćajno-operativno odeljenje (sa odsecima za drumski i željeznički saobraćaj i studiju službe, i sa referentima za plovidbu i vazdušni saobraćaj) i Transportno odeljenje (sa odsecima za transport, eksploataciju i registraciju motornih vozila). Pored referenta za plovidbeni saobraćaj u Saobraćajnoj upravi postojalo je Saobraćajno odeljenje Komande RM, a u komandi vojnih i vojnopomorskih područja – oficiri na vezi. Iste godine jedinice saobraćajne vojne policije ulaze u sastav formacije vojne policije i prepotčinjavaju se Upravi bezbednosti, ali njihovu upotrebu i dalje planiraju i organizuju saobraćajni organi komandi.

Sa novom propisanom formacijom Saobraćajne uprave DSNO iz 1961. u saobraćajno-operativnom, transportnom i nastavnom odeljenju ukinuti su odseci i uvedeni pomoćnici načelnika odeljenja za pojedine funkcije u odeljenju. U operativno odeljenje uveden je pomoćnik za pomorski, rečni i vazdušni saobraćaj. Transportno odeljenje je skoro iz osnova reorganizovano. Umesto tri ranija odseka uvode se tri pomoćnika načelnika odeljenja (za transport i eksploatacione poslove, za studiju materijalnih sredstava i razvoj službe i za registraciju i evidenciju). Ukidanjem železnickog odseka i smanjenjem broja železničkih organa u SbU omogućeno je formiranje vojne direkcije pri ŽTP Titograd. Vojni vazdušni saobraćaj i transport bio je u nadležnosti operativnih organa RV, dok je angažovanje vazdušnog transporta prešlo u nadležnost Saobraćajne službe.

Od 1963. Saobraćajna služba postaje taktički nosilac razvoja svih neborbenih motornih i priključnih vozila, osim vozila specijalne namene RV i PVO i vozila za hleb i meso intendantske službe. Nakon toga izrađena je *Studija neborbenih motornih i priključnih vozila JNA*, čiji je zaključak bio da domaća industrija treba da razvija pet osnovnih kategorija neborbenih motornih vozila: od 0,75, 1,5, 3, 6 i 9 tona terenske nosivosti. Serijska proizvodnja vozila kategorije od 1,5 tone (*TAM 110 T7 BV*) počela je 1976, od 3 tone (*TAM 150 T11 BV*) 1978, a od 9 tona (*FAP 2026 BS/AV*) 1979. godine. Služba je u istom periodu postala i taktički nosilac smeštaja neborbenih motornih i priključnih vozila.

Od 1965. godine otpočeo je i rad na uvođenju integralnog transporta, čiji je taktički nosilac bila Saobraćajna služba. Na osnovu rezultata obimnih praktičnih ispitivanja u Kragujevcu i Lunjevici, završenih 1973, usvojen je *Podsystem palatelizacije u OS SFRJ, u okviru integralnog transporta iz sistema saobraćajnog obezbeđenja*. Do kraja 1984. bilo je usvojeno 19 vrsta paleta, devet tipova viljuškara i razna druga sredstva i oprema. U toku 1985. razvijen je i terenski viljuškar, na bazi poljoprivrednog traktora sa priključnom viljuškom, kojim je rešen veoma važan problem paletizacije u ratnim – terenskim uslovima.

Sredinom šezdesetih pristupa se razradi koncepcije opštenarodne odbrane (ONO) i u domenu saobraćajnog obezbeđenja. Prema toj koncepciji nosioci upravljanja i rukovođenja saobraćajem i transportom u ratu bili su organi vlasti takozvanih društveno-političkih zajednica, koji su u ratu bili odgovorni za saobraćajno obezbeđenje svih komponenata narodne odbrane i raspolagali izvršnim organima i organizacijama, komunikacijama, transportnim i drugim kapacitetima na svojoj teritoriji. Pored toga, u okviru jedinstvenog saobraćajnog sistema zemlje oružane snage su razvijale sopstvenu saobraćajnu organizaciju i transportne kapacitete takvog obima i strukture da su mogle samostalno organizovati saobraćajno obezbeđenje u zonama borbenih dejstava združenih taktičkih jedinica i na pravcima dovođenja snaga iz dubine u zonu borbenih dejstava. Upravni organi saobraćajne službe JNA nalazili su se u komandama svih

stepena od puka do Vrhovne komande i izvršavali zadatke upotrebom saobraćajnih jedinica i koordinacijom rada sa teritorijalnim upravnim organima nadležnim za saobraćaj, neposredno ili posredstvom vojnih delegacija. U železničkom i polovidbenom saobraćaju JNA se javlja samo kao korisnih transportnih kapaciteta, dok se vazdušni transport u celini nalazio pod komandom JRV.

Do novih organizacionih promena u okviru saobraćajne službe dolazi ponovo sredinom sedamdesetih. Tada se Saobraćajna uprava sastojala od tri odseka (saobraćajno-transportni, za naučnoistraživački rad i za školovanje i obuku). Tada je i prvi put uveden referat za integralni transport, dok se zbog mera štednje posebna pažnja posvećuje organizovanju i funkcionisanju centralizovanog transporta. Od 1981. zadaci razvoja motornih i priključnih vozila JNA preneti su u nadležnost Vojnotehničkog instituta.

Zastanak kolone – obuka vozača, put Virpazar–Titograd

Upravni organi Saobraćajne službe do raspada SFRJ bili su, pored Saobraćajne uprave u SSNO, u komandama armija, VPO, RV i PVO, korpusa, u republičkim štabovima TO, pokrainskim štabovima TO, u komandama divizija, VPS, brigada, pukova, vazduhoplovnim, mornaričko-pozadinskim, mornaričkim bazama, regionalnim štabovima TO, pozadini garnizona-kasarne i školama, zatim u DPZ i pri saobraćajnim radnim organizacijama. Jedinice Saobraćajne službe bile su transportne automobilske (bataljoni ili čete) prema potrebama od SSNO do divizije, transportne plovibne (formiraju se u sastavu RM i RRF), za regulisanje i kontrolu saobraćaja (u SSNO i armijama, korpusima, divizijama brigadama i pukovima od čete do voda), automobilske nastavne jedinice (bataljonskog sastava u Čapljini, Slavenskoj Požegi i Kičevu, a četnog sastava

u Beloj Crkvi i Kovinu, kao i u sastavu armija i RV i PVO) i ustanove (SNŠC Kraljevo i Katedra saobraćaja i transporta u TŠC i grupa nastavnika u STVŠ Zagreb).

Saobraćajna služba u Vojsci

Dešavanja i aktivnosti u periodu 1991–1992. pokazala su koliki značaj ima SbSI u ratnim uslovima, kao i da je ranije opredeljenje za popunu vojske određenim kategorijama vozila bilo ispravno. U tim uslovima maksimalno je korišćena mogućnost popune JNA vozilima iz popisnog fonda, pre svega, teretnim vozilima veće nosivosti, a takođe i princip domotorizacije jedinica sa vozilima iz nastavnih centara za obuku i auto-bataljona u korpusima i armijama. Tokom ratnih zbivanja 1991–1992. godine prestali su sa radom centri za obuku vozača u Kičevu, Čapljini i Slavonskoj Požegi. Deo ljudstva i tehnike je predisllociran na teritoriju SRJ. Obuka vojnika za dužnosti u saobraćajnoj službi, nakon raspada SFRJ, realizovana je u ANC u Beloj Crkvi i Kovinu i u Sb NŠC u Kraljevu, što je zadovoljavalo potrebe novoformirane vojske. U drugoj polovini 1992. godine prestao je sa radom i jedini automobilski nastavni centar u RV i PVO – 762. ANC Kovin. Početkom devedesetih godina Vojska Jugoslavije je raspolagala sa oko 45.000 motornih i priključnih vozila, svrstanih u četiri klase, 49 vrsta vozila, 324 grupe i oko 2.000 marki i tipova. Ipak, u periodu od 1990. do 2000. godine, uključujući i posledice NATO agresije na SRJ, fond vojnih neborbenih i specijalnih vozila smanjen je za oko 50%. Tom prilikom je za oko 20.000 smanjen broj neborbenih i priključnih vozila u vojsci.

Sa reformom sistema odbrane u SRJ, DZ SCG i RS došlo je do novih organizacijsko-formacijskih promena kojima su bile obuhvaćene i Saobraćajna uprava i auto-jedinice. Krajem 2004. godine prestala je potreba za postojanjem i ANC u Beloj Crkvi, tako da je ostao za obuku starešinskog i vojničkog kadra samo Sb NŠC u Kraljevu. Saobraćajna uprava sa Vojnom delegacijom pri železnici, koja je bila u sastavu SSNO do 1993. godine, pa u sastavu Sektora za pozadinu, odnosno kasnije Sektora za logistiku Generalštaba, rasformirana je 2005. godine, kada su formirani: Odeljenje za transport u okviru Sektora za materijalne resurse MO (kao pravni sledbenik SbU) i Odsek za transport u sastavu Uprave za logistiku (J-4) GŠ VS. Takođe, od 2006. godine značajna novina je formiranje Centra za upravljanje kretanjem (CUK) koji je bio potčinjen Komandi logistike, što se nije pokazalo dobrim rešenjem, a od 2007. godine preimenovan je u Centar za upravljanje kretanjem i transportom (CUKiT) u sastavu Uprave za logistiku (J-4) GŠ VS. Nažalost, usled organizacijsko-formacijskih promena, tokom 2008. godine, centar je rasformiran.

U okviru reforme Vojske, paralelno sa procesima ukidanja armijskog i korpusnog sastava, dolazi i do rasformiranja automobilskih jedinica. Od 2007. godine ne postoji ni jedna samostalna automobilska (transportna) jedinica, a u okviru drugih sastava funkcionišu: jedna transporta četa (64. logb za opsluživanje MO i GŠ i potreba u garnizonu Beograd), četiri transportna voda u skladišnim bataljonima CLoB i automobilska odeljenja pri komandama operativnih sastava, a u dva bataljona vojne policije postoje vodovi saobraćajne vojne policije. U skladu sa procesom reforme u sistemu odbrane Republike Srbije koji je u toku Sb NŠC u Kraljevu, sveden je na nivo bataljona za obuku kadra Saobraćajne službe.

Radi unifikacije voznog parka i rasterećenja jedinica vozilima čiji su eksploatacioni i vremenski resursi pri kraju, krajem 2007. godine doneta je odluka o oglašavanju 87 marki i tipova neborbenih motornih vozila neperspektivnim za potrebe vojske.

Ispitivanje novog terenskog vozila FAP 1118/BS AV, Kopaonik, 2007.

U periodu do 2005. godine Vojska je, uglavnom, sve svoje transportne potrebe realizovala sopstvenim transportnim kapacitetima. Takvo rešenje pokazalo se dosta skupo, pa je preovladalo opredeljenje da se udeo transportnih usluga van sistema odbrane povećava svake godine, tako da 2015. godine pokrije 50% potreba Vojske za transportom. Međutim, to opredeljenje ne znači da Vojsci Srbije nisu potrebni značajni transportni kapaciteti i transportne jedinice, kao i kod većine drugih armija sveta. Na stručnoj raspravi, održanoj maja 2008. godine u Odeljenju za transport SMR MO, zaključeno je da transportni sistem treba da ima svoju vertikalnu organizacionu strukturu, od Ministarstva odbrane do garnizona u kojem su jedinice i ustanove, da su transportni sastavi i kapaciteti vojske poddimenzionisani i da je potrebno redefinisati transportni sistem u MO i VS, tako da se formiraju dve transportne čete koje će opsluživati

po teritorijalnom principu jedinice i ustanove iz sistema odbrane, da sklađišni bataljoni i vazduhoplovne baze V i PVO imaju transportne vodove za svoje potrebe, a da se Centar za upravljanje kretanjem i transportom pretpočinu Združenoj operativnoj komandi. Od donošenja zaključaka, pa do danas, došlo je do izmene formacije u Upravi za logistiku (J-4) GŠ VS, gde je Odsek za transport preformiran u Odeljenje za saobraćaj i transport, a ukinut je Centar za upravljanje kretanjem i transportom.

Zaključak

Saobraćajna služba imala je od 1908. godine do danas nekoliko faza razvoja, koje su, pre svega, bile uslovljene društveno-ekonomskim uslovima u državi, ali i organizaciono-formacijskim rešenjima. U pojedinim periodima Saobraćajnoj službi davan je poseban značaj, dok je u drugim periodima minimizirana.

U vreme borbenih dejstava, i neposredno nakon njih, po pravilu, Saobraćajna služba uvek je imala veliki značaj koji je proisticao iz pozitivnih iskustava aktivnosti tokom tih perioda.

Danas se Saobraćajna služba suočava sa novim izazovima i zahtevima. To su: modernizacija voznog parka Vojske, održanje vrlo stručnog oficirskog i podoficirskog kadra i njegovo dalje stvaranje, definisanje jedinstvenog ekonomičnog modela transporta za potrebe Vojske u miru i ratu, uz korišćenje savremenih tehnologija transporta (kontejnerizacija) i, posebno, definisanje i dimenzionisanje strukture službe, imajući u vidu misije koje se postavljene kao zadaci Vojske.

Literatura

- [1] Arhivska građa: *Saobraćajna služba uopšte*, 1937. (Vojni arhiv, Popisnik 17, kutija 219, fascikla 1, dok. broj 32).
- [2] Grupa autora: *Razvoj oružanih snaga SFRJ*, knjiga 9/III, Pozadina, Beograd, 1988.
- [3] Jelenković, A.: *Saobraćaj u NOR-u Jugoslavije*, Beograd, 1992.
- [4] Jelenković, A.: *Prilozi za istoriju saobraćaja u ratovima Kraljevine Srbije i Jugoslavije od 1912. do 1941.* (u rukopisu)
- [5] Vuksanović-Antić, D.: *Stvaranje moderne srpske vojske*, SKZ, Beograd, 1993.
- [6] Ratković-Kostić, S.: *Evropeizacija srpske vojske 1878–1903*, Vojnoistorijski institut, Beograd, 2006.
- [7] Ranković, Ž., Denda, D.: *100 godina automobila u srpskoj vojsci sa posebnim osvrtom na bezbednost saobraćaja*, zbornik radova sa simpozijuma „Prevencija saobraćajnih nezgoda na putevima 2008“, Novi Sad, 2008.
- [8] Denda, D.: *Automobil u srpskoj vojsci 1908–1918*, OdTr SMR MO, Beograd, 2008.
- [9] Denda, D.: *Motorizacija jugoslovenske vojske 1918–1941* (magistarska teza), Filozofski fakultet, Beograd, 2008.